

Nr 157.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående utförande av vissa fiskehamnar; given Stockholms slott den 14 mars 1924.

Kungl. Maj:t vill härmed, under återopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för denna dag, föreslå riksdagen bifalla de förslag, om vilkas avlåtande till riksdagen föredragande departementschefen hemställt.

Under Hans Maj:ts
Min allernådigste Konungs och Herres frånvaro:

GUSTAF ADOLF.

Sven Lübeck.

Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten i statsrådet å Stockholms slott den 14 mars 1924.

Närvarande: statsministern TRYGGER, ministern för utrikes ärendena friherre MARKS VON WÜRTEMBERG, statsråden MALM, EKEBERG, BESKOW, MALMROTH, HASSELROT, STRIDSBERG, LÜBECK, CLASON, WOHLIN, PETTERSSON.

Departementschefen, statsrådet Lübeck anför:

Den s. k. fiskehamnskommissionen framlade i sitt betänkande år 1909 förslag om utförande i viss angiven ordning genom statens försorg eller med bidrag av statsmedel av 79 fiskehamnar vid rikets kuster, bland vilka hamnar kommissionen ansåg vissa vara av beskaffenhet att bära i första hand komma till utförande, under det att de övriga förordades att utföras i

Historik.

Bihang till riksdagens protokoll 1924. 1 saml. 19 häft. (Nr 157.)

andra hand. Inom vardera av dessa grupper ansåg kommissionen en del hamnar böra byggas och för framtiden underhållas av staten, varemot övriga hamnar, med anslag en gång för alla av statsmedel, skulle under väg- och vattenbyggnadsstyrelsens kontroll byggas och för framtiden underhållas av intressenterna själva.

Riksdagen beslöt därefter 1911 och följande år utförande i första hand av sammanlagt 26 hamnar, vilka skulle byggas och underhållas genom statens försorg, samt anvisade för åren 1912—1921 medel härför.

Beträffande utförande av andra i fiskehamnskommissionens förslag avsedda hamnar än de förut angivna hade riksdagen före år 1921 ännu ej fattat beslut.

Med anledning av Kungl. Maj:ts därom gjorda framställning beslöt 1921 års riksdag vissa ändringar i sättet och ordningen för utförande av statens fiskehamnar med mera. Beslutet innebar huvudsakligen *dels* att, för påskyndande av vissa smärre i huvudsak av muddringar bestående hamnförbättringar, av dessa skulle bildas en särskild grupp (*fiskehamnsgrupp II*), vilken skulle komma till utförande jämsides med övriga fiskehamnar (*fiskehamnsgrupp I*), *dels* att en allmän revision skulle äga rum beträffande ordningsföljden för fiskehamnarnas färdigställande, i samband varmed till utförande skulle upptagas ett betydande antal hamnar, vilka tidigare ej beslutats, medan å andra sidan vissa beslutade hamnar skulle ur planen utgå, *dels* ock att samtliga hamnar skulle utföras och underhållas genom statens försorg. I grupp II upptogs då vissa angivna hamnförbättringar i de norrländska kustlänen och Uppsala län, men skulle sedermera däri ingå jämväl i andra delar av landet belägna, av fiskehamnskommissionen till utförande i andra hand förordade fiskehamnsarbeten av liknande art, som av riksdagen senare komme att beslutas.

För tiden efter framläggandet av fiskehamnskommissionens förslag till och med första halvåret 1923 hade till utförande av fiskehamnar anvisats sammanlagt 13,268,000 kronor, varjämte till muddringshamnar under de senaste åren beviljats tillhoppa 1,250,000 kronor. Intill utgången av år 1922 hade i huvudsak färdigställts, förutom 9 tidigare beslutade fiskehamnar, de två första av de år 1921 beslutade hamnarna inom grupp I, nämligen Hällevik och Gislöv, varjämte avsevärda arbeten utförts å hamnar vid Smögenholmarna och Barsebäck inom nämnda grupp. Av de till fiskehamnsgrupp II hänförliga anläggningarna hade då ännu ingen blivit påbörjad.

I skrivelse den 10 maj 1922, nr 139, anhöll riksdagen i samband med anmälan av sitt beslut om anslag till statens fiskehamnsbyggnadsverksamhet, att Kungl. Maj:t måtte i huvudsaklig överensstämmelse med i skrivelsen angivna riktlinjer låta verkställa utredning rörande statens fiskehamnsbyggnadsverksamhet och de ekonomiska förutsättningarna för densamma.

Genom brev den 26 maj 1922 anbefallde Kungl. Maj:t väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att gemensamt med lantbruksstyrelsen och med biträde av högst tre sakkunniga personer, vilka skulle utses av chefen för kommunikationsdepartementet, skyndsamt verkställa den sålunda begärda utredningen samt till Kungl. Maj:t inkomma med det förslag, vartill utredningen kunde föranleda.

Sedermera förordnade Kungl. Maj:t den 13 januari 1923, på därom av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen gjord framställning, att ovanberörda utredning skulle omfatta frågan om iståndsättande av jämväl andra, icke till fiskehamnsgrupperna I och II hörande fiskehamnar, som vore i omedelbart behov av iståndsättande.

Sedan ämbetsverken och de tillkallade sakkunniga den 5 februari 1923 avgivit utredning och förslag rörande samtliga till fiskehamnsgruppen I hörande hamnar och vissa inom fiskehamnsgruppen II upptagna hamnförbättringar, framlade Kungl. Maj:t för 1923 års riksdag proposition, nr 114, i ämnet, vilken av riksdagen bifölls (skrivelse nr 107). Statsmakternas beslut, vilket anslöt sig till det av ämbetsverken och de sakkunniga avgivna förslaget, innebar, att flera angivna tidigare beslutade företag icke skulle komma till utförande, nämligen 8 inom grupp I och 1 inom grupp II, samt att i övrigt arbeten skulle utföras å följande orter i nedan angivna ordning:

Fiskehamnsgrupp I.

- | | |
|------------------------------|-----|
| 1) Herrevik, Gotlands | län |
| 2) Byviken, Västerbottens | » |
| 3) Hölick, Gävleborgs | » |
| 4) Lörudden, Västernorrlands | » |
| 5) Värskär, Kalmar | » |
| 6) Byxelkrok, Kalmar | » |

Fiskehamnsgrupp II.

(Muddringshamnar, avsedda att utföras jämsides med hamnarna i grupp I.)

- | | |
|------------------------------------|-------------|
| 1) Gårdskär, | Uppsala län |
| 2) Fågelsundet, | » » |
| 3) Utvalnäs, Gävleborgs | » |
| 4) Hönö-Klåva, Göteborgs och Bohus | län. |

Arbetena vid Herrevik och Byviken voro avsedda att bedrivas samtidigt. Enligt propositionen skulle senare komma att ingå i gruppen I en hamn på Gotlands västkust antingen vid Gnisvärd eller vid Västergarn samt i gruppen II ytterligare ett antal muddringshamnar, i vilka hänseenden förslag efter slutförd utredning komme att senare underställas riksdagen.

För hamnbyggnader inom gruppen I anvisade riksdagen för budgetåret 1923—1924 600,000 kronor, varemot något anslag till arbeten inom gruppen II icke ansågs erforderligt, enär för detta ändamål tidigare anvisade medel då ännu ej tagits i bruk.

Med skrivelse den 15 februari 1924 hava väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, lantbruksstyrelsen samt de sakkunniga avgivit utredning och förslag rörande återstående i deras uppdrag avsedda hamnar.

Nu ifrågavarande utredning och förslag ävensom en därvid fogad reservation av en av de sakkunniga torde få såsom bilagor A och B vidfogas protokollet.

Ämbetsverken och de sakkunniga erinra till en början om vad som i deras till grund för propositionen nr 114 till 1923 års riksdag liggande utredning anfördes därom, att tillfredsställande fiskehamnar vore en nödvändig förutsättning för uppkomsten och utvecklingen av ett tidsenligt fiske, samt anföra exempel på att fisket i en del trakter gått tillbaka utan annan orsak än att

Ämbetsverken och de sakkunniga.

bristfälliga hamnförhållanden icke möjliggjort fiskets modernisering. I sådant hänseende kunde erinras, att motordriften haft en starkt omgestaltande inverkan på fiskets utövande och blivit en kraftig hävstång till fiskerinäringens framåtskridande men att därigenom fiskefarkosterna också blivit både större och dyrare och därför krävde tillräckligt skydd i goda hamnar. Det vore sålunda ofrånkomligt, att fiskehamnarna mångenstädes måste väsentligen förbättras, om vårt havsfiske skulle kunna följa med sin tid. De stora kostnader, som vore förenade med att bygga hamnar i havet, kunde emellertid vederbörande fiskare ej bära, och hade detta ej heller varit statsmakternas mening vid fattande av beslut om fiskehamnarnas utförande.

Beträffande frågan, om fiskerinäringen för landet är av den betydelse, att det kan försvaras, att staten offrar några större belopp på byggande av fiskehamnar, hänvisa ämbetsverken till sina i förberörda utredning lämnade uppgifter angående havsfiskets utveckling och betydelse för hela riket samt framhålla, att fiskerinäringen verkligen vore så viktig för riket, att den väl vore värd åtgärder från statsmakternas sida icke blott för den nuvarande fiskarbefolkningens kvarhållande vid sitt yrke utan jämväl för dess ökande. Erinras finge om fiskerinäringens betydelse för folkförsörjningen och — under normala förhållanden genom en avsevärd export av fisk — för landets handelsbalans, varjämte finge framhållas en i vårt land icke tillräckligt beaktad men i utlandet ofta med stor skärpa betonad synpunkt, nämligen fiskarbefolkningens betydelse för bemanningen av såväl handels- som örlogsflottan.

Med hänsyn till de dryga kostnaderna för fiskehamnsbyggnaderna hava ämbetsverken och de sakkunniga noga övervägt, var dylika arbeten borde utföras för att i framtiden bliva till största möjliga nytta. Beträffande den kategori av fiskehamnar, som vore avsedd att främja uppkomsten av större fiskelägen och därigenom förkovra fiskerinäringen och öka fiskarstammen, hade hänsyn tagits utom till vederbörande hamns läge i förhållande till fiskeplatsen även till storleken av nu befintlig fiskarbefolkning, omfånget av den nuvarande fiskerirörelsen, avsättningsmöjligheterna och byggnadskostnaderna. I fråga om den kategori hamnar, som till följd av uppgrundning eller annan orsak behövde iståndsättas, för att fiskerinäringen icke skulle gå tillbaka och fiskarens antal minskas, kunde ifrågasättas åtgärder från statens sida endast på platser av större betydelse, med fördelaktigt läge i avseende å fiskeplatserna och avsättning samt där kostnaderna bleve rimliga. Att till platser, som hade eller vore avsedda att erhålla goda fiskehamnar, förflytta befolkningen å orter med dåliga hamnförhållanden syntes möta stora svårigheter.

Beträffande avsättningsförhållandena anföra ämbetsverken och de sakkunniga, att den för fisket betydelsefulla exporten före världskrigets utbrott på grund av de på senare år uppkomna abnorma valutaförhållandena till största delen upphört, varjämte inom Sverige den svenska fisken varit utsatt för en svårare konkurrens än förut från vissa av grannländerna. På senaste tid hade emellertid en ljusning häri inträtt. De ännu rådande svåra avsättningsförhållandena syntes därför icke böra tagas till intäkt för att nu avstå från byggande av fiskehamnar. Med hänsyn till kostnaderna borde emellertid de

nya fiskehamnarna icke byggas större än nödvändigt; vad hamnarnas hållfasthet beträffade, talade erfarenheterna för att hamnarna borde byggas så starka, att de med sannolikhet komme att bestå jämväl mot stormar av våldsammare styrka.

Slutligen framhålla ämbetsverken och de sakkunniga vikten av en kraftig upplysnings- och propagandaverksamhet bland fiskarena i syfte att vinna ett praktiskt ordnande av avsättningsförhållandena och att förmå dem att anskaffa tidsenligare båtar och fångstredskap.

På sätt ovan nämnts har 1923 års riksdag beslutat, att inom fiskehamnsgruppen II fyra hamnförbättringsarbeten i nedan angiven ordning skola komma till utförande med företräde framför övriga hamnarbeten, som komma att hänföras till gruppen. Nämnade fyra hamnförbättringar skola äga rum vid Gårdskär och Fågelsundet i Uppsala län, Utvalnäs i Gävleborgs län och Hönö-Klåva i Göteborgs och Bohus län. Arbetet vid Utvalnäs hänfördes ursprungligen till grupp I, men vid 1923 års riksdag beslöts, att endast stenrensning och muddring där skulle äga rum.

Enligt den år 1921 beslutade byggnadsplanen för fiskehamnsgruppen II skulle i *Gävleborgs län* utföras muddringsarbeten vid Prästgrundet, Agö, Bergö, Jättholmarne, Våtnäs och Tupparne. Ämbetsverken och de sakkunnige anse icke hamnarna vid Jättholmarne och Tupparne hava sådana utvecklingsmöjligheter, att de beslutade arbetena därstädes med hänsyn till kostnaderna för närvarande kunna förordas till utförande. Däremot föreslås verkställande av hamnförbättringarna vid Prästgrundet, Agö, Bergö och Våtnäs, dock i viss inskränkt omfattning. Vid Prästgrundet skulle sålunda den föreslagna inseglingstrännans bottenbredd minskas från 6 till 4 meter samt dess djup, som enligt fastställd arbetsplan skulle ökas till respektive 2 meter vid mynningen av hamnbassängen och 3 meter vid rännans slut, inskränkas till respektive 1,7 och 2,5 meter. Vidare skulle hamnbassängen icke uppmuddras i sin helhet till 2 meters djup, såsom ursprungligen föreslagits, utan endast till ungefär halva arealen och ett djup av 1,7 meter. Vid Agö skulle den i arbetsplanen upptagna vågbrytaren uteslutas. Muddringen i hamnen, som avsetts skola ske till 2 meters djup, skulle i inloppet verkställas till detta djup. I själva hamnen skulle muddringen inskränkas till 1,5 meters djup samt muddringsområdet något minskas. Däremot skulle i hamnens inre del en strandskoning utföras. Vid Bergö skulle det yttre hamnområdet fördjupas till 1,5 meter i stället för 2 meter och inloppsrännan till 2—2,5 meter i stället för 2,5—3 meter. Vid Våtnäs skulle endast det norra inloppet uppmuddras och detta till ett djup av 1,5 meter i stället för enligt planen 2 meter. Kostnaderna för hamnförbättringarna vid Prästgrundet, Agö, Bergö och Våtnäs skulle härigenom kunna nedbringas från respektive 91,600, 74,100, 64,000 och 85,100 kronor till respektive 33,600, 32,700, 36,000 och 22,000 kronor.

Av de beslutade hamnförbättringarna i *Västernorrlands län*, nämligen vid Grisslan, Holma, Skeppsmalen, Marviksgrunnan och Storhamn, anse ämbets-

verken och de sakkunniga anläggningen vid Storhamn icke vara av den betydelse samt ej heller ägnad att ingiva förhoppning om någon sådan utveckling av fisket, att den borde komma till utförande. Hamnanläggningen vid Holma anses hava mindre utvecklingsmöjligheter än återstående tre hamnar, varför den föreslås skola tills vidare vila. Till utförande förordas för närvarande endast hamnanläggningarna vid Grisslan, Skeppsmalen och Marviksgrunnan, fastän i en mera begränsad omfattning. Vid Grisslan skulle alltså minskning ske av infartsrännans djup och bottenbredd från fastställda 2,5 respektive 6 meter till 1,5 respektive 4 meter samt vid Skeppsmalen och Marviksgrunnan av hamnens djup från fastställda 2 meter till 1,5 meter. Kostnaderna för arbetena vid dessa tre hamnar, som enligt nu gällande planer uppgå till respektive 50,700, 47,300 och 33,200 kronor, beräknas med nu föreslagna inskränkningar uppgå till respektive 31,600, 34,600 och 26,000 kronor.

Beträffande de i *Västerbottens län* beslutade hamnanläggningarna vid Gäddbäckssund och Rönnskär erinra ämbetsverken och de sakkunniga, att den förra genom beslut av 1923 års riksdag utbytt mot en fiskehamn, hänförlig till grupp I, vid Byviken. Hamnförbättringen vid Rönnskär föreslås på grund av nämnda hamns betydelse både för fisket inom länet och för lotsuppassningen till utförande, dock med den inskränkning i fastställd plan, att muddringsområdets västra och sydvästra del något minskas, att det på insidan av vågbrytaren i hamnen utgående revet Svinryggen icke bortmuddras samt att inseglingrännans bottenbredd begränsas till 25 meter. Häri genom vinnes en nedsättning i kostnaden från 125,100 kronor till 58,000 kronor.

I fråga om den beslutade hamnanläggningen vid Rödkallen i *Norrbottnens län* anföra ämbetsverken och de sakkunniga, att lotsstyrelsen gjort framställning om anvisande av anslag för budgetåret 1924—1925 för upprensning och fördjupning av lotsbåthamnen vid Rödkallen och dess inlopp. Då den beslutade fiskehamnsanläggningen icke kunde nöjaktigt tillgodose lotsverkets behov av hamn vid Rödkallen och då det vore mera av behovet påkallat och av större vikt ur fiskets synpunkt, att fiskehamn anlades vid fiskeläget Storrebben, som vore länets största fiskeläge och hade sämre hamnförhållanden än Rödkallen, föreslå ämbetsverken och de sakkunniga, att fiskehamnsanläggningen vid Rödkallen, vilken beräknats draga en kostnad av 131,000 kronor, utbytes mot en fiskehamnsanläggning för en kostnad av 87,800 kronor vid Storrebben, vilken anläggning jämväl skulle hänföras till fiskehamnsgruppen II.

Vad slutligen angår ordningen mellan de nu förordade hamnförbättringarna, föreslå ämbetsverken och de sakkunniga, att den må bli följande: Prästgrundet, Bergö, Storrebben, Rönnskär, Skeppsmalen, Grisslan, Marviksgrunnan, Agö och Våtnäs.

En ifrågasatt
fiskehamns-
grupp III.

Ämbetsverken och de sakkunniga anföra, att bland de hamnbyggnadsarbeten, som fiskehamnskommissionen förordat till utförande i andra hand, funnes några få, som avsåge ett iståndsättande av befintliga äldre hamnar, vilka redan vid

kommissionens besök vore i bristfälligt skick. Sådana hamnar vore Abbekås, Arild och Bäckviken i Malmöhus län och Baskemölla i Kristianstads län, vilka av kommissionen satts såsom nr 44, 55, 61 och 72 i ordningsföljden. Då bristfälligheterna å dessa hamnar för varje år tilltoge och, när hamnarnas tur i den ursprungliga ordningsföljden skulle komma, väl tagit så överhanden, att en total ombyggnad då bleve nödvändig, hemställde väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, att utredningen rörande statens fiskehamnsbyggnadsverksamhet finge omfatta frågan om iståndsättande av jämväl sådana icke till fiskehamnsgrupperna I och II hörande fiskehamnar, som vore i omedelbart behov av iståndsättande. Denna framställning blev, såsom av det föregående framgår, av Kungl. Maj:t bifallen den 13 januari 1923.

Då det vore angeläget, att ovannämnda hamnar iståndsattes utan längre dröjsmål, föreslå ämbetsverken och de sakkunniga, att dessa hamnar skola bilda en parallellgrupp, fiskehamnsgruppen III, att i mån av anvisade medel utföras jämsides med andra i gång varande fiskehamnsbyggnader, tillhörande grupperna I och II.

Vad angår de i *Malmöhus län* belägna av ifrågavarande hamnar, anföra ämbetsverken och de sakkunniga beträffande Abbekås, att hamnen blivit svårt skadad av stormar, särskilt år 1904, och numera vore så uppgrundad, att den i det närmaste vore obrukbar. Då de bästa förutsättningar för fiskets utveckling därstädes och för fiskens avsättning funnes, om hamnen förbättrades, föreslås, att vågbrytarna iståndsättas och en del av hamnbassängen uppuddras, och beräknas dessa arbeten draga en kostnad av 159,800 kronor. Beträffande Arild och Bäckviken funne ämbetsverken och de sakkunniga hamnarnas iståndsättande och fördjupning vara av nöden. Vid Bäckviken vore dock fisket ringa, och hamnen vore mera att anse såsom en handels- och frakthamn i vanlig mening än fiskehamn. Ämbetsverken och de sakkunniga anse berörda två platser ur fiskehamnssynpunkt icke vara av den betydelse, att utförandet av de ifrågasatta hamnförbättringarna därstädes uteslutande på statens bekostnad kunde förordas. Då enligt uppgift vederbörande intressenter kunde bidra till kostnaderna för hamnförbättringarna, syntes möjlighet förefinnas för dessas utförande med statsbidrag från fonden för understödjande av andra mindre fiskehamnsbyggnader än de av fiskehamnskommissionen till utförande i första hand föreslagna.

I fråga om Baskemölla i *Kristianstads län* anföra ämbetsverken och de sakkunniga, att den av fiskare därstädes uppförda hamnarmen genom en svår storm i december 1923 så svårt skadats, att den ej mera erbjöde något skydd vid storm. Denna omständighet ävensom hamnens ringa djup försvårade bedrivandet av ett rationellt sommarfiske och så gott som uteslöt befolkningen från det lönande vinterfisket, då det vore ogörligt att med betydande arbete draga de större fiskebåtarna upp på land för varje gång, de varit ute på sjön. Under sådana förhållanden vore det oundvikligt, att det fiske, som i ganska avsevärd omfattning bedrivits från Baskemölla, ginge tillbaka. Då detta fiskläge på grund av sin belägenhet i närheten av de fiskrikaste platserna utanför den skånska kusten hade stora förutsättningar

för ett betydande fiske, föreslå ämbetsverken och de sakkunniga, att hamnen därstädes förbättras sålunda, att ovanberörda hamnarm höjes och i övrigt iståndsättes samt hamnbassängen fördjupas till 2.4 meter. Kostnaderna för dessa arbeten beräknas till 147,700 kronor.

