

**Nr 193.**

*Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen med förslag till förordning om ändrad lydelse av §§ 12 och 17 i förordningen om frihamn den 15 november 1907 (nr 117); given Stockholms slott den 18 februari 1927.*

Kungl. Maj:t vill härmed, under åberopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över finansärenden för denna dag, föreslå riksdagen att antaga härvid fogade förslag till förordning om ändrad lydelse av §§ 12 och 17 i förordningen om frihamn den 15 november 1907 (nr 117).

Under Hans Maj:ts

Min allernådigste Konungs och Herres frånvaro:

**GUSTAF ADOLF.**

*Ernst Lyberg.*

## Förslag

till

**förordning om ändrad lydelse av §§ 12 och 17 i förordningen om frihamn den 15 november 1907 (nr 117).**

Härigenom förordnas, att §§ 12 och 17 i förordningen om frihamn den 15 november 1907 skola erhålla följande ändrade lydelse:

### § 12.

Inom frihamn må byggnad eller lägenhet icke utan särskilt tillstånd av Konungen upplåtas till eller användas såsom bostad; dock att härbärke för den vid frihamnen anställda tullbevaknings- och arbetspersonalen må utan sådant tillstånd i särskild byggnad anordnas.

### § 17.

Tillträde till frihamn vare förbjudet för däckat fartyg, vars netto-dräktighet icke överstiger tio ton, och öppen båt, såvida dylika farkoster icke under de särskilda villkor, Konungen bestämmer, användas för forsling av gods inom frihamn eller mellan frihamn och tullhamn i eller vid samma stapelstad eller för bogsering av fartyg till och från frihamn eller inom sådan hamn.

---

Denna förordning träder i kraft den 1 juli 1927.

---

*Utdrag av protokollet över finansärenden, hållet inför Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten i statsrådet å Stockholms slott den 18 februari 1927.*

Närvarande:

Statsministern EKMAN, ministern för utrikes ärendena LÖFGREN, statsråden THYRÉN, RIBBING, MEURLING, GÄRDE, PETERSSON, HELLSTRÖM, ROSÉN, HAMRIN, ALMKVIST, LYBERG.

Chefen för finansdepartementet, statsrådet Lyberg, anför efter gemensam beredning med chefen för handelsdepartementet:

Jag anhåller att få underställa Kungl. Maj:ts prövning förslag om ändring av §§ 12 och 17 i gällande frihamnsförordning.

Enligt § 12 i förordningen den 15 november 1907 (nr 117) om frihamn må inom frihamn byggnad eller lägenhet icke upplåtas till eller användas såsom bostad, dock att härbärge för den vid frihamnen anställda tullbevaknings- och arbetspersonalen må i särskild byggnad anordnas.

Ändring av § 12 frihamnsförordningen.

Beträffande tillkomsten av förenämnda stadgande ber jag att få erinra om följande.

Det av 1894 års frilagers- och frihamnskommitté år 1895 framlagda förslaget till förordning om frilager och frihamn innehöll i förevarande hänseende en föreskrift av innehåll, att inom frilager eller frihamn byggnad eller lägenhet icke finge upplåtas till eller användas såsom bostad, dock att inom frihamn finge i särskild byggnad anordnas härbärge för den vid frihamnen anställda arbetspersonal.

Såsom motivering för förslaget i denna del anförde kommittén följande:

Omförmälda förbud hade föreslagits huvudsakligen i syfte att förekomma en för ifrågavarande anstalters ändamål främmande trafik till och från desamma, vilken lätt kunde medföra missbruk och olägenheter av varjehanda slag. En avvikelse från regeln hade dock syntts påkallad beträffande frihamn, varinom där anställda arbetare syntes böra kunna inlogeras eller kasernerats under tider, då de icke vore sysselsatta. I intet fall skulle dock bostäder för familjer få förekomma.

I infortrat utlåtande över nämnda förslag framhöllo kommerskollegium och generaltullstyrelsen, att i frihamn erfordrades härbärge även för vid frihamnen anställd tullbevakningspersonal, och avfattades Kungl. Maj:ts i

proposition till 1907 års riksdag, nr 109, framlagda förslag i ämnet med iakttagande av denna erinran.