Fiskehamn vid Gnisvärd eller vid Västergarn? Ämbetsverken och de sakkunniga erinra, att i förenämnda proposition nr 114 till 1923 års riksdag anfördes, att fråga uppkommit att förlägga den av riksdagen beslutade fiskehamnen vid Gnisvärd å Gotlands västkust till den söder därom belägna hamnplatsen Västergarn men att någon definitiv ståndpunkt icke kunnat fattas till denna fråga, då länsstyrelsens och fiskarbefolkningens åsikt härom ej hunnit inhämtas. Sedermera hade länsstyrelsen på anhållan av väg och vattenbyggnadsstyrelsen med eget yttrande överlämnat, bland annat, protokoll, förda vid av länsstyrelsen utlysta sammanträden med fiskarbefolkningen vid Gnisvärd och Västergarn, ävensom yttrande av fiskeritillsyningsmannen i länet, och hade länsstyrelsen för egen del i huvudsak på de av fiskeritillsyningsmannen anförda skäl funnit Gnisvärd böra tillerkännas företräde framför Västergarn vid valet av plats för fiskehamnsanläggning.

För egen del anförde ämbetsverken och de sakkunniga, att hamnförhållandena på Gotlands västkust i allmänhet voro otillfredsställande samt att behov av fiskehamn gjorde sig starkt gällande vid Gnisvärd. Detta fiskläge vore det största på Gotlands västkust med en betydande stam fiskare, varjämte Blåhälls fiskeläge med ett tiotal fiskare skulle få nytta av en fiskehamn vid Gnisvärd. En hamnanläggning vid Västergarn skulle bli väsentligt billigare än vid Gnisvärd, men flera skäl talade för att hamnen dock borde byggas vid Gnisvärd.

Med hänsyn emellertid till de höga kostnader, byggandet av en fiskehamn på Gotlands västkust vid någon av de sålunda ifrågasatta platserna i varje fall måste medföra, anse sig ämbetsverken och de sakkunniga böra förorda, att med en slutgiltig lösning av denna fråga må tills vidare anstå.

Hamnanläggning vid Torekov. Ämbetsverken och de sakkunniga hava till behandling i förevarande sammanhang upptagit frågan om iståndsättande av hamnen i Torekov. Anledningen härtill är en den 11 oktober 1922 dagtecknad framställning härom av hamnstyrelsen i Torekov, vilken överlämnats till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen för att tagas i övervägande vid utredningen rörande statens fiskehamnsbyggnadsverksamhet. Därjämte hade till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen remitterats en framställning i ämnet från fiskeriintendenten i södra distriktet. Ämbetsverken och de sakkunniga erinra, att frågan om anläggning av en nödhamn vid Torekov varit föremål för utredningar alltsedan år 1900 samt för behandling av riksdagen åren 1911, 1920 och 1921. Sistnämnda år begärde Kungl. Maj:t i statsverkspropositionen (sjätte huvudtiteln, punkt 23) anslag för påbörjande av skyddshamn vid Torekov. Kungl. Maj:ts framställning grundades i huvudsak på ett av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen år 1912 framlagt förslag, som innefattade dels anläggning av en yttre, 4 meter djup skyddshamn med två vågbrytare, dels anordnande innanför denna

av en fiskehamn av 3,3 meters djup. Kostnaden för berörda anläggning beräknades i december 1919 till 1,861,700 kronor. Riksdagen (skrivelse nr 6 A, punkt 23) avslog emellertid förslaget under anförande, bland annat, att det syntes kunna ifrågasättas, om utredningen i ärendet kunde anses giva vid handen, att den ökade trygghet och de fördelar i övrigt, som genom hamnanläggningen skulle stå att vinna, vore så betydande, att därav borde under rådande dyrtid påkallas uppförandet av en så omfattande anläggning som den föreslagna.

Ämbetsverken och de sakkunniga anförde, att Torekov med sitt synnerligen fördelaktiga läge för fiske i Kattegatt och med sina stora avsättningsmöjligheter erbjöde goda förutsättningar för ett lönande havsfiske, om hamnförhållandena därstädes förbättrades. Med hänsyn härtill och till behovet av en nödhamn i dessa trakter föreslår ämbetsverken och de sakkunniga, att vid Torekov anlägges en fiske- och nödhamn av mindre omfattning. Enligt detta förslag skulle en vågbrytare anläggas från den å stranden väster om fiskläget belägna klippudden Gibraltar över den omkring 180 meter i nordlig riktning därifrån belägna holmen Hamnskär ut till 4 meters vattendjup med alltifrån nämnda skär inåtböjd sträckning, varjämte hamnen skulle uppbyggas till 3,6 meters djup. Kostnaden för den föreslagna hamnanläggningen beräknas till 424,700 kronor. Såsom villkor för anläggningens utförande föreslås, att Torekovs kommun förbinder sig att på egen bekostnad för framtiden vidmakthålla nyssberörda djup i hamnen.

Reservanten har icke ansett sig kunna biträda ämbetsverkens och de *Reservation.* sakkunnigas förslag, i vad det avser utförande av hamnförbättring vid Abbekås, och har såsom skäl härför anført, att på grund av tidigare vunnit erfarenhet någon nämnvärd utveckling av fisket ej kunde väntas, om hamnen iståndsattes, att den betydande sanddriften i hamnen nödvändiggjorde byggandet, för en år 1920 beräknad kostnad av 194,000 kronor, av en i nu föreliggande förslag ej upptagen sandfångare samt att den årliga kostnaden för hamnen komme att uppgå till minst 20,000 kronor, medan det totala fångstvärdet vid Abbekås fiskläge under åren 1914—1916 i medeltal utgjorde endast 26,000 kronor. Därest den föreslagna hamnförbättringen likväl finnes böra komma till utförande, anser reservanten anslag böra beviljas endast under förutsättning, att vederbörande landsting eller hushållningssällskap eller bådadera bidra med minst en tredjedel av den beräknade kostnaden.

I förenämnda proposition nr 114 till 1923 års riksdag framhöll departementschefen, att de förutsättningar, varunder fiskehamnsbyggandet år 1911 planerades, sedermera så förändrats och på senare år därjämte det statsfinansiella läget så försämrats, att det alltmera framstått såsom nödvändigt att söka genom minskning av fiskehamnarnas antal eller förenklingar i planerna för deras utbyggande i möjligaste mån nedbringa statens utgifter för ändamålet. Den del av den av riksdagen begärda utredningen rörande statens fiskehamnsbyggnadsverksamhet, som nästlidet år framlades av väg- *Departementschefen.*

och vattenbyggnadsstyrelsen samt lantbruksstyrelsen jämte särskilt tillkallade sakkunniga, hade enligt departementschefens mening på ett tillfredsställande sätt beaktat nyssberörda synpunkter. Det av ämbetsverken och de sakkunniga framlagda förslaget blev, såsom förut nämnts, också av statsmakterna bifallet.

Ämbetsverken och de sakkunniga hava nu slutfört ifrågavarande utredning samt framlagt densamma jämte därav föranledda förslag. Visserligen tala de alltjämt rådande svåra ekonomiska förhållandena emot att besluta igångsättande av nya företag inom statens fiskehamnsbyggnadsverksamhet. Emellertid torde få framhållas, att nu förevarande förslag huvudsakligen avser mindre arbeten, vilka äro hänförliga till fiskehamnsgruppen II och sålunda komma att kräva jämförelsevis mindre betydande anslagsbelopp. Då enligt statsmakternas hittills fattade beslut västkustens och delvis även sydkustens behov av fiskehamnar kommer att tillgodoses, synes det billigt, att även ostkustens intressen i förevarande avseende vinna beaktande, om ock allenast i den betydligt begränsade omfattning, nu rådande förhållanden påkalla. Med hänsyn härtill och då jämväl nu föreliggande utredning i stort sett synes på ett tillfredsställande sätt hava beaktat nästlidet år uttalade synpunkter i fråga om statens fortsatta fiskehamnsbyggande, anser jag mig böra förorda, att berörda utredning nu framlägges för riksdagen.

Vad angår de skilda delarna av ifrågavarande utredning, anser jag mig kunna biträda det av ämbetsverken och de sakkunniga framlagda förslaget ifråga om återstående hamnförbättringar inom fiskehamnsgruppen II och detta såväl beträffande frågan om vilka hamnar, som skola komma till utförande, som beträffande sättet och ordningen för deras utbyggnad. Vidkommande den föreslagna nya fiskehamnsgruppen III, synas goda skäl förebragta för iständsättande jämsides med företag inom fiskehamnsgruppen I och II av hamnen vid Baskemölla, varför det framlagda förslaget jämväl i denna del kan av mig förordas. Beträffande Abbekås och Torekov synes mig av tillgängliga utredningar framgå, att nuvarande hamnanordningar äro mycket otillfredsställande för bedrivande av fiske i större omfattning. Vad särskilt Abbekås angår, synes emellertid den av reservanten berörda frågan om behövligheten av en sandfångare böra göras till föremål för ytterligare utredning. Jag har vidare inhämtat, att arbetsplanen för fiskehamnsbyggena i nu avsedd begränsad omfattning icke kräver ett slutligt ställningstagande till ifrågavarande båda hamnbyggnader vid innevarande riksdag, utan kan därmed anstå, till dess ytterligare medel vid nästkommande års riksdag behöva äskas. Vid sådant förhållande torde ej någon särskild fiskehamnsgrupp III behöva för närvarande uppställas vid sidan av de båda andra grupperna utan endast beslut böra fattas, att arbetena vid Baskemölla skola utföras jämsides med företag inom fiskehamnsgrupperna I och II. Vad slutligen angår frågan om fiskehamn å Gotlands västkust, delar jag ämbetsverkens och de sakkunnigas uppfattning, att denna fråga icke nu bör upptagas till slutgiltig prövning, och torde på grund härav beslut böra fattas om att fiskehamnen vid Gnismärd icke för närvarande bör komma till utförande.

I enlighet med vad nästlidet år beslutats och vid bifall till vad nu för-

ordats skulle inom fiskehamnsgruppen II följande fiskehamnar komma till utförande i nedan angivna ordning:

1) Gårdskär. 2) Fågelsundet. 3) Utvalnäs. 4) Hönö-Klåva. 5) Prästgrundet. 6) Bergö. 7) Storrebben. 8) Rönnskär. 9) Skeppsmalen. 10) Grisslan. 11) Marviksgrunnan. 12) Agö. 13) Våtnäs.

Den sammanlagda kostnaden för ovan omförmälda hamnar och hamnförbättringar till den omfattning, de nästlidet år beslutats respektive nu av mig förordats, framgår av nedanstående tabell, däri jämväl upptagits den sammanlagda kostnaden enligt av ämbetsverken och de sakkunniga beräknade arbets- och materialpriser för tidigare beslutade ännu ej påbörjade hamnar inom grupperna I och II:

A r b e t e n.	Enligt före år 1923 gjorda förslag och beräkningar.	Enligt beslut av 1923 års riksdag och för- slag till 1924 års riksdag.
	Kronor.	Kronor.
Fiskehamnsgrupp I . .	5,724,700 ¹	1,780,700 ¹
> II . .	1,930,100	660,700
Baskemölla	—	147,700
Summa	7,654,800	2,589,100
Total nedsättning i kost- naden	—	5,065,700

Beträffande frågan om beredande av medel till fiskehamnsbyggandet torde få erinras, att jag i innevarande års statsverksproposition icke ansåg mig böra förorda väg- och vattenbyggnadsstyrelsens hemställan om anvisande för budgetåret 1924—1925 av 700,000 kronor för hamnbyggnader inom gruppen I, då för påbörjande under år 1924 av nya företag inom denna grupp funnes disponibla omkring 688,000 kronor och arbetena å sådana företag icke syntes böra bedrivas i hastigare takt än att sistnämnda belopp kunde förslå för tiden till den 1 juli 1925. Vidkommande fiskehamnsgruppen II anfördes i årets statsverksproposition, att de nästlidet år beslutade fyra muddringsarbetena, vilka ännu ej påbörjats, slutade å en kostnad av tillhoppa 298,400 kronor, medan av de för dylika arbeten hittills anvisade medel ett belopp av över 1,100,000 kronor den 1 oktober 1923 ännu ej tagits i anspråk. Då de nu förordade 9 muddringsarbetena draga en kostnad av tillhoppa 362,300 kronor, skulle å de för muddringshamnarna anvisade medel uppstå ett överskott av omkring 440,000 kronor. Härav torde, såsom ock föreslagits, erforderligt belopp böra användas för istandsättande av hamnen vid Baskemölla.

På grund av vad sålunda anförts får jag hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

¹ I detta belopp ingår ej beräknade kostnaden för den redan påbörjade anläggningen vid Barsebäck, 509,900 kronor.

1:o) besluta, att följande till fiskehamnsgruppen II hörande, huvudsakligen av muddringar bestående hamnförbättringar, nämligen vid Prästgrundet, Bergö, Storrebben, Rönnskär, Skeppsmalen, Grisslan, Marviksgrunnan, Agö och Våtnäs, skola i nu angiven ordning utföras;

2:o) besluta, att arbeten för iståndsättande av hamnen vid Baskemölla må utföras jämsides med företag inom fiskehamnsgrupperna I och II;

3:o) medgiva, att kostnaderna för sistnämnda arbete må bestridas från de av riksdagen till företag inom fiskehamnsgruppen II anvisade anslag, dock med iakttagande av de för anslagens användning eljest gällande särskilda villkor;

4:o) besluta, att av de företag inom fiskehamnsgrupperna I och II, vilka av riksdagen tidigare beslutats, hamnförbättringarna vid Rödkallen och Storhamn icke skola komma till utförande samt hamnen vid Gnisvärd och hamnförbättringarna vid Holma, Jättholmarne och Tupparne icke för närvarande skola komma till utförande; samt

5:o) medgiva, att även för fall, där sådant ej tidigare beslutats, samtliga de hamnar, som under 1:o) avses, ävensom hamnen vid Baskemölla skola utföras och underhållas genom statens försorg.

Till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställen behagar Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten lämna bifall samt förordnar, att proposition i ämnet av den lydelse, bilaga till detta protokoll utvisar, skall avlåtas till riksdagen.

Ur protokollet:
Fredric Hawerman.

Bilaga A.

TILL KONUNGEN.

Genom nådigt brev den 26 maj 1922 anbefalldes Eders Kungl. Maj:t väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att gemensamt med lantbruksstyrelsen och med biträde av högst tre sakkunnige personer, utsedda av chefen för kommunikationsdepartementet, i huvudsaklig överensstämmelse med de i riksdagens skrivelse den 10 maj samma år angivna riktlinjer skyndsamt verkställa utredning rörande statens fiskehamnsbyggnadsverksamhet och de ekonomiska förutsättningarna för densamma samt till Eders Kungl. Maj:t inkomma med det förslag, vartill utredningen kunde föranleda.

Sedermera har Eders Kungl. Maj:t den 13 januari 1923 på därom av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen gjord framställning förordnat, att utredningen skulle omfatta frågan om iståndsättande av jämväl andra, icke till fiskehamnsgrupperna I och II hörande fiskehamnar, som äro i omedelbart behov av iståndsättande.

Vidare har chefen för kommunikationsdepartementet den 12 oktober 1922 till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen överlämnat en från hamnstyrelsen i Torekov inkommen framställning om utarbetande av lämpligt förslag till lösning av Torekovs fiske- och nödhamsfråga för att tagas i övervägande i samband med ovanberörda utredning.

Med underdånig skrivelse den 5 februari 1923 hava styrelserna och de sakkunnige avgivit utredning och förslag rörande samtliga till fiskehamnsgruppen I hörande hamnar och de inom fiskehamnsgruppen II upptagna hamnförbättringarne vid Gårdskär och Fågelsundet i Uppsala län samt Gäddbäckssund i Västerbottens län.

Efter nu verkställda gemensamma besiktningar på platserna för de återstående hamnarna inom fiskehamnsgruppen II och vid de i uppdraget av den 13 januari 1923 avsedda hamnarna samt vid Torekov, få styrelserna och de sakkunnige för avslutande av sitt uppdrag härmed till Eders Kungl. Maj:t i underdånighet inkomma med följande utredning och förslag, som omfatta dessa hamnar, som icke avhandlats i utredningen av den 5 februari 1923.

I denna utredning hava av de utsedda sakkunnige deltagit endast under-tecknade Rosén och Petersson.

Redan i denna sistnämnda utredning har erinrats om anledningarna till att statens fiskehamnsbyggnadsverksamhet kommit till stånd. Det har därvid framhållits, att syftemålet med riksdagens beslut år 1911 om byggandet av fiskehamnarna var att kraftigt befrämja fiskerinäringens utveckling för framtiden, och att riksdagen, Kungl. Maj:t och myndigheterna samt fiskehamnskommissionen vore ense om att byggandet på statens bekostnad av goda fiskehamnar av tillräckligt djup och rymlighet vore ett oeftergivligt villkor för en utveckling av sagda näring.

Innan styrelserna och de sakkunnige ingå på redogörelsen för sina undersökningar och förslag i fråga om de fiskehamnsanläggningar, som icke avhandlats i utredningen av den 5 februari 1923, må även nu ytterligare betonas, att tillfredsställande hamnar, varest fiskarena kunna erhålla skydd för sina båtar, äro en nödvändig förutsättning för uppkomsten och vidmakthål-

lande av ett tidsenligt fiske. Det framhölls i nämnda utredning att statsmakterna funnit, att goda fiskehamnar måste ställas till fiskerinäringens förfogande för att främja dess utveckling, minska emigrationen och för att kunna kvarhålla även den yngre fiskarebefolkningen vid yrket, så att en allt större befolkning må kunna vinna sin bergning av denna näring.

Om hamnarne icke motsvara de krav, som ett modernt fiske ställer, löper man nämligen fara, att fisket går tillbaka. Det gives mycket tydliga exempel på, att fiskelägen gått tillbaka utan annan framträdande orsak, än att bristfälliga hamnförhållanden icke möjliggjort fiskets modernisering. Man kan nämligen icke förvänta, att fiskarena skola kvarhållas vid ett fiske, som tvingar dem att leva på sedan länge förgångna tiders standard, under det att inom andra yrken denna undergått en väsentlig förbättring. — Såsom exempel kan anföras fiskeläget Värskär utanför Kalmar läns norra kust. Där funnos, enligt uppgift, på 1860-talet 80 å 100 personer, som levde uteslutande av fiske. Nu finnes på ön 25 personer. Men så äro också hamnförhållandena numera mycket otillfredsställande. Fiskarena hava icke i avsevärd omfattning kunnat övergå till motordrivna båtar av brist på skydd för dem. Där fanns nämligen år 1922 blott en motorbåt. Ett fiske från Värskär måste nu i stort sett bedrivas med samma små omoderna farkoster som på 1860-talet.

Ifrån Norrland kan ock anföras flera exempel på fiskets tillbakagång på grund av otillfredsställande hamnar.

Samtidigt med denna tillbakagång har på andra ställen, där hamnarne varit goda, fisket särskilt på västkusten under de senare decennierna genomgått en storartad utveckling, jämförlig med utvecklingen inom andra näringsgrenar.

Såsom exempel på hamnarnes stora betydelse för uppkomsten av mera betydande fiske må även nämnas, att då det på ett par öar utmed Norrlands kust uppstått verkliga fiskelägen med där bofast fiskarebefolkning, så har detta skett på ställen med utmärkta hamnar, nämligen å Trysundsön och vid Ulvöhamn. Å dessa platser bo året om en betydande stam yrkesfiskare, som leva uteslutande av fiske. Det är två fiskelägen av samma typ som de fiskelägen, vilka i stort antal uppstått vid de goda hamnarne i den bohuslänska skärgården.

Vid kuster utan tillräckligt skyddade naturliga hamnar, t. ex. på Gotland, har fisket hittills i stort sett bedrivits med så små båtar, att de vid storm och sjögång kunna dragas upp på land och på det sättet skyddas. På en del ställen, exempelvis i Skåne, hava fiskarena själva sökt åstadkomma skydd genom att bygga sig enklare vågbrytare, men även å sådana ställen måste båtarna vid hårt väder dragas upp på land.

Uppenbart torde emellertid vara, att ett dylikt förfaringssätt icke kan användas, om fisket skall kunna utvecklas till att bliva tidsenligt. Härvid må erinras om, att motordriften haft en starkt omgestaltande inverkan på fiskets utövande och blivit en stark hävstång till fiskerinäringens framåtskridande. Den är nu också allmänt genomförd inom havsfisket och anses såsom nödvändig för ett modernt havsfiske. Men fiskefarkosterna hava härigenom också blivit både större och dyrare. Detta gör, att det nu måste ställas helt andra krav på fiskehamnarna än före motordriftens införande. Utan tillräckligt skydd för sina farkoster kunna fiskarena icke anskaffa de större och kostsammare båtar, som ett tidsenligt fiske kräver, och på det sättet nödgas fiskerinäringen, där hamnar saknas eller äro otillfredsställande, stanna i sin utveckling.

Det inträffar också, att hamnar, som ursprungligen kunnat motsvara det dåtida behovet, och vid vilka fiskelägen uppstått, på grund av fiskets utveckling och därmed följande ökning i båtarnas antal och storlek bliva allt-

för otillräckliga. Flera exempel härpå kunna anföras från västkusten. Även i sådana fall måste hamnarne utvidgas för att fisket icke skall hämmas i sin förkovran.

Vad Norrland angår är att märka, att landhöjningen i hög grad har bidragit till försämrande av fiskehamnsförhållandena därstädes.

Av vad ovan anförts torde framgå, att det är ofrånkomligt, att fiskehamnarne mångenstädes måste väsentligen förbättras, om vårt havsfiske skall kunna följa med sin tid. Emellertid är det förenat med så stora kostnader att bygga hamnar i havet, att fiskarena icke kunna ikläda sig dem. Detta har ock varit Kungl. Maj:ts och riksdagens mening, då beslut fattats att för betydande belopp bygga fiskehamnar, och statsmakterna hava därvid icke heller ansett sig kunna förutsätta, att anläggningskostnaderna skulle kunna direkt förräntas.

Då uppställer sig den frågan, om fiskerinäringen för landet är av den betydelse, att det kan försvaras, att staten offerar några större belopp på byggande av fiskehamnar.