Hos Kungl. Maj:t har nu *Stockholms frihamnsaktiebolag* anhållit, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen sådan ändring av förenämnda § 12 frihamnsförordningen, att Kungl. Maj:t skulle äga rätt att i särskilda fall medgiva undantag från det i författningsrummet stadgade förbudet mot anordnande av bostäder i frihamn. Såsom skäl för framställningen har frihamnsbolaget anfört i huvudsak följande:

För varje år som gått alltsedan Stockholms frihamn öppnades år 1919, hade behovet av bostäder inom frihamnen för viss personal blivit starkare och starkare. Så länge området var litet, anläggningarna små och trafiken ringa, hade det varit blott vid exceptionella tillfällen som behovet gjort sig gällande, men med områdets mångdubbling och trafikens utveckling hade detta behov framträtt mer och mer. Stockholms frihamnstrafik hade växt, så att hamnen redan nu i fråga om tulluppbördens storlek vore rikets fjärde tullplats. Den stora värmeledningsanläggningen med sina risker till vattenskada i lagerlokalerna krävde, att sakkunnig ledning dag som natt vore tillgänglig på platsen. De stora värden, som vore hopade i hamnen, krävde även de sin tillsyn, och vid eldsvåda vore det av största vikt, att maskinpersonal och hamnbefäl funnes på platsen för att omedelbart kunna stå till brandbefälets förfogande. De små eldsvådetillbud, som under de gångna åren inträffat, hade klart visat nödvändigheten av att lämplig personal bereddes bostäder inom frihamnen.

I dagarna hade ytterligare ett skäl tillkommit. Stockholms stad hade ut-rendererat ett område i frihamnen till aktiebolaget Banankompaniet i och för uppförande av en stor modern lagerbyggnad, försedd med värmeledning och kylmaskineri, för lagring av frukt och speciellt bananer. Denna anläggnings skötsel krävde, att den maskinist, som skulle ansvara för temperaturregleringen, bereddes bostad i anläggningen.

Även om det såsom grundprincip måste anses riktigt, att bostäder ej anordnades i frihamn, borde dock, med den omfattning frihamnarna och rörelsen inom dem numera fått, undantag från denna regel kunna göras, där Kungl. Maj:t efter prövning i varje särskilt fall ansåge sig kunna medgiva sådant.

I utländska frihamnar torde det ligga i myndigheternas makt att, där så prövades nödigt, medgiva bostäder inom frihamnarna.

Generaltullstyrelsen har den 5 februari 1927 avgivit infortrat utlåtande över omförmälda framställning och därvid överlämnat från tullförvaltningen i Stockholms frihamn och tulldirektören i Stockholm inhämtade yttranden. I det av *tullförvaltningen i Stockholms frihamn* avgivna yttrandet anföres bland annat följande:

Det i § 12 frihamnsförordningen stadgade förbudet mot anordnande av bostäder i frihamn syntes hava tillkommit i enlighet med frihamnskommittens betänkande huvudsakligen i syfte att förekomma en för ändamålet med frihamn främmande trafik till och från densamma, vilken lätt kunde medföra missbruk och olägenheter av varjehanda slag. En viss avvikelse, nämligen anordnandet av härbärge, hade dock ansetts påkallad, men hade

kommittén särskilt framhållit, att i intet fall bostäder för familjer skulle få förekomma.