Om havsfiskets betydelse för hela riket hava ingående uppgifter lämnats redan i utredningen av den 5 februari 1923. Med hänvisande till dessa torde på nyssnämnda fråga kunna svaras, att fiskerinäringen verkligen är så viktig för riket, att den är väl värd att av statsmakterna omhuldas icke blott så, att den nuvarande fiskarebefolkningen beredes möjlighet att hållas kvar vid sitt yrke, utan även så att den måtte ökas. Det må i detta hänseende blott erinras om fiskets betydelse för folkförsörjningen, i vilket avseende hänvisas till vad därom anförts i nyssnämnda utredning, och under normala förhållanden genom en avsevärd export av fiskevaror även för vår handelsbalans. Därtill må även framhållas, vilken stor betydelse fiskarebefolkningen har för bemanningen både av handels- och örlogsflottan. Denna sista synpunkt torde i vårt land icke hava blivit tillräckligt beaktad, men framhålles ofta i utlandet med stor skärpa, när det är fråga om åtgärder till fiskerinäringens utveckling. Det torde nämligen ingalunda vara någon överdrift att påstå, att av den från barndomen vid livet på sjön vanda och härdade fiskarebefolkningen erhålles den bästa rekryteringen av såväl örlogs- som handelsflottans bemanning. Det torde därför kunna anses vara ett betydande riksintresse att tillse, att landets stam av yrkesfiskare bevaras och såvitt möjligt tillväxer. Fiskareyrket är i sig själv så hårt och strävsamt, att det över huvud taget icke verkar lockande, och därför är det så mycket angelägnare, att det från statsmakternas sida erhåller erforderligt stöd.

Då emellertid, såsom redan antytts, kostnaderna för hamnbyggnader bliva mycket stora, hava styrelserna och de sakkunnige ansett det vara av synnerlig vikt att noga överväga, var hamnbyggnader eller hamnförbättringar böra utföras för att i framtiden bliva till största möjliga nytta. Därvid hava sådana ställen ansetts böra först komma i fråga, som hava ett gynnsamt läge i förhållande till de havsområden, som erbjuda möjligheter till ett ökat fiske. Vidare har man med hänsyn till de höga byggnadskostnaderna ansett sig böra utvälja vissa ställen, där förutsättningar finnas för att i framtiden större fiskelägen skola uppstå. Här böra hamnarne göras så stora, att de möjliggöra en kommande utveckling av fisket. Vid utväljandet av dessa åt större fiske syftande platser har givetvis tagits hänsyn utom till läget i förhållande till fiskeplatserna även storleken av den fiskarebefolkning, som nu finnes på platserna i fråga, omfånget av den nuvarande fiskerirörelsen, avsättningsmöjligheterna och byggnadskostnaderna.

Denna kategori av fiskehamnar skulle taga sikte på att förkovra fiskerinäringen och öka fiskarestammen. Det kan icke undgås, att dessa hamnar draga stora kostnader.

Men för att fiskerinäringen icke skall gå tillbaka och fiskarens antal minskas kräves det också, att hamnar, som blivit uppgrundade eller av annan anledning otillfredsställande, iståndsätts, så att de åtminstone medgiva fiskets bedrivande i nuvarande omfattning. Men icke heller här kan det ifrågasättas, att staten iståndsätter hamnarne på alla ifrågavarande platser. Även bland denna kategori måste utväljas vissa fiskelägen, som äro av större betydelse och som med avseende på fiskeplatser och avsättning hava ett fördelaktigt läge, samt där kostnaderna bliva rimliga. En del fiskelägen måste säkerligen vara dömda att av brist på hamnskydd bliva allt mindre och så småningom alldeles försvinna.

Vid sin utredning hava styrelserna och de sakkunniga även tagit under övervägande möjligheten att lösa föreliggande hamnfrågor genom förflyttning av fiskelägen med dåliga hamnförhållanden till platser, som nu hava goda hamnar eller som föreslås till erhållande av hamnförbättringar. Denna utväg synes dock stöta på så stora svårigheter, att den icke lär kunna få någon större praktisk betydelse.

Redan av känslökäl hos den befolkning, som eventuellt skulle flyttas, skulle en sådan ändring av bostadsort med all säkerhet stöta på stort motstånd. Det torde ej heller kunna förnekas, att ett sådant förfaringssätt skulle innebära ett så allvarligt ingripande i en befolknings liv, att det svårligen kan ifrågasättas. En förflyttning skulle såsom en i ett fall verkställd utredning visat dessutom draga betydande kostnader. Det har därför icke heller i något fall föreslagits, att medel skulle anvisas för en dylik förflyttning. Däremot har man väl tänkt sig den utvecklingen, att fisket vid en plats, där hamnen är bristfällig och förbättring av densamma icke lämpligen kunnat föreslås, så småningom kommer att förläggas till något närbeläget fiskeläge, som nu har en god hamn eller som kommer i åtnjutande av hamnförbättring.

Avsättningsförhållandena för fiskets produkter äro givetvis av stor betydelse för fiskets utveckling, och måste därför tillmätas stor vikt vid bedömning av förslag till fiskehamnsförbättringar, varjämte även kommunikationsförhållandena måste tagas i betraktande. Tyvärr lider fiskerinäringen sedan några år tillbaka under mycket ogynnsamma avsättningsförhållanden. Detta beror i främsta rummet därpå, att exporten, som före världskriget spelat en så stor roll för vår fiskavsättning, på grund av de efter kriget uppkomna abnorma valutaförhållandena till största delen upphört intill senaste tid. I stället har den svenska fisken inom vårt eget land haft en svårare konkurrens än förut från vissa av våra grannländer. Ur denna synpunkt skulle det kunna sägas vara en rätt onödig åtgärd att nu med uppoffring av ett betydande kapital förbättra fiskehamnarna. Emot en dylik uppfattning må framhållas, att förbättring av hamnarna avser i främsta rummet att på längre sikt bevara och förkovra fiskerinäringen, och att det bör kunna förväntas att i den mån förhållandena i Europa bliva mera normala eller åtminstone stabila, vår fiskeexport återigen skall komma i gång. I detta avseende kan man redan nu skönja en ljusning. Så kan anföras, att avsättningen av salt strömming sistlidne höst gått något bättre än förut, beroende på mindre konkurrens med norsk sill, som tydligen börjat återvinna sina gamla avsättningsvägar. För närvarande har även en del svensk sill börjat exporteras. Till denna gryende förbättring har även bidragit, att fiskarena sökt nya vägar för fiskens avsättning. Sålunda må nämnas, att ett icke ringa antal fiskefartyg från västkusten börjat förlägga sitt fiske längre ut i Nordsjön och försält sina fångster i engelska hamnar.

Enligt styrelsernas och de sakkunnigas mening synas därför de ännu rådande svåra avsättningsförhållandena icke böra tagas till intäkt för att nu

avstå ifrån byggande av fiskehamnar. Men då det gäller att i varje särskilt fall taga ståndpunkt till varest en hamnförbättring bör utföras, bör givetvis även tagas hänsyn till möjligheterna för avsättning av fiskets produkter.

Med hänsyn till kostnaderna böra de nya hamnbyggnadsföretagen givetvis icke göras större än nödvändigt är för uppnående av det uppställda syftemålet. Där så kan ske, bör hamnbyggnaden utföras så, att den utan större förändringar möjliggör en framtida erforderlig utvidgning av hamnen.

Beträffande hamnarnas hållfasthet har man i vårt land erfarenhet om att hamnar, byggda med eller utan statsbidrag, återstådes snart nog raserats på grund av att man vid anläggningen för att bringa ned anläggningskostnaderna använt för svag konstruktion. Med sådana erfarenheter synes det vara angeläget, att hamnarne byggas av sådan styrka, att de med sannolikhet komma att bestå även mot stormar av våldsammare styrka. Men å andra sidan bör ock beaktas, att icke större kostnader nedläggas än som är nödvändigt.

Det må vidare erinras om, att det redan i utredningen den 5 februari 1923 har framhållits, att det, om de fiskehamnar, som byggts och byggas, verkligen skola kunna lända till fiskerinäringens kraftiga utveckling, vore oundgängligen nödvändigt, att en kraftig upplysnings- och propagandaverksamhet bedreves bland fiskarena för att komma dem att inse såväl vikten av att de sammansluta sig i fiskeriföreningar för ett praktiskt ordnande av avsättningsförhållandena, som ock fördelarna av att anskaffa och använda större fiskebåtar och modern fångstredskap. I sådant avseende framhölls, att det vore önskvärt, att åtgärder vidtoges huvudsakligen i den riktning, som angivits i det betänkande rörande fiskerinäringens befrämjande, som i mars 1922 avlätits av de utav chefen för jordbruksdepartementet tillkallade sakkunnige.

Styrelserna och de sakkunnige anse sig ännu en gång böra framhålla vikten av att åtgärder i angiven riktning snarast möjligt måtte vidtagas.

Slutligen torde i detta sammanhang jämväl böra framhållas, att det lär vara av ej ringa betydelse, att genom fiskets och fiskeavsättningens befrämjande förmedelst anstalter av här ifrågavarande slag, tillgången i den allmänna marknaden av fiskets produkter ökas och sålunda de på sina håll uppdrivna priserna därå kunna till fördel för ej mindre konsumtionen än även fiskeprodukternas jämna avsättning nedbringas.

Fiskehamnsgruppen II. (forts.)

För fiskelägena utmed norrländska kusten hade fiskehamnskommissionen *Återstående hamnar.* ansett, att hamnar med 2.0 till 2.5 m. djup under m. v. y. åtminstone under en lång följd av år skulle vara tillräckliga för att tillgodose det norrländska fisket, och hade därför förutsatt dessa djup för samtliga de till fiskehamnsgruppen II hörande hamnarna. Den båttyp av samma slag som de största vid norrländsfiskelägena nu använda motorbåtarna men något större och starkare, vilken ansågs kunna motsvara den utveckling, som vore att räkna med under en överskådlig framtid, hade antagits få ett djupgående på last av 1.2 till 1.5 m., varför vattendjupet i hamnarna vid m. v. y. hade ansetts böra vara minst 2.0 till 2.5 m., om dylika båtar skulle under lågvatten kunna gå in i hamn utan att förut lossa lasten.

De fastställda arbetsplanerna för samtliga de av riksdagen beslutade hamnarna tillhörande fiskehamnsgruppen II hade i överensstämmelse därmed för

den skull uppgjorts för dessa av fiskehamnskommissionen bestämda djup av 2.0 till 2.5 m. under m. v. y.

Efter de nu verkställda besöken på platserna för de norrländska hamnanläggningarna hava styrelserna och de sakkunniga, vid övertägande huruvida icke vissa inskränkningar eller förändringar i de fastställda byggnadsplanerna i fråga om de tidigare beslutade hamnanläggningarna inom fiskehamnsgruppen II kunde företagas, med hänsyn till de i det föregående angivna synpunkterna ansett sig för vinnande av nedsättning i kostnaderna kunna föreslå vissa minskningar av fördjupningsområdenas storlek och någon minskning av muddringsdjupet, samt på vissa andra platser, där utvecklingsmöjligheterna syntes vara mindre goda och det därför kan dragas i tvivelsmål, om verkligen någon avsevärdare utveckling kommer att äga rum, för närvarande föreslå att ställa frågan om hamnanläggning på framtiden, eller helt avstyrka sådan anläggning.

Gävleborgs län.

I detta län skulle enligt den beslutade byggnadsplanen för fiskehamnsgruppen II utföras hamnanläggningar vid Prästgrundet, Agö, Bergö, Jättholmarne, Våtnäs och Tupparne.

Rörande havsfiskets bedrivande inom länet hava uppgifter lämnats i utredningen av den 5 februari 1923, till vilken här hänvisas.

Uti sina den 5 och 10 augusti 1922 avgivna yttranden med anledning av väg- och vattenbyggnadsstyrelsens skrivelse den 11 juli 1922 har Konungens befallningshavande, med överlämnande av infortrade yttranden från fiskerintendenten doktor Hugo Ågren samt vederbörande ortsmyndigheter, såsom eget utlåtande, med hänsyn till den kändedom länsstyrelsen hade om förhållandena, till alla delar instämt i vad fiskerintendenten i sitt yttrande anför.

Uti detta yttrande av den 27 juli 1922 har fiskerintendenten beträffande ifrågakvarande hamnar anför, att behovet av deras iståndsättande syntes honom vara minst lika stort nu som vid fiskehamnskommissionens besök på nämnda platser åren 1907 och 1908 och så trängande, att det vore ytterst beklagligt, om ej de för samtliga dessa fiskelägen föreslagna hamnförbättringarna nu äntligen kunde bringas till förverkligande. — I fråga om ordningsföljden syntes honom inom fiskehamnsgruppen II Prästgrundet, Bergö och Agö böra sättas före Jättholmarne, Våtnäs och Tupparne.

Avsättningsmöjligheter och avsättningsplatser för fångsten ansåge fiskerintendenten bleve efter hamnförbättringarna desamma som hittills och transportmedel till och från hamnarna vore och ansågs tillsvidare bliva huvudsakligen motorbåtar.

Vid av landsfiskalen enligt länsstyrelsens beslut hållna sammanträden den 25 och 26 juli 1922 med fiskarbefolkningen vid Bergön och Jättholmarne hava fiskarena uttalat sig i hamnfrågorna. Vid Bergön hava de framhållit, att behovet av fiskehamnsanläggning där bleve större för varje år, när hamninloppet allt mer grundades igen. Det vore för närvarande så grunt, att en något så när tungt lastad båt skrapade mot botten.

Någon sådan ändring i befolkningens storlek eller yrkesförhållanden, att behovet av fiskehamnsanläggningen försvunnit, hade icke inträtt. Sedan år 1920 hade i stället ökning i antalet fiskare förekommit och god plats för flera funnes och bleve hamninloppet uppensat skulle fiskarena vid de två andra fiskehamnarna å Bergön — Störviken och Inre Bergön — i sinom tid, när inloppet till dessa slammats igen, kunna flytta till och draga fördel av den stora hamnen. — Enligt vad de trodde, vore fiskarens antal troligen störst vid Bergön bland de till fiskehamnsgruppen II hörande fiskelägena.

De förnämsta avsättningsorterna vore Sundsvall och Hudiksvall och skulle den blivande ostkustbanan öka avsättningsmöjligheterna, då en blivande station vid densamma skulle komma att ligga omkring 3 km. från närmaste landshamn. Förr såldes mest salt strömming, men på senaste tid hade handeln med färsk sådan tilltagit. Som nu vore förhållandet kommer motorskonaren »Gnarp» två gånger i veckan till fiskläget för att uppköpa fisk, men den kan ej komma in i hamnen på grund av inloppets otillfredsställande skick och ibland är det, när sjön går hög, nästan omöjligt att från fiskebåtarna få fisken ombord. Bleva hamnförbättringen utförd, skulle sistnämnda missförhållande avlägsnas och måhända flera uppköpare strömma till och sålunda en väl behöflig konkurrens uppstå till bättnad för utövare av fisket vid Bergön.

Vid Jättholmarne hava fiskarena framhållit, att behovet av fiskhamn därstädes allt fortfarande vore lika stort som vid fiskehamnskommissionens besök. De svåra tiderna hade gjort, att fisket varit något mindre de sista åren, men år 1922 ansågs det åter bedrivas i lika stor omfattning som förut. Genom en fiskehamns anläggande skulle nu befintliga tre mindre samhällen där dragas till denna, och då vore att beräkna minst 20 bättnag. Med den kännedom man hade om storleken av bättnagen vid de nu ifrågavarande fiskelägena ansågs, att hamnförbättringen vid Bergön borde komma främst, men därefter önskades, att Jättholmarne komme före de övriga. — Avsättningsmöjligheterna ansågs bliva stora, om en hamn komme till stånd, så att någorlunda djupaende båtar kunde anlöpa hamnen. Då avsättningsorterna vore Sundsvall och städerna norr därom samt genom dem kringliggande landsorter, finge fiskarena med säkerhet utskeppa all sin fångst direkt i stället för att som nu med sina båtar frakta över småpartier till fastlandet att där försäljas av en enda på platsen boende handlande. Ett gemensamt önskemål syntes vara, att Jättholmarne måtte komma i åtanke bland de första.

Beträffande Vättnäs har landsfiskalen i skrivelse den 2 augusti 1922 till Konungens befallningshavande anført, att fiskeläget fortfarande vore i samma behov av fiskehamnsanläggning som åren 1907 och 1908, då fiskehamnskommissionen besökte detsamma. Några förändringar vid fiskeläget med avseende å befolkningens storlek och yrkesförhållanden hade icke inträtt, varför behovet av hamnanläggning icke minskats. Om det av statsfinansiella skäl visade sig, att vissa begränsningar av anläggningar böra ske, borde dock Vättnäs komma till utförande. Han ansåge, att om hamnanläggningen komme till stånd, komme salterier att anläggas, och avsättning till städerna Hudiksvall och Söderhamn m. fl. orter att väsentligt ökas, och såsom transportmedel motorbåtar användas.

I fråga om fiskelägena Prästgrundet och Tupparne, som båda äro belägna på Söderhamns stad tillhöriga områden, har magistraten uti till Konungens befallningshavande avgivet yttrande anført, att behovet av fiskehamnsanläggningar vid dessa fiskelägen vore lika stort nu som vid tiden för fiskehamnskommissionens besök på platserna åren 1907 och 1908. Inga sådana förändringar i befolkningens storlek och yrkesförhållanden å dessa hamnplatser hade inträtt, att behovet av hamnanläggning försvunnit eller väsentligen förminskats. Snarare vore motsatsen fallet beträffande fiskeläget Prästgrundet, till vilket alltjämt inflyttning sker. Detta visade uppenbarligen, att platsen hade stora naturliga förutsättningar för fiskeriyrkets utövande, men på grund därav att fiskeläget låge långt nte i havsbandet och hade en dålig, för större båtar svårtillgänglig hamn, mötte vid större fångster och hårt väder svårigheter att transportera fångsterna till Söderhamn, där eljest alltid avsättning kunde vinnas. Magistraten ansåge det därför i hög grad önskvärdt, att åtminstone fiskehamnsanläggningen å Prästgrundet bleve utförd,

enär fiskerinäringen därstädes genom denna åtgärd skulle i väsentlig mån främjas till gagn ej blott för Söderhamns stad, utan även för en stor del av södra Hälsingland (exempelvis Bollnäs, Arbrå och Voxnadalen), som finge sitt behov av fisk tillgodosett från Söderhamn.

Beträffande fiskeläget Agön har magistraten i Hudiksvall i yttrande till Konungens befallningshavande anført, att behovet av fiskehamnsanläggning därstädes icke vore mindre stort nu än vid tiden för fiskehamnskommissionens besök åren 1907 och 1908, och att på platsen icke inträtt sådana förändringar i befolkningens storlek och yrkesförhållanden, att behovet av hamnanläggning försvunnit eller så väsentligt minskats, att fiskehamnsanläggning numera icke borde ifrågakomma. — För den händelse att inskränkning skulle ske i fråga om anläggandet av fiskehamnar inom länet, hade (jämte Hölick) Agön det största behovet att få hamnanläggning, enligt vad magistraten inhämtat från person, som vore bekant med förhållandena inom de olika fiskelägena. — Några nämnvärt större avsättningsmöjligheter efter hamnens anläggning vore knappast att räkna med, men hamnanläggningen torde vara nödvändig för att fisket därstädes icke så småningom skulle minskas och upphöra. Den dåliga hamnen vid Agön hade visat sig medföra minskning i fiskarens antal och i omfattningen av fiskets bedrivande. — Avsättningsplatsen vore Hudiksvall, dit fisken transporterades med motorbåt. Från Hudiksvall ginge fisken vidare dels med tåg utefter linjen Hudiksvall—Ljusdal samt vidare efter stambanan norrut och även delvis söderut. Till den Hudiksvall kringliggande landsbygden ginge fisken vidare med automobiler.

Styrelserna och de sakkunniga. Prästgrundets fiskläge är beläget nordost om Söderhamn på en mindre ö cirka $2\frac{1}{4}$ mil till havs. — Vid fiskeläget har under senare åren fiskats med 7 till 17 öppna motorbåtar och 11 till 15 öppna båtar utan motor. Fiskarena, som alla äro yrkesfiskare, hava under senare året växlat i antal från 18 till 48. — Fångsten utgöres av strömming samt något sik.

På sydvästra sidan av ön finnes en större djupt ingående vik, som bildar en rymlig hamnbassäng förenad med havet genom en smal och grund ränna, som under tidernas lopp har så uppgrundats, att man nu vid lågvatten har svårt att taga sig ut eller in ens med tomma båtar. — Även i själva bassängen är vattendjupet ringa.

Enligt den fastställda arbetsplanen skulle hamnbassängen i sin helhet uppuddras till 2.0 meters djup under m. v. y. och inseglingrännan vidgas till 6.0 meters bottenbredd och ett djup, som skulle ökas från 2.0 m. vid bassängmynningen till 3.0 m. där rännan slutar på detta naturliga djup utanföre. Kostnaden var beräknad uppgå till 91,600 kronor.

En väsentlig minskning av kostnaden kan emellertid ernås genom att begränsa området för uppuddringen i hamnbassängen till endast ungefär halva dennas areal och uppuddringsdjupet i bassängen till 1.7 m. och i inseglingrännan till ett djup, som övergår från 1.7 m. vid bassängmynningen till 2.5 m. där rännan slutar, samt att minska bottenbredden för inloppsrännan från 6.0 till 4.0 meter. Kostnaden för dessa arbeten är beräknad uppgå till 33,600 kronor. Till en sådan omfattning av arbetet kan företaget utan större olägenhet inskränkas. När förhållandena i framtiden kunna göra en utvidgning behöflig, kan en sådan äga rum i anslutning till det område, som nu föreslås till fördjupning.

Prästgrundets fiskeläge har goda utvecklingsmöjligheter, om blott hamnen göres lätt tillgänglig genom nödig uppudring av inloppet och ett tillräckligt stort område in i den väl skyddade bassängen.

Agö fiskeläge är beläget sydost om Hudiksvall cirka 3.5 mil sjövägen från staden. Vid fiskeläget har under senare åren fiskats av 25 till 29 yrkesfiskare med 5 till 11 öppna motorbåtar och 10 till 11 öppna båtar utan motor. Under år 1923 hade endast 9 fiskarfamiljer bott vid fiskeläget och fiskat med 5 motorbåtar med 2 fiskare på varje båt. Fångsten utgöres av strömming samt något lax och sik.

Hamnen utgöres av en på södra sidan av Agön ingående smal vik, som är utsatt för sydlig och sydostlig sjö. Fiskehamnskommissionen fann det nödvändigt, att en omkring 40 m. lång vågbrytare utbyggdes i ungefär sydvästlig riktning från östra stranden i vikens mynning och att muddring utfördes i hamnviken till 2 å 2.5 meters djup under m. v. y. — Den fastställda arbetsplanen avsåg i enlighet härmed utbyggandet av en vågbrytare, vars längd dock begränsats till endast 32 m., samt muddring i hamnviken till 2.0 meters djup under m. v. y. — Kostnaden var beräknad till 74,100 kronor.

Vid besök på platsen under augusti 1923 kommo styrelserna och de sakkunniga till den uppfattningen, att vågbrytaren ej vore alldeles nödvändig samt att viktigast vore att inloppet och hamnen uppuddrades till 2.0 meter i inloppet och till 1.5 meter i hamnen. I inre delen av hamnen vore en strandskoning behöfelig för att hindra utrivning av sandbotten därstädes. Vid överläggning med fiskarena förklarade dessa sig instämma häruti. Genom att inskränka arbetena i enlighet härmed och därjämte något minska muddringsområdet i hamnviken kan kostnaden minskas till 32,700 kronor.

Med hänsyn till önskvärdheten att det nu bedrivna fisket må kunna allt framgent bibehållas åtminstone i nuvarande omfattning, synas de ovan ifrågasatta förbättringarna nödvändiga.

Bergö fiskeläge är beläget på fastlandskusten å yttre Bergön ett par mil nordost om Hudiksvall. Under senare åren har antalet fiskare vid fiskeläget växlat från 17 till 57, som bedrivit fisket med 10 till 18 öppna motorbåtar och 11 till 20 öppna båtar utan motor. År 1923 voro vid fiskeläget på grund av depressionen endast 9 familjer, som slagit sig tillsammans, så att de fiskade med blott 6 motorbåtar. Resten av båtarna voro upplagda, men ägarna hade redskap och båtar kvar samt bostäder, så att de när som helst kunde upptaga fisket, när detta blev mera lönande. — Fångsten utgöres av strömming och lax. Ål, sik och gädda fångas även ehuru i mindre omfattning.

På östra sidan av yttre Bergön leder en smal och grund ränna in från havet till ett stort med flera norr och sydgående vikar försett mycket rymligt inre vattenområde, vars yttre del närmast inloppsrännan från öster nu begagnas som hamn för fiskeläget. — Enligt fiskehamnskommissionens förslag skulle det yttre hamnområdet fördjupas till 2.0 meter under m. v. y. och inloppsrännan upptagas till ett djup av 2.5 m. övergående till 3.0 m. i yttersta delen. I överensstämmelse härmed var den fastställda arbetsplanen uppgjord för dessa djup under m. v. y. Kostnaden härför var beräknad till 64,000 kronor.

Vid besök på platsen i augusti 1923 ifrågasatte styrelserna och de sakkunniga, huruvida fiskarena kunde reda sig med inloppet uppuddrat till 5.0 meters bottenbredd till ett djup av 2.0 m., men i yttersta delen till 2.5 m. samt den yttre delen av hamnen till 1.5 m. under m. v. y., vilket fiskarena efter överläggning bejakade. — En dylik minskning av muddringsdjupen skulle medföra en nedsättning av kostnaden till 36,000 kronor.

Det stora och väl skyddade inre vattenområdet erbjuder med sina långa strandlinjer synnerligen goda utvecklingsmöjligheter. Utmed inre, delvis djupa bas-

sånger kunna nya sjöbodar och torkplatser anordnas i stor utsträckning i mån som fiskarens antal ökas och utvecklingen fortskrider.

Tupparnes fiskläge är beläget på en mindre holme cirka 3.0 mil söderut från Söderhamn och ungefär $\frac{3}{4}$ mil från fastlandet. Under senare åren har här funnits 5 till 9 yrkesfiskare, som för fisket använt 1 till 3 öppna motorbåtar och 1 till 5 öppna båtar utan motor. För närvarande fiskades av endast 2 familjer med 2 motorbåtar, den ena med 2 man och den andra med 3 man. Fiskarens antal hade minskats i följd av hamnens dåliga inlopp. — Fångsten utgöres av strömming och sik samt något lax.

Hamnen utgöres av en mindre bassäng mellan de två små holmarna, som kallas *Tupparne*, och mot väster och öster äro skilda endast genom smala inloppsrännor. Det östra inloppet går mellan norra holmen och ett söder om beläget grund, samt är grunt och delvis stenigt. Nordvästra inloppet utgöres av en krokig och smal ränna med endast 0.5 m. vattendjup och kan därför endast användas vid högvatten.

Enligt fiskehamnskommissionens förslag skulle den nordvästra inloppsrännan uppreppas till ett djup av 2.5 m. under m. v. y. Vid undersökningarna på platsen för upprättande av den sedermera fastställda arbetsplanen önskade fiskarena, att östra inloppet skulle uppgrävas till 2.0 m. djup under m. v. y., men ansågs, att nordvästra inloppet ej behövde uppgrävas till större djup än 1.5 m. under m. v. y. I enlighet härmed är den fastställda arbetsplanen uppgrävd med 1.5 m. djup och 5 till 10 meters bredd i nordvästra inloppsrännan och 2.0 m. djup och 10 m. bredd i östra inloppsrännan samt 2.0 m. djup i hamnbassängen. Kostnaden härför var beräknad till 59,800 kronor.

Vid besök på platsen i augusti 1923 hava styrelserna och de sakkunniga ansett, att för vinnande av minskning av kostnaden bottenbredden i östra inloppsleden kunde minskas till 6.0 m. med endast 10 m. bredd i den yttre mynningen och fördjupningen i hamnbassängen begränsas till endast 1.5 m. djup under m. v. y. och en bredd av endast 15 m. samt djupet i nordvästra rännan begränsas till 1.5 m. med endast 5.0 m. bottenbredd för hela längden av rännan. De närvarande fiskarna instämde häri. Med denna ändring är kostnaden beräknad uppgå till 26,900 kronor.

Våtnäs fiskeläge är beläget cirka 3.0 mil söderut från Hudiksvall vid det smala sundet mellan den från fastlandet utgående *Våtnäs* udde och en nära utanför denna belägen holme. Vid *Våtnäs* har under senare åren fiskats av 26 till 47 yrkesfiskare med 7 till 10 öppna motorbåtar och 11 till 27 öppna båtar utan motor. Det finnes vid *Våtnäs* förutom hamnen i *Våtnässundet* därjämte två närbelägna platser, *Österhamnen* och *Gävlebohamnen*, där fiskare uppehålla sig under fisketiden. Vid styrelsernas och de sakkunnigas besök i augusti 1923 funnos vid *Våtnässundet* 8 fiskarefamiljer, som fiska med 8 båtar, av vilka 4 med motor. Dessutom funnos 8 mindre båtar. I *Österhamnen* funnos nu 3 familjer, som fiska med 3 båtar, av vilka 1 med motor. Dessutom funnos där 3 mindre båtar. I *Gävlebohamnen* funnos nu 6 familjer, som fiska med 6 båtar, av vilka 2 med motor. Därjämte funnos där 5 mindre båtar.

Det uppgavs, att 4 å 5 personer i varje familj arbetade med fisket, saltning m. m. — Fisket utgöres av strömming samt något lax och sik.

I *Våtnässundet*, som är ganska smalt, är det den norra något bredare delen, som bildar hamnen. Hela sundet är nu mycket uppgrundat, så att det vid lågvatten är nästan torrt.

Enligt fiskehamnskommissionens förslag skulle *Våtnässundet* fördjupas till 2.0 meter under m. v. y., då såväl den till hamn begagnade delen som de

norra och södra inloppen äro för grunda och det södra är mycket trångt och belamrat med stora stenar och block, och därför mycket svårt att angöra. — Den fastställda arbetsplanen upptog i överensstämmelse härmed fördjupning av norra inloppet och inre hamnområdet till 2.0 m. under m. v. y. samt uppmuddring av det södra inloppet till 6.0 m. bottenbredd för inre delen och 10 m. bottenbredd för den yttersta delen. — Kostnaden härför var beräknad till 85,100 kronor. Vid besöket i augusti 1923 ansågo styrelserna och de sakkunnige, att man kunde åtnöjas med sundets fördjupning norrifrån ned till de sydligast belägna sjöbodarna till 1.5 m. under m. v. y. och att det, även om fiskarena från Gävlebohamnen flytta till Vättnässundet, icke vore absolut nödvändigt att uppmuddra även det södra inloppet, ehuru det vore mycket önskvärt, att detta skedde till 1.5 m. djup med 6.0 m. bottenbredd. I denna uppfattning instämde de fiskare, som då funnos vid Vättnässundet. — Kostnaden för arbetet med endast denna omfattning har beräknats till 22,000 kronor.

Jättholmarnes fiskeläge är beläget på södra sidan av den östra Jättholmen cirka $\frac{3}{4}$ mil ut till havs öster om Jättendal ungefär mitt emellan Sundsvall och Hudiksvall, cirka 6.5 mil från vardera staden. Vid fiskeläget har det under senare åren fiskats av 13 till 30 yrkesfiskare med 5 till 13 öppna motorbåtar och 4 till 15 båtar utan motor. Fångsten utgöres av strömming samt något lax och sik.

Hamnen utgöres av en på södra sidan av den östra Jättholmen ingående mindre vik, som är utsatt för sjö från S till SO. — Fiskehamnskommissionen har föreslagit uppförande av en vågbrytare, sträckande sig cirka 30 m. ut från stranden söder om hamnviken, samt att denna senare skulle uppmuddras till 2.0 m., delvis 2.5 m. djup under m. v. y. — Den fastställda arbetsplanen var uppgjord i enlighet härmed och upptog utbyggande av en vågbrytare från södra stranden och hamnvikens uppmuddring till 2.0 m. vattendjup samt uppmuddring till samma djup 2.0 m. av en kort inseglingränna för insegling nordvästifrån mellan land och stengrundet väster om hamnviken. Kostnaden var beräknad till 70,400 kronor.

För vinnande av en nedsättning i kostnaden för hamnförbättringen ansågo styrelserna och de sakkunnige, att den nämnda inseglingrännan norr om grundet kunde uteslutas och muddringen i hamnviken begränsas till åstadkommande av endast 1.5 m. djup under m. v. y. Kostnaden beräknas då bliva 49,400 kronor.

Av dessa tidigare beslutade 6 fiskehamnar inom länet synas de vid Prästgrundet, Agö och Bergö hava goda utvecklingsmöjligheter, varemot de vid Tupparne och Jättholmarne icke hava sådana utvecklingsmöjligheter, att de med hänsyn till kostnaderna för närvarande anses kunna förordas till utförande. Med hänsyn till fiskets betydelse vid Vättnäs och de små kostnader, som skulle krävas för hamnförbättringen därstädes, synes denna ävenledes böra komma till utförande.

Beträffande Gävleborgs län anse sig styrelserna och de sakkunnige därför böra nu föreslå, att för närvarande fiskehamnsanläggningarna vid Prästgrundet, Agö, Bergö och Vättnäs må komma till utförande, och dessa med endast den omfattning av arbetena, som ovan angivits.

Kostnaderna för arbetena enligt de tidigare beslutade planerna voro beräknade uppgå för Prästgrundet till 91,600 kronor, för Agö till 74,100 kronor, för Bergö till 64,000 kronor, för Tupparne till 59,800 kronor, för Vättnäs till 85,100 kronor och för Jättholmarne till 70,400 kronor. Med de nu föreslagna inskränkningarna har kostnaden beräknats uppgå för Prästgrundet till 33,600

kronor, för Agö till 32,700 kronor, för Bergö till 36,000 kronor och för Våt-
näs till 22,000 kronor.

Kostnaden för fiskehamnar inom Gävleborgs län tillhörande fiskehamns-
gruppen II minskas således från 445,000 kronor till 124,300 kronor eller med
320,700 kronor.

Västernorrlands län.

I detta län skulle enligt den beslutade byggnadsplanen för fiskehamns-
gruppen II utföras hamnförbättringar vid Grisslan, Holma, Skeppsmalen,
Marviksgrunnan och Storhamn.

Rörande havsfiskets bedrivande inom detta län hava uppgifter lämnats i
utredningen av den 5 februari 1923, till vilka här hänvisas.

Uti sitt den 5 augusti avgivna yttrande med anledning av väg- och vat-
tenbyggnadsstyrelsens skrivelse den 11 juli 1922 har Konungens befallnings-
havande anført, att de ovannämnda fem platserna alla vore gamla och viktiga
fiskelägen, där behovet av fiskehamnsanläggning vore minst lika stort som
vid tiden för fiskehamnskommissionens besök åren 1907 och 1908. Vid samt-
liga dessa fiskelägen vore åtgärder för hamnförbättringar synnerligen ange-
lägna och det måste beklagas, att erforderliga arbeten icke redan blivit ut-
förda.

Då hamnförhållandena vore ungefär enahanda vid samtliga dessa fiske-
lägen, kunde svårligen angivas någon viss ordning, i vilken de olika hamn-
byggnaderna böra komma till utförande, då de nämligen alla samtidigt borde
istandsättas. Men om det vore ofrånkomligt att begränsa antalet hamnbygg-
nader inom länet till två, tre eller fyra, syntes till utförande i första rum-
met böra ifrågakomma Grisslan, vilken hamn beslutits till utförande redan
av 1911 års riksdag. Behovet av hamnförbättring därstädes vore numera
ökat, i det att kanalen mellan Våg- och Grisselöarne och en del av hamnen
väsentligen uppgrundats genom en storm i december 1917. En fördjupning
av den omkring 65 m. långa kanalen ansåges komma att medföra utveckling
av fisket och ökning av antalet fiskare. Avsättningsmöjligheterna för fångsten
från fiskeläget torde väl genom fiskehamnens förbättring icke bliva förbät-
trade, men då den tilltagande reguliera lastautomobiltrafiken å närliggande
fastland redan nu underlättat avsättningen av färsk strömming, kunde det
antagas, att avsättning inom orten skulle vinnas för ökad fångstmängd. Av-
sättningsplatserna för fångsten vore för det närvarande liksom för övriga
fiskelägen i trakten Örnsköldsviks stad och de industriella verken omkring
Örnsköldsviksfjärden samt några kommuner i norra Ångermanland och torde
för framtiden bliva enahanda, fortfarande såsom hittills med mindre motor-
båtar såsom transportmedel från hamnen.

Därefter syntes böra till utförande förekomma hamnförbättringar vid
Marviksgrunnan, Holma, Skeppsmalen i nu nämnd ordning och sist Stor-
hamn.

Marviksgrunnans hamn vore trång och mycket grund, varför fiskarena måste
hava sina båtar i en provisorisk båthamn å ett utanför liggande skär. För
att fiske framgent skulle kunna här bedrivas måste snarast uppmuddring av
hamnen verkställas, varjämte en skyddsmur mot sjösidan erfordrades. Den
färska fångsten, avsattes medelst smärre motorbåtar i Härnösand och vid
verken utefter Ångermanälven samt i kringliggande socknar, och någon för-
ändring härutinnan vore icke att påräkna såsom följd av hamnens förbät-
tring.

Holma fiskehamn vore väl skyddad utom de nordligaste sjöbodarna, vilka
vid sydlig storm och högt vattenstånd vore besvärade av stormen. Hamnen

vore dock i ett mycket otillfredsställande skick, då den vore för grund, särskilt ytterst vid inloppet, så att vid lågvatten svårigheten förefunnas att komma i hamnen. I själva hamnen funnes dessutom en del stora stenar. För att icke fisket härstädes skulle i en nära framtid behöva helt och hållet nedläggas, erfordrades att hamnen snarast fördjupades. Avsättningsplatserna från fiskeläget vore huvudsakligen Örnsköldsvik och Husum samt Gideå socken. Tvenne förbipasserande skärårdsångare stanna vid utrodd. Transportmedel från läget vore några mindre motorbåtar. I fråga om avsättningsplatser, avsättningsmöjligheter och transportmedel vore icke någon förändring i följd av hamnens förbättring att påräkna.

Sistnämnda förhållanden gällde även beträffande Skeppsmalens fiskehamn, som måste snarast uppmuddras för att fiske där skall kunna bedrivas, varjämte borde längst in i viken byggas en strandskoning till förhindrande av sanduppgrundning härifrån. Den färska fångsten saldes huvudsakligen till Örnsköldsvik, dit transport skedde medelst motorbåtar, varjämte reguliera kustångare stannade vid utrodd. Allmän väg funnes vid Skags hamn, 20 minuters gångväg från fiskeläget.

Storhamns fiskehamn vore av naturen tämligen god utom vid sydlig och sydostlig storm. Dessutom vore hamnen vid lågvatten grund. De arbeten, som erfordrades, vore uppmuddring och möjligen även upptagande av en kanal mellan Ästholsudde och Barnskär ävensom en mindre vågbrytare från norra stranden. — Avsättningsorter vore Sundsvall och de industriella verken i trakten. Av en hamnförbättring kunde icke möjliggöras förbättrade avsättningsförhållanden eller gynnsammare transportmedel. Dessa senare utgjordes av motorbåtar, varjämte 1 kms gångväg och 5 kms allmän väg ledde till ångbåtsstation.

Grisslans fiskeläge är beläget på Vågön cirka 2 mil till havs sydost om Örnsköldsvik. Vid fiskeläget har under senare åren fiskats av 20 till 30 yrkesfiskare med 2 till 4 öppna motorbåtar och 3 till 21 öppna båtar. År 1923 fiskade 14 familjer därstädes med 14 strömmingsbåtar, av vilka 2 med motor. Dessutom funnos 3 fraktbåtar med motor. Fångsten utgöres av strömming och torsk samt något lax och sik.

*Styrelserna
och de sakkunnige.*

Hamnen utgöres av två från norr och söder ingående vikar mellan Vågön och den invid denna belägna Grissleön, vilka äro åtskilda av ett smalt sund, som förenar de båda hamnvikarna, på vilkas båda stränder fiskarens sjöbodrar och bostäder ligga. Sundet utgör endast en smal ränna av cirka 0.5 m. djup under m. v. y., så att man vid medelvatten ej kan gå igenom ens med en tom båt.

Fiskehamnskommissionen fann det erforderligt, att sundet fördjupades till 2.5 m. under m. v. y. Den fastställda arbetsplanen avsåg därför sundets fördjupning till 2.5 m. under m. v. y. med 6.0 m. bottenbredd. Kostnaden härför var beräknad till 50,700 kronor.

Vid besök på platsen i juli 1923 hava styrelserna och de sakkunniga likvisst ansett det vara tillräckligt med 1.5 m. vattendjup och 4.0 m. bottenbredd, i vilken uppfattning de närvarande fiskarena instämde. — Genom att begränsa arbetet i enlighet härmed skulle kostnaden minskas till 31,600 kronor.

Skeppsmalens fiskeläge är beläget på fastlandet ytterst i havsbandet på sydvästra sidan av Skagens udde, cirka $2\frac{1}{4}$ mil S. Ö. om Örnsköldsvik. Vid fiskeläget hava under senare åren 13 till 28 yrkesfiskare fiskat med 1 till 4 öppna motorbåtar och 10 till 20 öppna båtar utan motor. År 1923 funnos 14 fiskare med 14 strömmingsbåtar utan motor samt 5 motorbåtar för transporter

och för fiske längre ut till havs. Fångsten består av strömming samt lax och sik.

Hamnen utgöres av en i nordostlig riktning djupt inskuren vik. Enligt fiskehamnskommissionens bestämmelse skulle hamnviken fördjupas till 2.0 m. under m. v. y. och innerst i viken anordnas en strandskoning till förhindrande av uppgrundning genom sandens utdragning från stranden. Den fastställda arbetsplanen avsåg dessa arbetens utförande, och kostnaden härför var beräknad till 47,300 kronor. Vid besök på platsen i juli 1923 ansågo styrelserna och de sakkunnige, att man kunde nöja sig med endast 1.5 m. djup i hamnviken under m. v. y., varigenom kostnaden skulle minskas till 34,600 kronor. De närvarande fiskarena instämde häri.

Marviksgrunnans fiskeläge är beläget på västra sidan av södra Ulvön, cirka $4\frac{3}{4}$ mil söder om Örnsköldsvik och cirka $5\frac{1}{4}$ mil nordost om Härnösand. Under de senare åren hava 15 till 19 yrkesfiskare bedrivit fiske vid Marviksgrunnan med 12 till 14 båtar, av vilka 6 till 8 med motor, resten utan motor. År 1923 voro fiskarena 13, som fiskade med 14 motorbåtar och 25 öppna båtar utan motor. Fångsten utgöres av strömming samt något lax och sik. Av strömmingen beredes ungefär en tredjedel till surströmming.

Platsen har dagligen ångbåtsförbindelse med Härnösand och Örnsköldsvik, och telefon finnes vid fiskeläget.

Hamnen bildas av en liten och smal vik och är nu mycket grund och ger ej tillräckligt utrymme. Enligt den fastställda planen skulle hamnen uppuddras till 2.0 m. under m. v. y. och samtidigt utvidgas inåt land genom uppuddring av den låglänta plan, som förr i tiden utgjort en del av viken. Kostnaden härför var beräknad till 33,200 kronor. Vid besök på platsen i juli 1923 ansågo styrelserna och de sakkunnige och medgävo fiskarena, att det bleve tillräckligt med endast 1.5 m. djup i hamnen vid medelvattenstånd. Kostnaden för hamnförbättringen, utförd med detta mindre djup, skulle minskas till 26,000 kronor.