Genom bestämmelsen beträffande anordnandet av härbärke inom en frihamn kunde sålunda tillfälle beredas för i frihamnen anställda personer att även nattetid vistas därstädes. Ingående i eller utgående från frihamnen kunde försiggå under hela dygnet. Under sådana förhållanden syntes det tullförvaltningen icke vara oundgängligen nödvändigt, att för sådan personal, som hade att tillse inom frihamnen befintliga anläggningar, bostäder skulle behöva förläggas inom frihamnen, utan borde sådana bostäder kunna placeras i omedelbar närhet av frihamnsområdet. För närvarande vore så förhållandet med den bostad, som funnes upplåten för den i frihamnen anställde hamnmästaren, vilken bostad nämligen vore belägen utanför frihamnen intill stängslet och i närheten av huvudingången. Maskin- och hamnpersonalen kunde vid en eventuell eldsvåda säkerligen finnas på platsen och hinna stå till brandbefällets förfogande lika snabbt, därest densamma vore boende intill frihamnen utanför stängslet som innanför detsamma.

Därest bostäder för familjer skulle få anordnas i en frihamn, bleve för tullverket icke möjligt ombesörja ett effektivt övervakande till att förhindra användandet inom bostäderna av oförtullade utländska varor av tullpliktigt slag, såsom livs- och njutningsmedel samt gångkläder och andra beklädnadsartiklar, med hänsyn till de möjligheter i dylikt avseende, som funnes i en frihamn med därstädes befintliga oförtullade utländska varor. Även finge man räkna med i frihamn liggande från utländsk ort ankomna fartyg, varest kunde finnas tillfällen till förskaffandet av dylika varor till förbrukning inom frihamnen. Anordnandet av en skärpt kontroll bleve emellertid nödvändigt, vilken kontroll otvivelaktigt komme att framtvunga en utökning av frihamnens tullbevakningspersonal och sålunda förorsaka statsverket ökade bevakningskostnader.

På grund av vad sålunda anförts kunde tullförvaltningen icke tillstyrka den begärda författningsändringen, varigenom skulle möjliggöras anordnandet inom en frihamn av bostäder för familjer, vilken ändring stode i strid mot frihamnskommitténs bestämt uttalade åsikt och dessutom lätt kunde medföra missbruk och olägenheter av varjehanda slag.

*Tulldirektören i Stockholm* har i det av honom avgivna yttrandet anført huvudsakligen följande:

Det framginge av den motivering, som låge till grund för formuleringen av ifrågavarande paragraf, att statsmakterna intagit en bestämd position gentemot upplåtandet av bostäder för familjer inom frihamnsområde. Då förslag nu blivit väckt om medgivandet av undantag från denna bestämmelse, vore det förklarligt, att särskilda anspråk ställdes på de motiv, som lades till grund för sådan avvikelse. På sätt framginge av tullförvaltningens i Stockholms frihamn yttrande hade förvaltningen i fråga icke funnit de av sökanden anförda skälen tillräckligt vägande och därför ansett sig förhindrad att tillstyrka den begärda författningsändringen.

Det ville även synas tulldirektören — i huvudsak på de skäl, som anförts av frihamnstillförvaltningen — som om den av Stockholms frihamnsaktiebolag gjorda framställningen icke i och för sig grundade sig på ett klart ådagalagt oavvisligt behov. Det syntes därför berättigat att hysa tvekan därom, huruvida tidpunkten för en ändring av författningsrummet i fråga nu kunde anses vara inne. Å andra sidan kunde fall i en kanske nära framtid givetvis lätt uppkomma, som läte en sådan ändring framstå såsom

nödvändig, och då förslaget endast avsåge att bereda en möjlighet att undantagsvis upplåta bostad, syntes tillräckliga skäl ej föreligga att motsätta sig detsamma. Det måste nämligen förutsättas, att prövningen av dylika, till följd av ändringen uppkommande ärenden komme att ske efter sådana grunder, att missbruk ej föränleddes av gjorda medgivanden. Givetvis vore det av största vikt, att dispenser från huvudstadgandet meddelades endast i trängande fall och i ringa omfattning samt på särskilda villkor.

På anförda skäl ville tulldirektören för sin del, om ock icke utan tvekan, tillstyrka bifall till framställningen i fråga.