Holma fiskeläge är beläget på Långholmarne cirka $\frac{1}{4}$ mil från fastlandet rakt öster om Örnsköldsvik, dit sjövägen från fiskeläget är cirka 3.5 mil. — Vid fiskeläget har brukats fiskas med 1 till 3 öppna motorbåtar och 7 till 10 öppna båtar utan motor, av 11 till 17 yrkesfiskare. År 1923 har fiskats med 3 motorbåtar och endast 4 öppna båtar utan motor. Fångsten utgöres av strömming samt något lax och sik.

Hamnen bildas av en smal långt ingående vik å nordvästra stranden av Långholmen. Till hamnviken leda två inseglingsleder, den ena från S.V., den andra från N.V.

Den fastställda planen förutsatte hamnvikens uppuddring till 2.0 m. djup och de i skarpa kurvor krökta inseglingsrännornas fördjupning till 2.5 m. under m. v. y. med 20 m. bottenbredd för säkrare framkomlighet genom de starka krökarne. Kostnaden härför var beräknad till 95,000 kronor. Vid besök vid fiskeläget i juli 1923 ansågo styrelserna och de sakkunnige, att för vinnande av lägre kostnad bottenbredden i inseglingsrännorna kunde minskas till 8 och 12 m. och djupet under m. v. y. till 2.0 m. i dessa och till 1.5 m. i hamnviken med minskning därjämte av området för muddringen inne i denna senare, varuti fiskarena instämde. Kostnaden skulle då minskas till 27,100 kronor.

Storhamns fiskeläge är beläget på södra sidan av Åstholmen cirka 2.5 mil sjövägen österut från Sundsvall. Vid fiskeläget bo nu 2 fiskare och

3 lotsar. Dessutom fiska härifrån 3 bönder. 3 fiskare hava avflyttat från platsen.

Fiskarena hava nu 1 motorbåt, bönderna hava 3 å 4, ibland flera båtar. Lotsarne hava 3 motorbåtar och 3 roddbåtar. — Fångsten utgöres av strömming.

Hamnen utgöres av en på sydvästra sidan av Åstholmen ingående vik. Sedan det grundat upp längst inne i viken, har skyddet för båtarne vid sydostlig och sydlig vind blivit dåligt. Sjön sveper då hårt in mot norra stranden och åstadkommer s. k. dragsjö i viken, och uppgrundning av denna genom utrivning av sanden innerst i viken. — Enligt den fastställda planen skulle en vågbrytare av stenfyllning från norra stranden i sydlig riktning bereda skydd mot denna sjö, varjämte sandstranden skulle försees med strandskoning, och viken uppuddras till 2.0 m. under m. v. y. och en inseglingränna med 10 m. bottenbredd och 2.0 m. djup upprensas genom sundet mellan Åstholmen och det utanför belägna Barnskäret. Kostnaden härför var beräknad till 76,800 kronor. Vid besök på platsen i augusti 1923 ansågo styrelserna och de sakkunnige att för nedsättning i kostnaden denna inseglingsled mellan holmen och skäret kunde uteslutas samt muddringsdjupet i hamnviken minskas till endast 1.5 m. under m. v. y., varigenom kostnaden skulle minskas till 38,800 kronor.

Av dessa tidigare beslutade 5 fiskehamnar inom länet synes den vid Storhamn icke vara av den betydelse och icke vara ägnad att ingiva förhoppning om någon sådan utveckling av fisket, att den bör komma till utförande. Den vid Holma synes hava mindre utvecklingsmöjligheter än hamnarne vld Grisslan, Skeppsmalen och Marviksgrunnan, och synes därför böra ställas på framtiden.

Beträffande Västernorrlands län finna styrelserna och de sakkunnige sig sålunda böra förorda, att hamnanläggningen vid Storhamn icke må komma till utförande, och att frågan om hamnanläggning vid Holma tills vidare må vila. Styrelserna och de sakkunnige få därför föreslå, att för närvarande endast fiskehamnsanläggningarne vid Grisslan, Skeppsmalen och Marviksgrunnan må komma till utförande, och dessa med endast den minskade omfattning av arbetena, som ovan angivits.

Kostnaderna för dessa hamnarbeten enligt de tidigare beslutade planerna voro beräknade uppgå för Grisslan till 50,700 kronor, för Holma till 95,000 kronor, för Skeppsmalen till 47,300 kronor, för Marviksgrunnan till 33,200 kronor och för Storhamn till 76,800 kronor. Med de nu föreslagna inskränkningarne i arbetenas omfattning hava kostnaderna beräknats uppgå för Grisslan till 31,600 kronor, för Skeppsmalen till 34,600 kronor och för Marviksgrunnan till 26,000 kronor.

Kostnaden för fiskehamnar inom Västernorrlands län tillhörande fiskehamnsgruppen II skulle sålunda minskas från 303,000 kronor till 92,200 kronor eller med 210,800 kronor.

Västerbottens län.

I detta län skulle enligt den beslutade byggnadsplanen för fiskehamnsgruppen II anläggas fiskehamnar vid Gäddbäckssund och Rönnskär.

Beträffande Gäddbäckssund hava styrelserna och de sakkunnige i utredningen av den 5 februari 1923 föreslagit, att den beslutade fiskehamnsanläggningen därstädes skulle uteslutas ur den av riksdagen antagna planen för fiskehamnsbyggnaderna inom gruppen II och ersättas av en fiskehamnsanlägg-

ning å Holmön vid Byviken av sådan beskaffenhet, att den hänförts till fiskehamnsgrupp I, vilket förslag blivit av 1923 års riksdag gillat.

Inom länet återstår sålunda enligt den beslutade byggnadsplanen endast fiskehamnsanläggningen vid Rönnskär tillhörande fiskehamnsgruppen II.

Om havsfiskets bedrivande inom länet hava uppgifter lämnats i utredningen av den 5 februari 1923, till vilka här hänvisas.

I sitt den 11 augusti 1922 avgivna yttrande med anledning av väg- och vattenbyggnadsstyrelsens skrivelse av den 11 juli 1922 har Konungens befallningshavande, med överlämnande av yttranden av landsfiskalen i Byske distrikt och av hushållningssällskapetets fiskerinämnd, i fråga om fiskehamnsanläggning på Rönnskär anfört, att behovet av denna fortfarande vore ett livsvillkor för fisket därstädes. Denna anläggning borde därför snarast komma till stånd. Därest av statsfinansiella skäl det skulle visa sig nödvändigt att göra inskränkningar, borde en sådan inskränkning icke gå ut över Västerbottens län, som fortfarande helt och hållet stode utan hjälp av staten och enligt den redan uppgjorda planen blivit ihågkommet endast med de två ifrågakommande hamnanläggningarna. De län, som blivit bättre gynnade, borde i sådant fall snarare få stå tillbaka och underkastas inskränkningar i den uppgjorda planen, därest sådant ansåges nödvändigt.

Landsfiskalen i Byske har anfört, att behovet av fiskehamnsanläggning vid Rönnskärs fiskeläge ansåges nu större än vid fiskehamnskommissionens besök på platsen åren 1907 och 1908. Som stöd för denna uppfattning anfördes, att fisket för närvarande bedreves i större omfattning än nämnda år samt att större båtar användas. År 1907 funnes där endast en motorbåt, då däremot nu användes ett flertal sådana. Sedan nämnda år hade hamnen uppslammats betydligt, varför dess djup i väsentlig grad minskats. — Efter en hamnanläggning skulle helt säkert avsättningsmöjligheterna ökas i hög grad, enär fiskarena även under lågvattenstånd kunde utföra sin fångst från fiskeläget, vilket för närvarande endast kunde ske under högvattenstånd. — Avsättningsmöjligheterna för större fångstmängder vore rätt goda. Den största avsättningsplatsen för färsk fisk vore Piteå stad och befraktades i regel även salt fisk till nämnda plats, varifrån den levererades till köpare å skilda platser. Sasom transportmedel för försändelser från fiskeläget användes uteslutande motorbåtar.

Västerbottens läns fiskerinämnd har beträffande Rönnskär anfört, att behovet av fiskehamnsanläggning därstädes ej vore mindre stort nu än vid tiden för fiskehamnskommissionens besök på platsen åren 1907 och 1908. Fiskeläget vore det största inom länet och fisket bedreves av en idog och för sitt yrke intresserad befolkning, och ett mindre salteri för fiskens ändamålsenliga tillvaratagande hade av fiskarena anlagts, och behovet av anordnande av fiskehamn hade snarare ökats än minskats. Gynnsamma möjligheter för avsättning av större fångstmängder funnes, dels till Piteå och dels till den folkrika orten däromkring. Transporten av fisken från fiskeläget skedde med motorbåtar till fastlandet och hade man dessutom för avsikt att anordna turer med lastbilar på fastlandet till de större byarna och industrisambhällena.

Ehuru det vore önskvärt, att fiskehamnar kunde anordnas på flera ställen inom länet, ansåge fiskerinämnden likväl, då sådana hamnar för närvarande knappast kunde vara att påräkna på mer än ett eller möjligen två ställen, att fiskeläget Rönnskär borde komma i första rummet.

*Styrelserna
och de sakkunnige.*

Rönnskärs fiskeläge är beläget cirka 0.3 mil från fastlandet ungefär 3.5 mil rakt söderut från Piteå. Vid fiskeläget har under senare år fiskats av 5 till 7 yrkesfiskare och 1 till 3 binäringsfiskare med användande av 1 till 6 motorbåtar och 6 till 9 öppna båtar. — Numera funnos 9 båtlag med 2 man

i vart lag. Alla båtarna voro nu försedda med motorer. På platsen finnas 7 lotsar och 2 man såsom fyrapersonal. Dessa hade 1 lotskutter och 9 motorbåtar. — Fångsten utgöres av strömming och sik.

Hamnen utgöres av en liten ingående bukt å nordöstra sidan av Rönnskärsholmen, skyddad mot den svåraste nordliga sjön av en av lotsverket utbyggd vågbrytare. Vid inloppet och strax innanföre finnas tvenne stenrev, det ena på insidan av vågbrytaren sträckande sig cirka 50 m. söderut från denna, det andra sträckande sig norrut till cirka 80 m. från hamnbuktens södra strand. Mellan dessa båda rev sker inseglingen till buktens inre del. Hela hamnbukten är mycket uppgrundad och större och mindre stenar sticka på flera ställen upp ur vattnet vid lågvattenstånd. Djupet i hamnbukten är även vid medelvatten så ringa, att fiskarena hava ett mycket svårt arbete med att släpa fiskebåtarna till och från sjöbodarna, ibland är detta ej ens möjligt.

Enligt den fastställda arbetsplanen skulle hamnbukten norr och öster om södra revet, och inseglingsrännan norr om revet uppmuddras till 2.0 meters djup under medelvattenstånd. Kostnaden härför var beräknad till 125,100 kronor.

Vid besök i juli 1923 på platsen ansågo styrelserna och de sakkunnige, och däri instämde de närvarande fiskarena och lotsarna, att det på insidan av vågbrytaren utgående revet, den så kallade Svinryggen, icke behövde bortmuddras utan kunde ligga kvar, varjämte det kunde inknappas något i västra och sydvästra delen av muddringsområdet, och inseglingsrännans bredd minskas så, att bottenbredden bleve endast 25 m., under vilken bredd man dock icke kunde gå.

Genom begränsning av muddringsområdets storlek i enlighet härmed samt genom att minska detsamma även i sydvästra delen kan kostnaden för hamnens förbättring nedbringas till 58,000 kronor.

Lotsstyrelsen har hos Kungl. Maj:tt hemställt om ett anslag för budgetåret 1924—25 av 30,000 kronor för tillbyggnad av lotsverkets brygga vid Rönnskär samt upprensning av en smal ränna genom revet Svinryggen fram till bryggan. — Om hamnen uppmuddras till den omfattning, som ovan angivits, så fyller härigenom både fiskarens och lotsarnas behov av hamnutrymme med 2.0 m. vattendjup under m. v. y. och kvarstår då endast behovet för lotsverket att tillbygga lotsbryggan, vilket arbete av lotsstyrelsen, enligt uppgift, beräknats kosta 7,000 kronor, till vilket anslagsbelopp det av lotsverket begärda beloppet 30,000 kronor då kan minskas.

Beträffande Västerbottens län anse sig styrelserna och de sakkunnige böra föreslå, att fiskehamnanläggningen vid Rönnskär på grund av dess betydelse både för fisket inom länet och för lotsuppassningen må utföras, dock med den ändring och begränsning av muddringsområdets storlek, som ovan angivits.

Kostnaden för denna hamnanläggning enligt den tidigare beslutade planen var beräknad uppgå till 125,100 kronor. Med den nu föreslagna begränsningen av arbetet har kostnaden beräknats uppgå till 58,000 kronor.

Kostnaden för fiskehamnar inom Västerbottens län tillhörande fiskehamnsgruppen II skulle således minskas från förut för Gäddbäckssund och Rönnskär beräknade 570,900 kronor till nu för Byviken och Rönnskär (efter det beslutade utbytet av hamnanläggning vid Gäddbäckssund mot hamn vid Byviken) beräknade 345,700 kronor eller med 225,200 kronor, varjämte en minskning i utgifterna av 23,000 kronor uppstår för lotsverket.

Norrbottens län.

Inom Norrbottens län skulle enligt den beslutade byggnadsplanen för fiskehamnsgruppen II utföras hamnanläggning vid Rödkallen.

Utanför Norrbottenskusten fiskas huvudsakligen strömming, lax, sik, siklöja, abborre, gädda och lake.

Totala fångstmängden utgjorde år 1914 cirka 745,600 kg., år 1917 cirka 1,153,500 kg., år 1919 cirka 690,400 kg. och år 1920 cirka 584,500 kg., utvisande en ökning år 1917 med cirka 54.7 %, år 1919 en minskning med cirka 7.4 % och 1920 med 21.6 % av 1914 års fångstmängd. År 1914 uppgick fångstvärdet till 327,300 kronor, år 1917 till cirka 838,100 kronor, år 1918 till cirka 1,151,600 kronor, år 1919 till cirka 740,100 kronor och år 1920 till cirka 775,300 kronor.

År 1914 användes inom länet för fisket i däckad båt med motor, 57 öppna båtar med motor och 716 öppna båtar utan motor. Under år 1917 funnos 1 däckad båt med motor, 172 öppna båtar med motor och 634 öppna båtar utan motor, år 1919 funnos däremot 5 däckade båtar med motor, 150 öppna båtar med motor och 562 öppna båtar utan motor, och år 1920 5 däckade båtar med motor, 182 öppna båtar med motor och 615 utan motor. Fiskarena hava även inom detta län på de senaste åren i mycket stor omfattning övergått till att använda motordrivna fiskebåtar.

I sitt den 4 augusti 1922 avgivna yttrande med anledning av väg- och vattenbyggnadsstyrelsens skrivelse den 11 juli 1922 har Konungens befallningshavande, med överlämnande av yttrande från fiskeriintendenten i distriktet, för egen del anfört, att länsstyrelsen i avseende å de framställda frågorna beträffande fiskeläget Rödkallen finge hänvisa till fiskeriintendentens yttrande, i vilket länsstyrelsen ansåge sig kunna till fullo instämma, men att länsstyrelsen ej kunde underlåta att uttrycka undran över, att endast Rödkallens fiskeläge inom detta län upptagits bland de fiskeplatser, som i sammanhang med övriga fiskehamnsbyggnader i landet borde förseas med fiskehamnsanläggning. Enligt länsstyrelsens mening vore det minst lika viktigt, att åtminstone de rätt betydande fiskelägena Brändöskär, Kluntarna och Storrebben finge sina hamnförhållandena förbättrade. Av särskild betydelse vore en hamnanläggning vid det för Piteåbygden mycket betydelsefulla fiskeläget Storrebben, där hamnförhållandena vore särskilt svåra. — Då fiskerinäringen vid kusten vore en mycket betydelsefull faktor för Norrbottens folkhushållning, finge länsstyrelsen hemställa, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen sökte i möjligaste mån vinna beaktande för de omförmälda förhållandena.

Fiskeriintendenten i distriktet har anfört, att behovet av hamnförbättring vid Rödkallen finge anses lika stort nu som år 1907, och att några väsentliga förändringar i befolkningens storlek och yrkesförhållanden icke hade inträtt sedan sagda år. Liksom Norrbottens övriga egentliga fiskelägen ägde Rödkallen icke någon bofast befolkning, utan beboddes det under en till 3 månader av sommaren av fiskare från byarna på fastlandet för idkande av strömmingsfiske på omgivande grund. Under de senare åren hade fiskarens antal varit omkring 10, fördelade på 5 båtlag. I betydelse som fiskeläge motsvarades Rödkallen av flera närliggande lägen och överträffades betydligt av andra, exempelvis Storrebben, där antalet båtlag de senare åren varit omkring 20. Fiskarebefolkningens antal vid Rödkallen hade emellertid tidigare varit avsevärt större än nu. Man kunde dock ej direkt sätta fiskelägets tillbakagång i beroende av hamnens försämring. En lika stark tillbakagång hade nämligen gjort sig gällande beträffande ett flertal strömmingsfiskelägen inom såväl Norrbottens som Västerbottens län, utan att någon försämring av hamnförhållandena i vissa fall ägt rum. Å andra sidan hade enstaka fiskelägen ungefär bibehållit sin gamla betydelse, ehuru hamnförhållandena vid dem avsevärt försämrats, exempelvis Storrebben. Rödkallen erbjöde inga fördelar i fråga om sitt läge framför omkringliggande fiskelägen vare sig med hänsyn till lämpliga fiskegrund eller avsättningsorten (Luleå). Till denna senare vore

avståndet något, om än obetydligt större än från närliggande fiskelägen. Ehuru behovet av hamnförbättring vid Rödkallen vore stort, intoge Rödkallen härvidlag ingen undantagsställning. Ett lika stort eller större behov av hamnförbättring funnes vid flera fiskelägen inom länet. Bland dessa funnes sådana, som vore betydelsefullare och bättre belägna, t. ex. Storrebben. Att Rödkallen under sådana omständigheter ensamt inom Norrbottens län upp-tagits i fiskehamnskommissionens förslag vore ur fiskerisympunkt svårt att förstå. Förklaringen låge troligen däruti, att en hamnförbättring vid Rödkallen även skulle komma lotsverkets där stationerade personal till godo. Rödkallen vore nämligen Norrbottens största lotsplats. För lotsarne vore dessutom en hamnförbättring av avsevärt större betydelse än för fiskarena, bland annat därför att lotsarna voro tvungna att angöra och lämna hamnen även i storm, vilket vore förenat med livsfara och vid lågvatten hart när omöjligt, något som endast i yttersta undantagsfall erfordrades för fiskarena. För lotsverkets räkning syntes alltså en hamnförbättring vid Rödkallen vara ett oavvisligt krav. Av det ovan sagda framginge, att behov av hamnförbättring ur fiskerisympunkt föreläge vid Rödkallen, men att Rödkallen icke kunde anses vara det fiskeläge, som borde sättas i främsta rummet inom Norrbottens län. Framför allt syntes Storrebbens fiskeläge härvid böra komma i fråga, då det vore Norrbottens största fiskeläge och hamnförhållandena där vore sämre än på Rödkallen. Dess läge i förhållande till lämpliga fiskegrund vore fullt jämförligt med Rödkallens, men avståndet till avsättningsorten mindre. Skulle det ovan sagda anses utgöra skäl för ett frångående av beslutet om hamnförbättring på Rödkallen, syntes det för tillgodoseende av det skäligen kravet på hamnförbättring även inom Norrbottens län böra tagas under övervägande, huruvida icke den dyrbarare hamnförbättringen vid Rödkallen kunde utbytas mot den ur fiskerisympunkt starkare motiverade hamnförbättringen vid Storrebben. — Avståndet till avsättningsorten, Luleå, vore stort och överstege 30 km., motsvarande minst 3 timmars gång med fiskarens motorbåtar. Försäljning av färsk fisk förekomme därför endast i undantagsfall och avsättningen av den salta strömmingen påverkades knappast av en hamnförbättring.

Rödkallens fiskeläge är beläget cirka 4.4 mil till sjöss rakt österut från Piteå och cirka 4.0 mil sydsydost från Luleå. — Vid fiskeläget har under år 1922 fiskats av 12 fiskare med 6 fiskebåtar. I juli 1923 fiskades av 6 man med 3 båtar, varjämte funnos 3 motorbåtar för transport av fisken till Luleå. På ön funnos 8 lotsar och en fyrpersonal av 3 man. Lots- och fyrpersonalen hade 25 båtar, av vilka 4 vore motorbåtar. — Fångsten utgöres av strömming och något sik. Ungefär hälften av strömmingsfångsten saltas.

Hamnen utgöres av en mindre på sydvästra sidan av holmen ingående vik. Inseglingleden, som med sin nuvarande sträckning är cirka 1 km. lång, är stenig och grund och framgår i tvära krökar på ett par ställen, och den skyddade hamnviken är starkt uppgrundad, så att båtarna endast vid högt vattenstånd kunna inkomma dit. Fiskehamnskommissionen har ansett, att en inseglingsrännan borde uppuddras med 10 m. bottenbredd och 2.5 m. djup under m. v. y., samt att det borde muddras till 2.0 m. djup i hamnviken. Den fastställda arbetsplanen var uppgjord med nämnda bottenbredd för inseglingsrännan och med förenämnda djup för rännan och hamnviken. Kostnaden härför var beräknad till 131,000 kronor.

Vid besök på platsen i juli 1923 ansågo styrelserna och de sakkunnige, att bottenbredden i inseglingsrännan kunde minskas till 8.0 m. och att muddringsområdet i hamnviken kunde minskas i utsträckning, varuti fiskarena in-stämde.