*Generaltullstyrelsen* har i förenämnda utlåtande för egen del anført följande:

1894 års frilagers- och frihamnskommitté hade utgått från att förläggande av bostäder i frihamn skulle kunna leda till en för frihamnarnas ändamål främmande trafik till eller från desamma, vilken lätt kunde medföra missbruk och olägenheter av varjehanda slag. Närmast torde väl kommittén härmed hava åsyftat, att inrättande av bostäder i frihamnarna skulle öka faran för ett kringgående av det i § 15 frihamnsförordningen stadgade förbudet mot vissa utländska tullpliktiga konsumtionsartiklars förbrukning i frihamn utan föregående förtullning. Kommitténs uppfattning hade naturligen alltjämt fog för sig. Ett fullständigt upphävande av förbudet i fråga vore sålunda enligt styrelsens mening alldeles icke tillrädligt. I förevarande fall åsyftades emellertid allenast att möjliggöra, att i undantagsfall bostäder skulle kunna inom frihamn beredas arbetspersonal, vars närvaro i frihamnen även vid andra tider än då egentligt arbete där påginge vore i hög grad önskvärd eller måhända nödvändig. Stockholms frihamnsaktiebolag hade i sin framställning anført åtskilliga sådana fall.

Styrelsen delade icke de av tullförvaltningen i Stockholms frihamn framhållna farhågorna för en författningsändring i angivna syfte. Det torde nämligen få tagas för givet, att tillstånd att innehava bostad i frihamn endast komme att lämnas personer, vilka vore fullt pålitliga och i sådan ställning, att något missbruk av tillståndet icke skäligen kunde antagas komma att äga rum. Den betydande risk vederbörande skulle löpa genom sådant missbruk, som enligt vad förut sagts huvudsakligen torde hava avsetts i motiven till författningsrummet i fråga — förlust av anställningen och utestängning från frihamnsområdet (§ 30 mom. 1 frihamnsreglementena) samt särskild straffpåföljd (§ 23 frihamnsförordningen) — måste väl också få anses i och för sig verka avhållande från sådan förseelse, som förut antytts. Det syntes dock icke böra lämnas ur sikte, att faran av missbruk ökades, i den mån inom frihamn upplåten bostad finge disponeras ej blott av inom frihamnen anställd person utan jämväl av dennes familj — något, som frihamnsbolaget syntes hava tänkt sig kunna ifrågasättas efter författningsändringen. Emellertid kunde denna risk i viss mån elimineras genom att bland bestämmelserna, som skulle gälla för ett eventuellt tillstånds åtnjutande, inrycka stadgande, att vederbörande arbetspersonal skulle — såsom fallet vore beträffande Hamburgs frihamn — inom vissa gränser vara ansvarig för förseelse av ifrågavarande slag, som kunde komma att begås av familjemedlem, som bebodde bostaden. Riskens ytterligare minskas genom stipulerande av vite för sistnämnda fall på sätt likaledes gällde ifråga om Hamburgs frihamn. I sammanhang med det sålunda anförda kunde erinras om föreskriften i § 30 mom. 4 frihamnsreglementena, att för tillträde till åt en-

skilda upplåtna lokaler inom frihamn erfordrades särskilt legitimationskort för andra än hos frihamnens myndigheter tjänstgörande personer.

Under åberopande av vad sålunda anförts har generaltullstyrelsen hemställt, att Kungl. Maj:t måtte avlåta proposition till riksdagen om sådan ändring av § 12 frihamnsförordningen, att byggnad eller lägenhet i frihamn skulle efter Kungl. Maj:ts tillstånd i särskilt fall kunna upplåtas till och användas såsom bostad; och har generaltullstyrelsen överlämnat ett av styrelsen utarbetat förslag till erforderlig författningsändring.

*Kommerskollegium* har i infortrat utlåtande av den 9 februari 1927 förklarat sig biträda den av generaltullstyrelsen i ärendet gjorda hemställan.