*Styrelserna
och de sakkunnige.*

Lotsstyrelsen har hos Kungl. Maj:t hemställt om ett anslag för budgetåret 1924—25 av 60,000 kronor för anläggning av en lotsbåtshamn vid Rödkallen för tillgodoseende av lotsverkets behov av en hamn på platsen. För lotsningstjänstens skötande vid Rödkallen är den nuvarande hamnen synnerligen otillfredsställande på grund av den långa besvärliga inseglingsleden till hamnviken. Även efter uppuddring av hamnviken och av den nya, något kortare tillfartsrännan med 8.0 m. bottenbredd bleve förhållandena icke tillfredsställande. Med den långa och smala inseglingsrännan bleve under mörker och storm ingäendet till hamnen eller utgåendet ur densamma mycket svåra att verkställa och skulle erfordra en rätt kostsam fyrbelysning. På grund av isläggning kunde den långa rännan redan under den tid sjöfarten till Luleå ännu påginge bliva svårframkomlig, varigenom lotsningstjänsten i hög grad skulle försvåras. Dessa omständigheter göra, att den beslutade fiskehamnsanläggningen icke skulle medföra en för lotsningstjänsten tillfredsställande lösning av hamnfrågan vid Rödkallen, ehuru den skulle tillgodose fiskets behov, då fiskarena vistas vid Rödkallen endast under sommaren och den tidigare hösten och sålunda utan olägenhet genom isläggning eller bristande fyrbelysning kunna finna sig tillfreds med den långa inseglingsrännan till hamnen inne i viken, där deras bostäder och sjöbodas äro belägna.

Anläggning av en för lotsarna och fiskarena gemensamt avsedd hamn ute på den för lotstjänstens skötande lämpligare belägna platsen utanför Rödkallens södra udde skulle, enligt verkställda utredningar, medföra större kostnader än ett utförande av både den separata lotshamnen därstädes med en beräknad kostnad av 60,000 kronor och den beslutade fiskehamnen i den nuvarande hamnviken, utförd med endast 8.0 m. bred inseglingsränna och minskat muddringsområde i hamnviken med en beräknad kostnad av 99,700 kronor.

Då denna sistnämnda hamnanläggning icke kan nöjaktigt tillgodose även lotsverkets behov av hamn vid Rödkallen, och då vidare enligt vad länsstyrelsen och fiskeriintendenten framhållit det är mera av behovet påkallat och av större vikt ur fiskets synpunkt, att fiskehamn anlägges vid fiskeläget Storrebben, som är länets största fiskeläge och har sämre hamnförhållanden än Rödkallen, så synes det vara berättigat, att den tidigare beslutade fiskehamnsanläggningen vid Rödkallen utbytes mot en dylik hamnanläggning vid Storrebben.

Storrebbens fiskeläge är beläget cirka 3.5 mil sydost om Piteå på västra sidan av holmen Storrebben söder om det smala näs, som förenar denna holme med den mindre holmen Svarthällan. Vid fiskeläget har under senare år fiskats av 18 till 20 motorbåtar med 2 till 3 man i varje båt. Vid styrelsernas och de sakkunniges besök på platsen i juli 1923 voro endast 6 motorbåtslag komna med 2 man i varje lag, men flera väntades komma. Varje båtlag hade 2 båtar, den ena avsedd för transport av fisken. Fångsten utgöres av strömming samt något sik och lax.

Att hamnanläggning vid Storrebben ansetts vara av betydelse för fisket, framgår därav, att Konungens befallningshavande i Norrbottens län tidigare gjort framställning om upprättande av förslag till hamnanläggning därstädes. Sådant förslag har genom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen upprättats och beräknats medföra en kostnad av 133,300 kronor.

Hamnen utgöres av bukten söder om näset mellan Svarthällan och Storrebben, och ligger öppen för sydvästliga, sydliga och sydostliga vindar. Den svåraste sjön kommer från sydost och syd. Till skydd mot denna erfordras utbyggande av en vågbrytare i västlig riktning. Innanför vågbrytaren skulle till en längd av cirka 100 meter utanför sjöbodarna uppuddras till 2.0 meters djup under m.v.y.

Beträffande Norrbottens län anse sig styrelserna och de sakkunnige sålunda böra föreslå, att den beslutade fiskehamnsanläggningen vid Rödkallen må uteslutas ur den av riksdagen antagna planen för fiskehamnsbyggnaderna tillhörande gruppen II och ersättas i denna grupp av fiskehamnsanläggning vid Storrebben.

Kostnaden för hamnanläggningen vid Storrebben har såsom ovan nämnts beräknats uppgå till 133,300 kronor. Styrelserna och de sakkunniga hava emellertid vid besök på platsen funnit att vissa ändringar i den ursprungliga arbetsplanen kunna vidtagas, varigenom kostnaden reduceras till 87,800 kronor. Kostnaden för det tidigare beslutade hamnarbetet vid Rödkallen var beräknad till 131,000 kronor.

Kostnaden för fiskehamnsanläggningar inom Norrbottens län tillhörande fiskehamnsgruppen II skulle således genom utbytet av den beslutade hamnen vid Rödkallen mot hamn vid Storrebben minskas från den för Rödkallen och Storrebben beräknade kostnaden 264,300 kronor till den för den ändrade planen vid Storrebben beräknade kostnaden 87,800 kronor eller med 176,500 kronor.

Fiskehamnsgruppen III.

Bland de hamnbyggnadsarbeten, som fiskehamnskommissionen förordat till utförande i andra hand, d. v. s. till utförande först sedan de till utförande i första hand förordade hamnarna blivit byggda, finnas några få, som avse ett iståndsättande av redan befintliga äldre hamnar, vilka redan vid fiskehamnskommissionens besök voro i bristfälligt skick, och vilka bliva desto bristfälligare ju längre det dröjer, innan ett iståndsättande sker. Sådana andrahandshamnar äro Abbekås, Arild och Bäckviken i Malmöhus län och Baskemölla i Kristianstads län, vilka av fiskehamnskommissionen blivit satta såsom nr:is 44, 55, 61 och 72 i ordningen. Detta är en så sen ordningsföljd, att det är fara värt, att, när deras tur väl en gång skulle komma, bristfälligheterna tagit så överhanden, att en total ombyggnad då bliver oundviklig. Det är nämligen uppenbart, att ett dröjsmål med deras reparation och förstärkning icke blott ökar kostnaden i följd av de med varje år tilltagande skadorna, utan även mycket ökar riskerna för uppstående av så svåra stormskador, att en mer eller mindre omfattande och grundlig ombyggnad bliver alldeles oundgänglig.

Med hänsyn härtill beslöto styrelserna och de sakkunniga efter besök vid Abbekås i augusti 1922 att hemställa, att de sakkunnigas uppdrag finge omfatta även behandlingen av frågan om iståndsättande av sådana icke i fiskehamnsgruppen I och II ingående fiskehamnar, som vore i omedelbart behov av iståndsättande. Efter gjord framställning den 30 december 1922 blev denna av Kungl. Maj:t bifallen den 13 januari 1923.

Då det av ovan angivna skäl är angeläget, att ifrågavarande reparationshamnar må bliva iståndsatta utan längre dröjsmål, synes det vara lämpligast, att de bilda en grupp för sig, som må utföras jämsides med fiskehamnsgrupperna I och II, d. v. s. oberoende av dessa i avseende på ordningen och tiden för utförandet.

Styrelserna och de sakkunnige finna sig därför böra föreslå, att de fiskehamnsarbeten, som bestå uti reparation och iståndsättande av befintliga av fiskehamnskommissionen till utförande i andra hand förordade fiskehamnar, skola bilda en parallellgrupp, fiskehamnsgrupp III, att i mån av anvisade medel utföras jämsides med andra i gång varande fiskehamnsbyggnader tillhörande grupperna I och II.

Malmöhus län.

Abbekås' fiskehamn är belägen på skånska kusten cirka 1.5 mil västerut från Ystad. Vid den svåra stormen i slutet av december 1904 led hamnen betydliga skador. Sedan den tiden hava skadorna ökat och hamnen blivit så svårt uppgrundad, att numera endast smärre båtar kunna komma in i densamma i en smal ränna, som fiskarena årligen sökt hålla öppen.

Följderna av att hamnen blivit allt sämre hava visat sig i en stark tillbakagång av fisket på platsen. År 1881 funnos i Abbekås 55 fiskare och 51 fiskebåtar, och år 1907 funnos 38 fiskare med 5 däcksbåtar och 25 öppna fiskebåtar. År 1921 funnos 33 yrkesfiskare och 5 binäringsfiskare, 1 däckad motorbåt och 32 öppna båtar utan motor.

Länsstyrelsen har framhållit, att tillbakagången av fisket vid Abbekås beror i främsta rummet på de otillfredsställande hamnförhållanden, som inträtt efter det hamnen blivit skadad av storm, samt att fara föreläge, att det skulle ytterligare gå tillbaka, om icke hamnen med det snaraste sättes i brukbart skick. Såväl ur synpunkten av önskvärdheten att tillvarataga den förefintliga rika tillgången på fisk i det vattenområde, där ifrågavarande samhälles fiskare taga sina fångster, som med hänsyn till den betydelse, en fortsatt fiskerinäring i samhället har för dess befolkning, vore det högeligen att beklaga, om hamnförhållandena icke läte sig ordna inom den närmaste tiden.

Abbekås' fiskare hava själva framhållit, att betydelsen av hamnen vid Abbekås vore ur fiskerisympunkt avsevärd på grund av dess läge i en trakt, där sill, ål, torsk, piggar, rödspotta och flundra förekomma i riklig mängd, och att vid Abbekås bodde sedan gammalt en befolkning, som gjort fisket till sitt uteslutande näringsfång och intet högre önskade än att kunna fortsätta och ytterligare utveckla detsamma. På senare år hade emellertid många av de yngre krafterna utvandrat till Amerika, enligt samstämmig uppgift huvudsakligen därför, att fisket på grund av hamnförhållandena ej kunde nå någon vidare utveckling på platsen och driften av detsamma numera vore förenad med oerhörda svårigheter. Atskilliga utvandrare hade önskat återvända, men dragit sig därför, så länge hamnen ej vore brukbar. Detta vore så mycket mer att beklaga, som det av de fiskeriundersökningar, som under de senare åren företagits i södra Östersjön, framgätt, att just utanför Abbekås och Ystad vissa områden voro synnerligen lämpliga för fiske på större djup. Där finnes stor tillgång på rödspotta och flundra, som kunde ge upphov till ett lönande trålfiske, som kunde bedrivas de tider av året, då annat fiske icke bedrives, endast fiskarena kunde utrusta större båtar. Fiskarena från Abbekås hade också för nämnda fiskeförsök visat ett större intresse än fiskarebefolkningen på de flesta orter, i det att de så gott som samtliga turvis medföljt vid försöken för att sätta sig in i fiskemetoderna. Men så länge hamnen är obrukbar, kunde inga större båtar komma i bruk, även om många skulle önska anskaffa sådana. Även för förädlade av fiskets produkter finnes intresse på platsen, i det på privat initiativ rökeri och konservfabrik uppgivits komma att anläggas, så snart fisket verkligen kan drivas så, att året runt tillräcklig råvara kan anskaffas.

Styrelserna och de sakkunnige. Så länge Abbekås' hamn befinner sig i det förstörda skick, som nu är fall-
let, kunna fiskarena påtagligen icke använda några större båtar och bedriva
något avsevärt fiske, och någon utveckling av fisket kan därför icke heller
där uppkomma med mindre hamnen istandsättes. Att fisket vid Abbekås i
stället går tillbaka beror nämligen otvivelaktigt på de otillfredsställande
hamnförhållandena, som inträtt efter det hamnen blivit svårt skadad av stor-
mar och så uppgrundad, att den nu är i det närmaste obrukbar.

För förädling av fiskefångster finnes mycket livligt intresse på platsen, i det att fabrikören G. Bong från Ystad, vilken redan nu driver en ej oansenlig förädling av fiskeprodukter, inköpt fastighet vid hamnen för inrättande av konserverfabrik och rökeri m. m. De bästa förutsättningar för fiskets utveckling på platsen och för fiskens jämna avsättning komma sålunda att finnas, om hamnen iståndsättes.

År 1920 uppgjordes av distriktschefen i södra väg- och vattenbyggnadsdistriktet förslag till hamnens iståndsättande för en beräknad kostnad av 372,000 kronor. I detta förslag ingick bland andra arbeten utförande av dels en genomgående kanal, dels ock en sandfångare öster om hamninloppet, avsedd att hindra hamnens uppgrundning. Vid besök å platsen hava styrelserna och de sakkunnige kommit till den uppfattningen, att den föreslagna kanalen ej skulle bliva till avsett gagn, och nyttan av sandfångaren vore omtvistad, varför dess utförande icke ansågs böra för närvarande föreslås. Genom dessa ändringar i förslaget och genom att inskränka arbetenas omfattning till endast iståndsättande av vågbrytarna och oppmuddring av allenast en del av hamnbassängen har kostnaden för hamnens iståndsättande nu kunnat beräknas uppgå till endast 159,800 kronor. I arbetsplanen ingår då icke något kajbyggnadsarbete, utan ombyggnad eller nybyggnad av kaj får bekostas av fiskarena, när sådant arbete måste göras.

Styrelserna och de sakkunnige hava ansett sig böra föreslå, att hamnen vid Abbekås iståndsättes med den omfattning av arbetena, som ovan angivits.

Arilds fiskeläge är beläget vid Skelderviken, cirka $\frac{3}{4}$ mil från Kullens fyr, nedanför slutningen av Kullaberg. Vid fiskeläget finnas 40 å 50 fiskare, som leva på fiske, som bedrivs med 20 mindre, odäckade båtar, av vilka 1 med motor. För cirka 15 år sedan funnos ytterligare 14 fiskebåtar. Fångsten utgöres av sill, torsk, flundra, makrill, krabbor och hummer.

Hamnförhållandena vid Arild hava länge varit mindre tillfredsställande. Djupet i hamnen är ringa och har mer och mer avtagit, och hamnarmarna äro så låga, att de vid högt vattenstånd stå med gångplanen under vatten. Vid svår storm från NV. lämnar hamnen ej tillräckligt skydd åt båtarna, utan måste dessa vid sådana tillfällen dragas upp på land. Vid hårt väder från NV. vräkes grus och tång över den låga norra hamnarmen, och vid ostlig vind blir vattenståndet ofta så lågt, att endast 0.9 m. vattendjup finnes i hamnen.

Den yttre delen av den norra hamnarmen har blivit förstörd under de svåra stormarna i november och december 1921 och januari 1922, därvid stenfyllningen inkastats i hamnen, så att det vid hårt väder nu är svårt och riskabelt att ingå i denna. Vid sammanträde i Arild den 23 mars 1923 med fiskarena framhöllo dessa, att de nödvändiga åtgärderna för hamnens iståndsättande vore reparation och förlängning av den norra hamnarmen sam fördjupning av hamnbassängen. Därvid borde den gamla hamnarmens bröstvärn förhöjas, så att sjön icke vräkte grus och tång över armen, och brobänken göras högre, så att den icke stode under vatten vid högre vattenstånd, samt förlängningen utföras med något böjd form, så att inseglingsgattet bleve skyddat för den svåraste sjön, som uppkomme vid vindar mellan nord och nordväst. Ehuru det vore önskvärt, att vattendjupet i hamnen gjordes något större än 2.0 m. under m.v.y., då detta djup vore ganska knappt, så kunde man dock reda sig med 2.0 m:s djup, om norra hamnarmen bleve iståndsatt, förhöjd och förlängd, så att ett verkligt skydd erhöles i hamnen och inseglingen bleve underlättad vid de svåraste vindarna.

Förslag till hamnens iståndsättande i enlighet härmed har därefter upprättats och har kostnaden för iståndsättandet beräknats uppgå till 146,500 kronor.

Vid besök på platsen den 25 september 1923 ansågo styrelserna och de sakkunnige, att det till fördjupning avsedda området i hamnen kunde minskas till cirka 35 meter i längd. Med denna minskning av området för fördjupningen kan hamnarbetets kostnad beräknas uppgå till 128,700 kronor. Det upplystes, att ett bidrag av 14,000 kronor kunde eventuellt tillskjutas från hamnkassån och en till hamnen villkorligt skänkt fond.

Styrelserna och de sakkunnige. Hamnens iståndsättande och fördjupning är visserligen nödvändig, om fiskarena skola kunna använda större båtar och fisket därigenom kunna utvecklas därstädes. Styrelserna och de sakkunniga anse dock, att platsen ur fiskerisynpunkt icke är av den betydelse, att utförandet av den ifrågasatta hamnförbättringen uteslutande på statens bekostnad kan förordas.

Enligt vad vid besöket uppgavs kunde Arilds byalag bidraga med ett belopp av 14,000 kronor och möjlighet synes således förefinnas, att hamnarbetet kan utföras genom anslag från fonden för andra mindre fiskehamnar än de av fiskehamnskommissionen till utförande i första hand föreslagna.

Bäckvikens fiskeläge är beläget på östra stranden av ön Hven, vars förbindelse med fastlandet förmedlas över fiskelägets hamn.

Vid fiskeläget finnas 10 familjer, cirka 40 personer, som leva uteslutande av fiske och icke hava något jordbruk. Det finnes 12 fiskebåtar utan motor. Dessutom finnas 10 galeaser och skonare samt 4 jakter, vilka bedriva fraktfart i Östersjön, Kattegatt och Skagerak. Från fiskeläget bedrivs sill-, rödspotte-, torsk- och ålfiske. För fångsten finnes god avsättning i Landskrona, Helsingborg m. fl. ställen.

Hamnförhållandena vid Bäckviken äro otillfredsställande. Södra vågbrytaren är för kort, så att den icke lämnar tillräckligt skydd för båtar, som ligga vid norra hamnarmen, som utgör lastbrygga och tilläggsplats för de båtar, som angöra hamnen. Vid hård sjö från sydost, ost och nordost kunna båtarna icke ligga trygga vid lastbryggan, och i hamnbassängen blir sjöhävningen svår. Södra vågbrytaren behöver förlängas cirka 25 meter för åstadkommande av bättre skydd och för underlättande av inseglingen. En ombyggnad av det nuvarande pirhuvudet är nödvändig. Träkistan, varpå detta pirhuvud är uppfört, är förstörd av sjömasken och delvis bortslagen av sjön, så att hela pirhuvudet med en 20 cm. bred rämna skilt sig från vågbrytaren och sjunkit så starkt utåt, att dess utrasande kan befaras ske när som helst vid någon stark storm. Norra lastbryggan och kajen längs bassängens västra sida äro båda utförda av trä, och då numera allt trävirket ovan vattenytan i såväl bryggan som kajen är hårt angripet av röta och under vattenytan delvis förstört av sjömask, är det nödvändigt att iståndsätta bryggan och kajen. Ras kan befaras även på den grund, att båtar med sina propellrar åverkat botten utmed bryggan och kajen och grävt gropar framför spanten, så att dennas fäste i botten minskats, enligt vad nu utröntes vid i juli 1923 verkställd undersökning.

Förslag till hamnens iståndsättande har upprättats av distriktschefen A. Blomberg i april 1916, vilket förslag efter revision i mars 1920 av honom beräknats medföra en kostnad av 328,300 kronor. Detta förslag har omarbetats i väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i juli 1923, därvid med bibehållande av arbetenas omfattning men med annat byggnadssätt kostnaden nedbringats till 158,000 kronor. Genom att begränsa arbetena till endast dem, som äro påkallade av det mest trängande behovet och vilka endast avse förlängning av södra vågbrytaren och ombyggnad av lastbryggan, kajen och innersta delen av södra vågbrytaren samt muddring till 3.0 meters djup i sydvästra delen av hamnbassängen, kan kostnaden nedbringas till endast 105,600 kronor enligt härför utarbetat förslag, som upptager endast dessa arbeten.

Länsstyrelsen har vitsordat, att hamnen har stor betydelse för ön Hvens hela befolkning, då förbindelsen med fastlandet går över densamma, och att den även har betydelse som nödhamn för mindre fartyg, vilka vid svåra västliga stormar söka sig dit. Under krigsåren har den vid flera tillfällen varit upptagen av flottans torpedbåtar. För de fiskarefamiljer, som därifrån idka fiske, utgör hamnen den nödvändiga förutsättningen för möjligheten att kunna bedriva fisket, av vilket de helt och hållet livnära sig. Länsstyrelsen har därför framhållit, att det vore högeligen önskvärt, att statsmedel kunde ställas till förfogande för dess iståndsättande.

Ett behov av hamnens iståndsättande föreligger utan tvivel, men styrelserna och de sakkunnige hava den uppfattningen, att fisket här är ringa och hamnen mera är att anse som en handels- och frakthamn i vanlig mening och sålunda icke är att hänföra till de hamnar, som ingå i det lämnade uppdraget, samt att den sålunda ur fiskerisynpunkt icke är av den betydelse, att utförandet av den behövliga hamnförbättringen uteslutande på statens bekostnad kan förordas. Enligt uppgift vid besök på platsen i september 1923 skulle hamnkassan kunna bidra med 9,000 kronor och möjlighet synes således förefinnas, att hamnarbetet kan utföras genom anslag från fonden för andra mindre fiskehamnar än de av fiskehamnskommissionen till utförande i första hand föreslagna.

*Styrelserna
och de sakkunnige.*

Kristianstads län.

Baskemölla fiskeläge är beläget $\frac{1}{2}$ mil nordväst om Simrishamn. Fiskarebefolkningen därstädes har utlagt tvenne mindre hamnarmar av stenfyllning och träkistor eller träramar för att bereda något skydd för sina båtar. Den sålunda av fiskarebefolkningen genom egna uppoffringar åstadkomna hamnanläggningen blev under den svåra stormen de sista dagarna i december 1913 svårt skadad, i det att kistorna och ramarne sönderbrötos och den i och på dem lagda stenfyllningen upprevs och delvis nedslungades i hamnen och hamninloppet.

Trots det bristfälliga skick, vari hamnen även före denna ödeläggelse befunnit sig, har det fiske, som från Baskemölla bedrivits, varit av en ganska avsevärd omfattning. — År 1890 funnos 14 större båtar och ett 40-tal mindre. År 1913 funnos ett 40-tal fiskare och båtflottan utgjordes av 4 motorbåtar, 2 däcksbåtar och ett 30-tal större och mindre s. k. krokbåtar. För närvarande finnas ett 50-tal fiskare med 5 däckade motorbåtar och 20 st. öppna båtar utan motor.

Fångsten utgöres av sill, ål, torsk, piggvar, rödspotta och lax.

I början av år 1916 uppgjordes av distriktschefen Blomberg förslag till hamnens iståndsättande för en då beräknad kostnad av 195,500 kronor. I underdånig framställning i oktober 1919 hemställde fiskarebefolkningen om hamnanläggningens utförande på statens bekostnad, vilken framställning livligt förordades av Konungens befallningshavande den 7 februari 1920, efter det länets fiskerikommitté, landsfiskalen i distriktet samt fiskeriintendenten samtliga kraftigt framhållit behovet av snara åtgärder för hamnanläggningens åstadkommande.

Det sålunda upprättade förslaget beräknades vid revision i december 1922 medföra en kostnad av 420,000 kronor, på grund av de stora prisstegringarna under tiden från år 1916. Genom vissa ändringar i förslaget har kostnaden kunnat nedbringas till 318,400 kronor utan att man frånginge den omfattning för hamnanläggningen, som vid sammanträde med fiskarena den 9 juni 1914 ansågs vara önskvärd och därför påyrkats.

Fiskets tillbakagång vid Baskemölla tillskrives hamnens dåliga beskaften-

het. Då storm inträffar, erbjöde den nuvarande alltför låga hamnarmen intet skydd. För att skydda sina båtar måste fiskarena vid befarad storm draga dem upp på land och följden vore, att de större fiskebatarna icke kunde hållas i sjön under tiden från oktober till maj, och under sommarmånaderna inträffade det ofta, att de större båtarna på grund av det nuvarande ringa djupet i hamnen icke kunde gå in i hamnen utan finge ligga ute på den oskyddade redden, dit redskapen då finge transporterats ut i småbåtar. Då även fångsten finge intransporteras på samma tidsödande sätt, medförde detta lätt försening av transporten av fångsten till morgontåget, varigenom avsevärda förluster uppstode, när sillen då finge stå kvar till andra tåg. De nuvarande otillfredsställande hamnförhållandena gjorde sålunda, att det vore svårt att bedriva något rationellt sommarfiske och att Baskemöllafiskarena vore så gott som alldeles utestängda från det lönande vinterfisket, då det vore ogörligt att med betydande arbete draga de större båtarna upp på land för varje gång de varit ute på sjön. Under dessa förhållanden vore det oundvikligt, att fisket ginge tillbaka.

*Styrelserna
och de sakkunnige.*

Vid besök på platsen i september 1923 hava styrelserna och de sakkunnige emellertid ansett, att hamnarbetet kunde inskränkas till endast en förhöjning och istandsättande av den gamla hamnarmen, som är så låg, att sjön vid storm och högvatten går fritt över den, samt till hamnens fördjupning till 2.4 meter under m. v. y. Med en dylik begränsning av arbetet, med vilken fiskarena förklarade sig nöjda, bleve kostnaden nedbringad till nu beräknat belopp av 147,700 kronor.

Då fiskeläget på grund av dess belägenhet i närheten av de fiskrikaste platserna vid skånska kusten har stora förutsättningar för ett betydande fiske, finna sig styrelserna och de sakkunnige med hänsyn till ovan anförda förhållanden böra föreslå, att hamnen vid Baskemölla istandsättes, men med arbetets begränsning till den minskade omfattning, som ovan anförts.

Fiskehamnsgruppen I. (forts.)

*Gnisvärd—
Västergarn.*

Uti den första del av förevarande utredning, vilken avgivits den 5 februari 1923, hava styrelserna och de sakkunnige anført bland annat, att de då ännu icke hade kunnat taga definitiv ställning till frågan, huruvida den av riksdagen beslutade fiskehamnsbyggnaden vid Gnisvärd borde utbytas mot fiskehamnsbyggnad vid Västergarn, då Konungens befallningshavandes och fiskarens åsikt härom ännu icke hunnit inhämtas.

I syfte att erhålla kännedom om länsstyrelsens och fiskarens åsikter i denna fråga har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i skrivelse till Konungens befallningshavande i Gotlands län den 31 maj 1923 anhållit, att Konungens befallningshavande ville efter vederbörandes hörande avgiva yttrande i fråga om, dels vilkendera platsen Gnisvärd eller Västergarn, som syntes Konungens befallningshavande med hänsyn till havsfiskets utveckling eller andra hänsyn böra föredragas för anläggning av en fiskehamn, dels huruvida det förhållandet, att anläggningen vid Västergarn skulle anslutas till den nuvarande lantbryggan därstädes, så att denna komme att utgöra del av hamnen, kunde utgöra något hinder för anläggningen i fråga på grund av för Gotlands lantbryggan gällande bestämmelser.

I anledning härav har Konungens befallningshavande dels vid utlysta sammanträden med fiskarebefolkningen vid Gnisvärd och Västergarn inhämtat

fiskarens åsikt beträffande platsen för anläggning av fiskehamn, dels ock i ärendet infordrat yttranden från redogöraren för lanthamnnsfonden, landskamreraren G. Melin, och från fiskeritillsyningsmannen i länet.

Med överlämnande av de vid förberörda sammanträden förda protokoll och inkomna yttranden jämte en från fiskarena vid Blåhälls fiskeläge i Totta socken inkommen skrift, har Konungens befallningshavande för egen del i ärendet anfört, att Konungens befallningshavande i likhet med fiskeritillsyningsmannen och i huvudsak på de skäl, som uti det av denne avgivna yttrandet närmare utvecklats, funnit Gnisvärd böra tillerkännas företräde framför Västergarn vid valet av plats för fiskehamnsanläggning, samt att, på sätt syntes framgå av den utav redogöraren för lanthamnnsfonden verkställda utredningen, anläggning av en fiskehamn i omedelbar anslutning till den nuvarande lastbryggan vid Västergarn torde kunna avvägbringas utan hinder av de för lanthamnarna gällande bestämmelserna, men att det finge anses tvivelaktigt, huruvida det av lanthamnen disponerade markområdet, som å den till ärendet hörande kartan betecknats såsom »lastageplats» och ursprungligen lär hava varit avsett för utläggning av barlast, skulle kunna utan vidare tagas i anspråk till uppförande därstädes av för fisket erforderliga fiskebodas samt för garngårdar och övriga för det nya ändamålet nödiga anstalter. Möjligheten att genom expropriation förvärva för angivna ändamål erforderlig, intill hamnen belägen mark stode givetvis, om så skulle bliva nödigt, öppen.

Vid det inför Konungens befallningshavande hållna sammanträdet i Västergarn den 10 juli 1923 hade ett 40-tal personer tillstädeskommit, av vilka 20 voro fiskare från Valbytes och 4 fiskare från Bibos i närheten av Västergarn belägna fiskelägen samt 1 hamnföreståndare i Västergarn. Samtliga närvarande fiskare utom en uppgåvo sig vara antingen ensam ägare till eller delägare i motorbåt eller annan fiskebåt jämte sjöbod. Antalet desse fiskare tillhöriga båtar och sjöbodas utgjorde vid Valby 11 båtar, därav 10 motorbåtar, och 11 sjöbodas och vid Bibos 2 motorbåtar och 2 sjöbodas. De flesta av fiskarena ägde endast tomtplats med eller utan några tunnland jord och vore för sitt uppehälle huvudsakligen beroende av fisket. De förklarade sig beredda att, därest fiskehamn anlades vid Västergarn, dit förlägga sina båtar och flytta sina sjöbodas. Beträffande fiskets omfattning vid Valbyte anfördes, att antalet personer, som år 1923 bedrivit fiske vid fiskeläget, vore 26, därav 12 yrkesfiskare, samt att därvid använts 11 motorbåtar och 2 motorkuttrar. Fångsten vid Valbyte fiskeläge försålde i Visby, dit den infördes antingen sjöledes med motorbåt eller landvägen med motorfordon samt till närliggande landsbygd, och under försommaren, då fisket vid Gotlands östra kust vore mindre givande, jämväl till mera avlägset liggande socknar, såsom Hemse, Levede, Havdhem m. fl.

Vid Bibos fiskeläge uppgavs antalet fiskare vara 9. Fisket bedreves ej där i större omfattning, enär möjligheterna för fångstens avsättning vore daliga. Fiskeriet avyttrades huvudsakligen å närmaste landsbygd. Försäljning till Visby ägde icke rum.

De å sammanträdet närvarande fiskarena syntes vara eniga om att en anläggning av fiskehamn vid Västergarn skulle bliva till stor nytta för ortens fiskerinäring och verka till utveckling av densamma. Det framhölls därvid särskilt, att tillkomsten av en trygg fiskehamn skulle möjliggöra användande av större båtar och fiskets bedrivande längre ut till havs, varigenom fångsten bleve större och jämnare, vilket borde underlätta ett rationellt ordnande av avsättningen och kanske kunde giva upphov till anläggning på orten av salterier, rökerier och andra anstalter för fångstens bevarande och utnyttjande.

Såsom lämplig plats för sjöbodar och nät angavs dels den s. k. lastageplatsen, som låge omkring 100 meter norr om hamnbryggan, dels området söder om denna, vilket erbjöde större utvecklingsmöjligheter och lämpligen kunde tagas i ansprak. Någon svårighet ansågs icke möta för förvärvande av detta sistnämnda område.

Beträffande frågan huruvida en fiskehamn vid Västergarn erbjöde förmåner framför en sådan vid Gnisvärd framhölls att, med hänsyn därtill att den svåra sjön upphörde, så snart man kommit under Västergarns kronholme, en fiskehamn vid Västergarn måste erbjuda vida större trygghet än en sådan vid Gnisvärd och bliva synnerligen användbar såsom nödhamn, vilket senare aldrig kunde bliva fallet med Gnisvärd med dess öppna och utsatta läge. Det hade ganska ofta inträffat, att ångfartygsaktiebolaget Gotlands ångbåtar, då de under resor från fastlandet till Gotland på grund av storm icke kunnat angöra Visby hamn, sökt och funnit skydd under Västergarns kronholme. Västergarn vore försett med fyrar och telefonförbindelse med rikstelefonnätet förefunnas på flera ställen därstädes. Västergarns sambälle erbjöde provianteringsmöjligheter för hamnen anlöpande fartyg och avståndet från närmaste järnvägsstation vore jämförelsevis obetydligt, allt förmåner, av vilka Gnisvärd vore i avsaknad.

Vid det inför Konungens befallningshavande hållna sammanträdet i Tofta den 13 juli 1923 hade ett 20-tal personer tillstådeskommit, av vilka 17 voro fiskare från det närbelägna fiskeläget Gnisvärd. De närvarande fiskarena voro antingen ensam ägare till eller delägare i motorbåt eller innehavare av roddbåt, eller bedrevo fiske tillsammans med annan fiskare. Det upplystes, att antalet fiskare vid Gnisvärd för närvarande uppginge till 44, varav minst 20 vore yrkesfiskare. Antalet båtar vid fiskeläget vore 43, därav 13 motorbåtar och 1 motorkutter. Antalet sjöbodar vore 41.

Det framhölls å mötet att Gnisvärd särskilt i fråga om torsk- och lax-fisket vore gynnsammare beläget än Västergarn, åtminstone under vintertiden, då dessa fisksorter fångades på djupt vatten. Platsen för fångst av dessa fiskarter vore belägen allenast omkring 2.5 distansminuter till havs i höjd med Gnisvärd och sträckte sig norrut. Torsken, som visserligen en följd av år helt obetydligt förekommit å ifrågavarande fångstplats, hade sistlidne vinter åter uppträtt därstädes i större mängd och lämnat goda fångster. Lax-fisket hade föregående år från och med oktober månad och fram på nyåret varit rikt givande och goda utsikter funnes för dess utveckling. För fångst av dessa fiskslag måste Västergarns fiskare söka sig upp i höjd med Gnisvärd. Jämväl i fråga om drivfiske för fångst av strömning hade fiskarena vid Gnisvärd närmare till djupt vatten än Västergarns fiskare. För fiske på grundare vatten, då särskilt flundra och strömning vore föremål för fångst, vore förhållandena vid de båda fiskelägena ungefär likartade.

För fångsternas utnyttjande genom konservering förefunnas lika stora möjligheter vid Gnisvärd som vid Västergarn, men för fiskens transport och försäljning ägde Gnisvärd företräde framför Västergarn genom kortare avstånd till Visby, varest större delen av fångsterna funne avsättning. I övrigt för-såldes fisk till närliggande socknar, såsom Hejde, Guldrupe, Roma, Atlingbo. Hogrän m. fl. Transporten ägde mestadels rum med häst och vagn, men stundom även med motorbåt till Visby.

Det uttalades på mötet såsom en allmän uppfattning att, om hamnen vid Gnisvärd bleve bättre skyddad och något fördjupad, komme fiskarena att allmänt anskaffa större, sjödugliga motorbåtar, varigenom de sattes i stånd att rationellt utnyttja det rikt givande havsfisket, särskilt av torsk och lax. Fiskeläget erbjöde utrymme för minst dubbelt så stort antal fiskare, som för närvarande hade sina sjöbodar därstädes. Någon svårighet för fiskarena att

i närheten av fiskeläget anskaffa bostäder förefunnes icke. — Hamnens utbyggande till en fiskehamn i enlighet med det uppgjorda förslaget, som syntes de närvarande tillfredsställande och lämpligt tilltaget, komme med all sannolikhet att medföra, att fiskarna vid Blåhälls fiskeläge flyttade över till Gnisvärd. En del av fiskarna därstädes hade nämligen redan uttalat sig i sådan riktning. Fiskarna vid Blåhäll bodde icke vid deras fiskeläge, som låg på kronans mark, utan öster om Tofta skjutfält, i följd varav de flesta hade ungefär lika nära till Gnisvärd som till Blåhäll. Förlades fiskehamnen till Västergarn, bleve det däremot förenat med stora svårigheter och kostnader för fiskarna vid Gnisvärd, vilka alla, med undantag av 4, vore bofasta, att flytta till Västergarn, enär var och en hade sin jord och sin stuga vid Gnisvärd. Dessutom vore möjligheterna att få nya boplatser vid Västergarn mycket begränsade och tomtorna stode i högt pris.

Det framhölls vidare att, även om det vore förenat med större kostnader att utföra anläggningen vid Gnisvärd än vid Västergarn, skulle sannolikt underhållskostnaderna bliva billigare vid Gnisvärd, enär det vore att befara, att det skulle gå med fiskehamnen i Västergarn som med därvarande lanthamn, vilken uppslammats till den grad, att den numera ej längre kunde angöras av ångfartygsaktiebolaget Gotlands ångbåtar.

Slutligen framhölls av en av de närvarande fiskarna, som sade sig väl känna till samtliga fiskelägen på Gotland, att icke något fiskeläge vore i så stort behov av hjälp som Gnisvärd. Västergarns fiskare kunde med nuvarande hamnförhållanden därstädes begiva sig ut på fiske i snart sagt vilket väder som helst, medan däremot fiskarna vid Gnisvärd under stormig väderlek vore tvungna att hålla sig i land. För fiskarna vid Gnisvärd, som till antalet vore avsevärt talrikare än vid Västergarn, skulle det bliva en svår missräkning, om deras länge närda förhoppning om hjälp till hamnförbättring bleve gäckad.

I särskild skrivelse till Konungens befallningshavande den 18 juli 1923 hava 10 fiskare från Blåhälls fiskeläge anført, att de ansåge Gnisvärd's fiskeläge mycket lämpligt för anläggning därstädes av en fiskehamn för större sjögående båtar, och att de, om en sådan hamn komme till stånd vid Gnisvärd, även komma att där bedriva fiske i större utsträckning och med större båtar, enär de vid Blåhäll endast kunna använda mindre roddbåtar och fiska endast då vädret vore någorlunda lugnt, samt dessutom avståndet för dem till Gnisvärd vore nära nog det samma som till Blåhäll. Skulle en hamn däremot anläggas vid Västergarn, kunde det för dem ej bliva fråga om bedrivande av fiske därstädes.

Uti sitt till Konungens befallningshavande avgivna yttrande den 23 juli 1923 har fiskeritillsyningsmannen i Gotlands län, d:r Chr. Hessle, anført, att Gnisvärd utan tvivel vore västra Gotlands förnämsta fiskeläge. För närvarande begagnades det av 44 fiskare, av vilka 14 kunde betecknas som yrkesfiskare i sådan mätto, att de hade fiske som huvudsaklig förvärvskälla. Båtarnas antal vid Gnisvärd vore 43, av vilka 13 försedda med motor. Från Gnisvärd fiskades huvudsakligen strömming, torsk, flundra och lax. Strömmingsfisket vore det viktigaste och det, som mest regelbundet idkades. Under de sista 10 åren hade i medeltal fiskats något över 37,000 valar strömming per år. Fordom bedrevs från Gnisvärd även ett rätt stort torskfiske, och hade detta fiske även på de senaste åren givit ganska goda fangster. Under de senare åren hade fiskarna försökt att driva laxfiske, men hade detta fiske dock till stor del på grund av de otillfredsställande hamnförhållandena ej givit goda resultat.

Västergarns hamn begagnades nu endast tillfälligt av ett eller par båtlag. De fiskare, som mera omedelbart finge nytta av en fiskehamnsanläggning där-

städes, vore därför huvudsakligen de, som nu ilandförde sina fångster vid Valbytte fiskeläge, som ligger endast några hundra meter söder om Västergarns hamn. Valbytte vore näst Gnisvärd det viktigaste fiskeläget på Gotlands västkust. För närvarande finnes vid Valbytte 29 fiskare, av vilka 12 kunde betraktas som yrkesfiskare. Båtarnas antal vore 14, av vilka 13 försedda med motor. Två av dem vore däckade. Från Valbytte fiskades samma fiskslag som från Gnisvärd. Medelfångsten av strömming hade under de 10 sista åren liksom vid Gnisvärd utgjort något över 37,000 valar per år. Tack vare de något bättre hamnförhållandena vid Valbytte hade laxfisket under de senare åren kunnat under vintern bedrivas mera intensivt härifrån än från Gnisvärd, varigenom laxfångsten också blivit något större vid Valbytte än vid Gnisvärd.

I fråga om fiskarebefolkningens storlek och båtarnas antal komme sålunda Gnisvärd före Valbytte. I fråga om fångsternas storlek vore de två platserna däremot tämligen jämställda, möjligen visade Valbytte något övertag i detta avseende under de sista åren.

Både Gnisvärd och Valbytte hade synnerligen gott läge i förhållande till fiskeplatserna. Någon skillnad av betydelse mellan de två orterna i detta avseende finnes ej. Vissa år och i fråga om vissa fisken kunde Gnisvärd vara bättre beläget, andra år och vid andra fisken hade däremot Västergarn företräde i detta avseende. I alla händelser bleve skillnaderna i väglängd mycket små, och nu, då motorbåtar allmänt användes vid det mera yrkesmässiga fisket, hade en eller annan distansminuts längre eller kortare väg föga betydelse.

I fråga om avsättningsmöjligheterna för fångsten vore Gnisvärd och Västergarn nära jämställda. Gnisvärd hade dock kanske något företräde. Västergarn läge visserligen närmare järnvägsstation, Gnisvärd däremot närmare Visby, vilket såväl i fråga om avsättning inom Gotland som i fråga om försändelse utom ön vore en given fördel. Man hade nämligen allt mer funnit det fördelaktigt att även vid något längre fisketransporter använda motorfordon i stället för järnväg.

Med avseende på de rent topografiska förhållandena för en hamnbyggnad hade Västergarn givetvis ett företräde genom sitt mera skyddade läge och en hamnbyggnad därstädes skulle i engångskostnad bliva icke oväsentligt billigare än vid Gnisvärd, men vore emellertid även förenad med ganska stora vanskligheter på grund av den starka och tydligen hastigt försiggående uppgründning, som här förekomme och som gjort, att den fordom ganska viktiga hamnen vid Västergarn nu ej kunde angöras ens av mycket grundgående fartyg. Denna uppgründning syntes hava flera orsaker. Den härrörde säkerligen ej blott av den sekulära landhöjningen och av från havet indrivande sand utan även till ej oväsentlig del av material, som utföres med den inom det tilltänkta hamnområdet utflytande Västergarnsån. Det vore därför ganska svårt att genom byggnadsanordningar effektivt bekämpa dessa komplicerade uppgründande krafter. Man hade därför att befara, att underhållskostnaderna på grund av ofta erforderliga muddringar komme att bliva så höga vad Västergarn beträffade, att dessa kostnader mer än väl uppvägs den större engångskostnad, som en hamnbyggnad vid Gnisvärd skulle draga.

I ett avseende hade Gnisvärd ett givet företräde framför Västergarn, nämligen i fråga om isförhållandena. Vid Västergarn uppstode nämligen betydligt oftare och under längre perioder ishinder än vid Gnisvärd, där farvattnet så gott som alltid vore fritt från is. Detta vore av ganska stor betydelse särskilt för ett fiskeläge vid Gotlands västkust, där fisket med fördel kunde bedrivas även under vintern och våren.

Såge man vidare till det direkta behovet av hamnanläggning, så måste utan tvekan detta behov anses vara störst vid Gnisvärd. Där vore hamnförhållan-

dena nu så svåra, att fisket vore i fara att helt omintetgöras, om ej förbättringsåtgärder med det snaraste vidtoges. Vid Valbyte och Västergarn vore hamnförhållandena visserligen långt ifrån tillfredsställande, men dock ej tillnärmelsevis så svåra som vid Gnisvärd.

Vid bedömandet av frågan huruvida den nya fiskehamnen skall förläggas till Gnisvärd eller Västergarn borde slutligen det förhållandet ej helt lämnas obeaktat, att riksdagen redan en gång beslutat att bygga hamn vid Gnisvärd. Befolkningen här hade alltså enligt sin mening på sätt och vis av staten blivit lovad att få sina hamnförhållanden ordnade. Skulle nu det löftet brytas, komme detta att hos fiskarebefolkningen vid Gnisvärd väcka mycket bittra känslor av besvikelse.

Bortsett härifrån vore Västergarn och Gnisvärd, såsom förut framhållits, vad beträffade deras lämplighet som fiskehamn, i flera avseenden jämställda. Å andra sidan erbjöde emellertid Gnisvärd genom sin talrikare fiskarebefolkning, sitt något bättre läge för avsättning av fångsten och sin större isfrihet större fördelar än Västergarn vid en fiskehamnsanläggning. Härtill komme, att det direkta behovet av fiskehamn vid Gnisvärd vore betydligt större än vid Västergarn.

I enlighet med vad han sålunda anfört finge fiskeritillsyningsmannen i länet såsom sin mening framhålla, att Gnisvärd i fråga om fiskehamnsanläggning borde hava företräde framför Västergarn.

Efter att hava tagit föreliggande spörsmål under omprövning vilja styrelserna och de sakkunnige med åberopande av den av Konungens befallningshavande förebrogta utredningen för egen del anföra följande.

*Styrelserna
och de sakkunnige.*

Att hamnförhållandena för fiskarna på Gotlands västkust äro i allmänhet otillfredsställande, torde icke kunna bestridas. Särskilt må framhållas, att behovet av fiskehamn gör sig starkt gällande vid Gnisvärd, som är det största fiskeläget på Gotlands västkust. Platsen har en betydande stam fiskare och erbjuder ett för fiskets bedrivande fördelaktigt läge, vartill kommer, att fiskeläget Blåhäll med ett tiotal fiskare skulle få nytta av en hamn vid Gnisvärd.

Såsom av det föregående framgår, hava styrelserna och de sakkunnige även undersökt, huruvida icke behovet av en fiskehamn på Gotlands västkust lämpligen kunde tillgodoses genom byggande av en hamn vid Västergarn i stället för vid Gnisvärd. Nära Västergarn ligger nämligen det betydande fiskeläget Valbyte.

Det har vid utredningen visat sig, att en hamnanläggning vid Västergarn skulle bliva väsentligt billigare än vid Gnisvärd. Å andra sidan framgår av handlingarna, att flera skäl tala för, att hamnen borde byggas vid Gnisvärd, trots de högre anläggningskostnaderna. Meningarna om platsen för en eventuell fiskehamnsbyggnad kunna sålunda vara delade.

Emellertid hava styrelserna och de sakkunnige vid överläggningarna härom med hänsyn till de höga kostnader, som byggandet av en fiskehamn på Gotlands västkust vid någon av de ifrågasatta platserna i varje fall måste medföra, kommit till den uppfattningen, att frågan om en fiskehamnsanläggning på Gotlands västkust nu icke bör upptagas till slutgiltig lösning. För fragans bedömande torde det ock vara lämpligt att avvakta, vilken betydelse tillkomsten av den beslutade hamnen vid Herrevik kommer att få för fiskets utveckling på Gotlands ostkust.

Styrelserna och de sakkunnige anse sig därför böra förorda, att med slutgiltig prövning och avgörande av frågan rörande byggande av en fiskehamn på Gotlands västkust må tills vidare anstå.

Torekovs
hamn.

Uti en till kommunikationsdepartementet ingiven skrivelse den 11 oktober 1922 har hamnstyrelsen i Torekov, med uttalande att Torekovs nödhamnsfråga, på grund av det långa dröjsmålet med frågans lösning, stått och fortfarande stöde hindrande för allt framåtskridande i såväl fiske- som sjöfartsförhållanden på platsen, anhållit, att den år 1922 utsedda kommissionen för fiske och nödhamnsfrågor måtte besöka platsen för utarbetande av något lämpligt förslag till Torekovs fiske- och nödhamnsfrågas lyckliga lösning. — Denna skrivelse har den 18 oktober 1922 överlämnats till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen för att tagas i övervägande vid fullgörande av det styrelsen den 26 maj 1922 meddelade uppdraget att gemensamt med lantbruksstyrelsen och de sakkunnige verkställa utredning rörande statens fiskehamnsbyggnadsverksamhet och de ekonomiska förutsättningarna för densamma.

Frågan om anläggning av en nödhamn vid Torekov har varit föremål för utredningar alltsedan år 1900 och för framställningar till riksdagen åren 1911, 1920 och 1921. Vid denna senare riksdag föreslog Kungl. Maj:t i statsverkspropositionen, att riksdagen måtte för anläggning av skyddshamn vid Torekov på extra stat för år 1922 anvisa ett reservationsanslag av 200,000 kronor. Detta anslag var avsett för påbörjande av hamnanläggningen i enlighet med uppgjort förslag, för vilket kostnaden i december 1919 beräknats till 1,861,700 kronor. — Riksdagen förklarade sig emellertid icke hava kunnat bifalla Kungl. Maj:ts sålunda framlagda förslag, även om riksdagen alltjämt ställde sig förstående för de synpunkter, som tidigare anförts rörande önskvärldheten av att söka åstadkomma en förbättring av hamnförhållandena i Torekov och som föranlett riksdagen att tidigare vid två särskilda tillfällen hos Kungl. Maj:t göra framställning om utredning i detta hänseende. Vad som närmast ansetts motivera framläggandet av förevarande förslag, hade varit önskvärldheten av att åstadkomma en skyddshamn, som skulle kunna bli till gagn icke endast för närmast omkringliggande trakt utan även för kustbefolkningen och de sjöfarande utmed stora delar av västkusten. Även om det syntes vara uppenbart, att tillkomsten av ifrågavarande hamnanläggning skulle medföra en viss lättnad för sjöfarten i dessa trakter, särskilt genom minskade risker för sjöolyckor vid uppkommande stormar, syntes det kunna ifrågasättas, om utredningen i ärendet kunde anses giva vid handen, att den ökade trygghet och de fördelar i övrigt, som i detta hänseende skulle stå att vinna, vore så betydande, att härav borde under nuvarande dyrtid påkallas uppförandet av en så omfattande hamnanläggning som denna. På grund härav och under erinran därjämte att den föreliggande statsfinansiella situationen nödvändiggjorde den största sparsamhet, särskilt i fråga om utgifter för nya ändamål av sådan omfattning som det nu ifrågavarande, finge riksdagen anmäla, att Kungl. Maj:ts föreliggande framställning icke av riksdagen bifallits.

I fråga om anläggning av endast en fiskehamn vid Torekov hade väg- och vattenbyggnadsstyrelsen redan år 1912 lämnat utredning med förutsättning av hamnens förläggning endera på västra sidan av Torekovs område med hamnöppningen mot sydväst, eller på norra sidan med hamnöppningen mot nordväst, samt därefter framhållit, att man för erhållande av en i alla avseenden tillfredsställande hamn vid Torekov vore hänvisad till den plananordning och de lägen för vägbrytarna, som, på samma gång de fyllde alla de fordringar, som finge ställas även på en endast för det lokala fiskets behov avsedd fiskehamn, medförde en sådan rymlighet, form och utsträckning för hamnbassängen, att denna kunde göra tjänst som nödhamn. Härefter hade länsstyrelsen uttalat sin livliga övertygelse om, att en fullständig fiske- och nödhamnsanläggning i enlighet med väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förslag borde komma till stånd, och att med hänsyn till såväl fisket i orten som fiske- och kustfartygstrafiken i övrigt utgiften för en sådan anläggning na-

tionalekonomiskt sett vore fullt berättigad. Därest emellertid en hamnanläggning av denna omfattning på grund av kostnadsbeloppets storlek icke ansåges böra då ifrågasättas, föreslog länsstyrelsen, att åtminstone den del av arbetet, som föreslagits på sammanträde i Torekov inför länsstyrelsen i juli 1913, måtte komma till utförande. — Beträffande detta sistnämnda förslag har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i oktober 1913 och december 1919 givit avstyrkande utlåtanden.

På grund av det genom statsrådets och chefens för kommunikationsdepartementet skrivelse den 18 oktober 1922 erhållna uppdraget hava styrelserna och de sakkunnige den 26 september 1923 besökt Torekov. Vid sammanträde med lotsarna och fiskarena därstädes genomgingos de olika förslag till fiske- och nödhamn, som vid de förut omnämnda tillfällena uppgjorts jämte ett nytt förslag, där hamnöppningen förlagts mellan udden Gibraltar och Hamnskäret och vettande åt sydväst. Man enades om att det mindre av överstelöjtnant Ekdahl år 1902 uppgjorda förslaget borde i huvudsak följas beträffande södra vågbrytaren, och att en hamnanläggning med endast denna vågbrytare vore även den en mycket stor förbättring. Denna vågbrytare borde utläggas från bergudden Gibraltar med ungefär samma läge som den gamla raserade vågbrytaren haft, men fortsätts över Hamnskäret ut till 4.0 meters vattendjupet med alltifrån skäret något inåtböjd sträckning. Man ansåge, att därigenom fullt skydd skulle erhållas i hamnen, som borde uppmuddras till 3.6 meter under m.v.y. — Den närvarande ordsbefolkningen uttalade vidare enhälligt den tidigare framförda uppfattningen, att någon uppgrundning av tång och sand icke skulle komma att äga rum i en så utförd hamn, samt sade sig vara förvissad om att kommunen skulle förklara sig villig att svara för det framtida underhållet av fulla djupet i hamnen.

På sammanträdet upplystes vidare, att vid Torekov funnos 7 större, däckade fiskemotorbåtar, 3 mindre motorbåtar, av vilka 2 vore däckade, samt 16 å 17 segelsnipor. Dessutom funnes 11 fraktskutor. Fångsten utgjordes huvudsakligen av sill, men även av torsk, röispotta, flundra, laxöring och hummer. 350 personer bodde i Torekov. Avsättningen för fisken vore god och det funnes avsättning för betydligt större fiske än det nuvarande.

En hamn vid Torekov anlagd i enlighet med sistnämnda förslag, upptagande endast den södra vågbrytaren, kommer att för fisket erbjuda ett ökat skydd och relativt lugn innanför den föreslagna vågbrytaren. Styrelserna och de sakkunnige tveka därför ej att föreslå denna mindre hamnanläggning, under villkor att Torekovs kommun åtager sig att på egen bekostnad vidmakthålla det fulla djupet i hamnen. Även en till en dylik anläggning begränsad hamn i Torekov synes kunna medföra möjlighet för befolkningen att använda sådana fiskefartyg, som erfordras för ett framgångsrikt bedrivande av havsfiske i större skala. Vidare är den nu framlagda planen så upprättad, att den på intet sätt hindrar eller försvårar en framtida utvidgning, om sådan skulle visa sig vara oundgänglig.

Det synnerligen fördelaktiga läge, som Torekov har för fiske i Kattegatt, gör, att fisket där kan med den nu föreslagna hamnanläggningen få en mycket avsevärd omfattning. Anordnande av lastautomobiltrafik till närmaste, på ganska ringa avstånd belägna station å västkustbanan kan möjliggöra snabb befordran av fiskefångsterna till de större avsättningsorterna, varför goda förutsättningar förefinnas för åstadkommande av ett lönande havsfiske från Torekov. För de mindre kustfartyg, som ej erfordra större vattendjup i

*Styrelserna
och de sakkunnige.*

hamnen än 3.6 m. under m. v. y., och för fiskarena i Kattegatt skulle hamnen jämväl få mycket stor betydelse som nödhamn.

Styrelserna och de sakkunnige anse sig därför, även med hänsyn till behovet av nödhamn, böra förorda, att en fiske- och nödhamn anlägges vid Torekov med anläggningen begränsad till endast en vågbrytare och muddring till 3.6 m. djup under m.v.y. med villkor att Torekovs kommun förbinder sig att på egen bekostnad för framtiden vidmakthålla det fulla djupet av 3.6 m. i hamnen. — När någon utbyggnad av kaj i hamnen kan befinnas erforderlig, torde kostnaderna härför kunna bestridas av kommunen.

Byggnadskostnaden för en dylik fiske- och nödhamn vid Torekov har beräknats till 424,700 kronor. Då byggnadskostnaden för den stora år 1921 föreslagna nödhamnsanläggningen beräknats uppgå till 1,861,700 kronor, skulle en besparing av 1,437,000 kronor ernås genom inskränkning av anläggningen till endast den ovan angivna anordningen.

Kostnaden för de återstående av de tidigare beslutade fiskehamnarna inom gruppen II är efter de för närvarande gällande arbets- och materialpris beräknad till

Prästgrundet	91,600: — kronor
Agö	74,100: — >
Bergö	64,000: — >
Grisslan	50,700: — >
Rönnskär	125,100: — >
Rödkallen	131,000: — >
Holma	95,000: — >
Skeppsmalen	47,300: — >
Marviksgrunnan	33,200: — >
Storhamn	76,800: — >
Jättholmarne	70,400: — >
Vättnäs	85,100: — >
Tupparne	59,800: — >
	1,004,100: — kronor

vardtill kommer den tidigare beräknade kostnaden för:

Storrebben	133,300: — kronor
	1,137,400: — kronor,

och kostnaden för de nu föreslagna nedan nämnda hamnarbetena till fiskehamnsgruppen II, beräknad till:

Prästgrundet	33,600: — kronor
Agö	32,700: — >
Bergö	36,000: — >
Grisslan	31,600: — >
Rönnskär	58,000: — >
Storrebben	87,800: — >

Skeppsmalen	34,600: — kronor
Marviksgrunnan	26,000: — »
Vättnäs	22,000: — »
	<hr/>
	362,300: — kronor.

Kostnaden för de till fiskehamnsgruppen III hänfödda nedan nämnda hamnarbetena enligt tidigare uppgjorda arbetsplaner är efter för närvarande gällande arbets- och materialpris beräknad till:

Abbekås	372,000: — kronor
Arild	146,500: — »
Bäckviken	328,300: — »
Baskemölla	420,000: — »
	<hr/>
	1,266,800: — kronor.

Kostnaden för de nu föreslagna nedan nämnda hamnarbetena till fiskehamnsgruppen III:

Abbekås	159,800: — kronor
Baskemölla	147,700: — »
	<hr/>
	307,500: — kronor.

Totala beräknade kostnaden utgjorde sålunda:

	<i>Förut:</i>	<i>Nu:</i>
För fiskehamnsgruppen I ¹ :	6,234,600 kr.	2,290,600 kr.
» » II ¹ :	1,041,000: — kr.	298,400 kr.
	1,137,400: — » =	2,178,400 kr. 362,300 » =
» » III:	1,266,800 kr.	307,500 kr.
	<hr/>	<hr/>
	9,679,800 kr., resp.	3,258,800 kr.
» hamn vid Torekov	1,861,700 kr.	424,700 kr.
	<hr/>	<hr/>
	Summa 11,541,500 kr.	3,683,500 kr.

Total nedsättning av kostnaden = 7,858,000 kr.

Sammanfattning:

Den totala nedsättningen av byggnadskostnaden utgör inom

Fiskehamnsgruppen I: för Gotlands län	1,598,800: — kr.
» Kalmar län	1,307,200: — »
» Gävleborgs län	344,700: — »
» Västernorrlands län	856,200: — »
» Södermanlands län	112,800: — »
	<hr/>
	4,219,700: — kr.
Fiskehamnsgruppen II: för Uppsala län	308,800: — kr.
» Gävleborgs län	320,700: — »
» Västernorrlands län	210,800: — »
» Västerbottens län	225,200: — »
» Norrbottens län	176,500: — »
	<hr/>
	1,242,000: — kr.

¹ Se utredningen av den 5 febr. 1923.

Fiskehamnsgruppen III: för Malmöhus län	687,000: — kr.	
» Kristianstads län	272,300: — »	959,300: — kr.
Hamn vid Torekov: » » »	1,437,000: — kr.	1,437,000: — kr.
		Summa 7,858,000: — kr.

Med de inskränkningar och förändringar i den tidigare fastställda byggnadsplanen, vilka nu ovan föreslagits, skulle en del av de för utförandet av fiskehamnsgruppen II redan anvisade medlen kunna disponeras för utförandet av fiskehamnar tillhörande fiskehamnsgruppen III samt för hamn vid Torekov.

För utförande av de återstående, av 1923 års riksdag beslutade hamnarna inom fiskehamnsgruppen I erfordras kronor 1,780,700: —

Härtill finnes disponibelt av de för tiden intill den 1 juli 1924 beviljade medlen kronor 600,000: —

Återstående anslagsbehov till fiskehamnsgruppen I, således kronor 1,180,700: —

Till utförande av de av 1923 års riksdag beslutade samt ovan förordade hamnar inom fiskehamnsgruppen II erfordras kronor 660,700: —

Härtill finnes disponibelt, beviljade medel kronor 1,250,000: —

Disponibelt överskott kronor 589,300: —

Till utförande av ovan förordade hamnar, fiskehamnsgruppen III och hamn vid Torekov, erfordras:

för fiskehamnsgruppen III kronor 307,500: —

» fiske- och nödhamnen vid Torekov » 424,700: —

kronor 732,200: —

Härtill hava icke medel ännu beviljats.

Om de till fiskehamnsgruppen II beviljade 1,250,000 kronor få användas jämväl för utförande av fiskehamnsgruppen III samt fiske- och nödhamnen vid Torekov, skulle

för fiskehamnsgruppen III samt fiske- och nödhamnen vid Torekov, förutom det från fiskehamnsgruppen II disponibla beloppet kronor 589,300: —

erfordras kronor 142,900: — 142,900: —

Totala återstående anslagsbehovet skulle då utgöra kronor 1,323,600: — vilket belopp torde kunna utgå under loppet av 4 år från den 1 juli 1925.

På grund av den nu slutförda utredningen få styrelserna och de sakkunnige i underdånighet hemställa, att Eders Kungl. Maj:t ville föreslå riksdagen att

1:o) besluta, att av de fiskehamnsbyggnader tillhörande fiskehamnsgruppen II, vilka av riksdagen tidigare beslutats, de vid Rödkallen och Storhamn icke skola utföras, och att de vid Holma, Jättholmarne och Tupparne icke för närvarande skola komma till utförande,

2:o) besluta, att fiskehamnsbyggnader vid Prästgrundet, Bergö, Storrebben, Rönnskär, Skeppsmalen, Grisslan, Marviksgrunnan, Agö och Våtnäs, tillhörande fiskehamnsgruppen II, skola i nu angiven ordning utföras,

3:o) besluta, att hamnarbetena vid Baskemölla och Abbekås skola tillhöra

en särskild grupp (fiskehamnsgrupp III) att utföras jämsides med fiskehamnsgrupperna I och II i nu angiven ordning,

4:o besluta, att fiskehamnsanläggning vid Gnisvärd tillhörande gruppen I icke för närvarande skall komma till utförande,

5:o besluta, att en fiske- och nödhamn vid Torekov må utföras, med iakttagande av förut angivet villkor beträffande vidmakthållandet av fastställda djupet i hamnen, samt

6:o medgiva, att de till bestridande av kostnader för utförande av fiskehamnsgruppen II anvisade medlen få jämväl användas för utförande av hamnar inom fiskehamnsgruppen III samt av hamnanläggningen vid Torekov.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen får därjämte överlämna de till den nu verkställda utredningen hörande arbetsplanerna för fastställelse.

Remissakterna den 18 oktober och den 20 november 1922 återställas härjämte.

Stockholm den 15 februari 1924.

Underdånigst

Fridolf Wijnblad.

O. Z. Ekdahl.

Gustav Rosén.

Med reservation.

Erik Insulander.

K. A. Andersson.

Knut E. Petterson.

Reservation.

För anläggande av fiskehamn vid Abbekås beviljade 1878 års riksdag ett statsbidrag å 13,000 kronor och Malmöhus läns hushållningssällskap lämnade ett bidrag å 3,000 kronor. Hamnen, som bestod av två från land utgående samt en isolerad vågbrytare, blev emellertid snart nog i hög grad uppgrundad. År 1885 uppgjordes förslag till hamnförbättring för en kostnad av 34,000 kronor. Vid avsyningen år 1893 hade den verkliga kostnaden uppgått till 49,524 kronor, varav 22,600 kronor i statsbidrag. Vid den svåra stormen den 30—31 december 1904 led hamnen väsentliga skador. Utarbetat förslag till hamnens förbättrande i samma skick som förut slutade på en kostnad av 15,000 kronor, som beviljades av 1907 års riksdag. Härvid fästes av riksdagen det villkoret, att föreslagna hamnförbättringar skulle utföras i sammanhang med reparationen. Denna förbättring skulle huvudsakligen bestå i uppmuddring av den igenslammade hamnen till 2,4 meters djup, inseglingsrännans utdragande till 3 meters-djupet och byggande av en sandfångare från utsidan av sydöstra hamnarmen, vilka arbeten av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen beräknades kräva en kostnad av 36,800 kronor, utom det nämnda statsanslaget å 15,000 kronor. Dessa arbeten hava icke kommit till utförande.

Fiskehamnskommissionen, som upptog denna hamnförbättring i andra hand, beräknade kostnaden till 60,000 kronor.

Den av styrelserna och de sakkunniga nu föreslagna hamnförbättringen vid Abbekås, vari icke ingår byggande av sandfångare, beräknas kosta 159,800 kronor. Om detta arbete nu kommer till utförande, synes det blott vara en tidsfråga, när sandfångaren måste anläggas. Kostnaderna för sandfångaren beräknades år 1920 uppgå till 194,000 kronor.

År 1881 uppgick antalet fiskare vid Abbekås till 55, och fisket gav en bruttoinkomst av 14,770 kronor. År 1907 var antalet fiskare 38, och bruttoinkomsten uppgick till 11,736 kronor. Ehuru under tiden betydande hamnförbättringar utförts, hade fisket dock gått tillbaka. Under åren 1914—1921 har antalet yrkesfiskare varit lägst 28, högst 33. Fångstvärdet, som under kristiden här som annorstädes betydligt uppdrevs, uppgick år 1915 till 22,236 kronor och år 1921 till 44,104 kronor.

Erfarenheten synes alltså giva vid handen, att någon nämnvärd utveckling av fisket knappast kan förväntas, om hamnen ånyo istandsättes. Då erfarenheten även synes hava visat, att den betydande sanddriften nödvändiggör byggande av en sandfångare, torde kostnaderna för hamnen komma att överstiga 300,000 kronor. Inberäknat ränta och underhållskostnader torde den årliga kostnaden komma att uppgå till minst 20,000 kronor, medan totala fångstvärdet vid Abbekås fiskeläge under åren 1914—1916 utgjorde i medeltal 26,000 kronor.

Av här anförda skäl har jag icke kunnat biträda beslutet att tillstyrka utförandet av hamnförbättring vid Abbekås. Anses arbetet likväl böra komma till utförande, bör anslag beviljas endast under förutsättning att landstinget eller hushållningssällskapet eller bådadera bidraga med minst en tredjedel av den beräknade kostnaden.

Gustav Rosén.