Av vad Stockholms frihamnsaktiebolag i sin förevarande framställning anført och vad i övrigt i ärendet blivit upplyst synes mig framgå, att det på grund av den omfattning, frihamnsrörelsen numera erhållit, i vissa fall är angeläget att inom frihamnsområde kunna bereda bostad för därstädes sysselsatta personer. Det förefaller mig ock, som om, därest större rörelsefrihet i detta hänseende medgives, åtgärder böra kunna vidtagas till förekommande av den fara för missbruk, som föranlett nuvarande starkt restriktiva bestämmelser. Visserligen läser ej kunna ifrågakomma att, på sätt generaltullstyrelsen antytt, bland föreskrifterna för åtnjutande av tillstånd att inom frihamn anordna bostad inrycka stadgande av innebörd, att vederbörande arbetspersonal skall inom vissa gränser vara ansvarig för förseelse, vilken kan komma att begås av familjemedlem, som bebor bostaden ifråga. Däremot synes kunna tagas under övervägande att begränsa tillståndet till att omfatta allenast den anställde själv, men icke hans familjemedlemmar eller andra. Huruvida en dylik begränsning bör genomföras, liksom ock vilka kontrollanordningar böra träffas, torde böra med hänsyn till föreliggande omständigheter i varje särskilt fall prövas av Kungl. Maj:t, som enligt generaltullstyrelsens förslag, vilket av mig biträdades, skulle hava att meddela tillstånd av ifrågavarande slag. Över huvud taget utgår jag ifrån att befogenheten att lämna sådana tillstånd begagnas med synnerlig varsamhet och endast då verkligt trängande behov föreligger. Under förvissning att så sker, anser jag mig icke böra motsätta mig den gjorda framställningen. Mot det av generaltullstyrelsen uppgjorda förslaget till författningsändring har jag intet att erinra.

Departements-  
chefen.

Enligt § 17 frihamnsförordningen, såsom denna paragraf lyder efter vissa i densamma genom förordningar den 25 juni 1917 (nr 403) och den 16 juli 1919 (nr 448) vidtagna ändringar, är tillträde till frihamn förbjudet för däckat fartyg, vars nettodräktighet icke överstiger tjugu ton, och öppen båt, utom

Ändring av  
§ 17 fri-  
hamnsförord-  
ningen.

för dylika farkoster, som under särskilda, av Konungen bestämda villkor användas för viss befordran till eller från eller inom frihamn.

I gemensam skrivelse till Kungl. Maj:t den 9 oktober 1926 hava Stockholms handelskammare, handelskammaren i Göteborg och Skånes handelskammare gjort framställning om sådan ändring av förenämnda författningsrum, att det däri stadgade förbudet för tillträde till frihamn för däckade fartyg, vilkas nettodräktighet icke överstiger tjugu ton, bleve upphävt i vad förbudet omfattar fartyg av över tio tons nettodräktighet och intill den nu gällande minimidräktigheten för tillträdesberättigade fartyg.

Beträffande tillkomsten av § 17 frihamnsförordningen ber jag att få lämna följande redogörelse.

1894 års frilagers- och frihamnskommitté.

I 1894 års frilagers- och frihamnskommittés förut omnämnda förslag till förordning om frilager och frihamn föreslogs, att tillträde till frihamn skulle i allmänhet vara förbjudet för däckat fartyg under trettio ton. Såsom motivering för krav på viss minimidräktighet för tillträde till frihamn åberopade kommittén huvudsakligen, att smuggling från mindre farkoster vore lättare att företaga och svårare att förekomma än från större fartyg. Att gränsen föreslogs till trettio ton, berodde dels på ett stadgande i § 112 i då gällande tullstadga, att transitupplagsgoods ej finge försändas med fartyg av mindre dräktighet än trettio ton, dels ock på vissa andra då gällande eller av kommittén föreslagna författningsbestämmelser.

1907 års riksdag.

I propositionen nr 109 till 1907 års riksdag, vilken proposition i hithörande del ligger till grund för den ursprungliga bestämmelsen i § 17 frihamnsförordningen, föreslogs emellertid, att ifrågavarande minimidräktighet skulle bestämmas till fyrtio ton. Såsom skäl för denna avvikelse från kommitténs förslag anfördes, att stadgandet avfattats i anslutning till tullstadgans bestämmelser, i det nämligen då nämnda kommittéförslag framlagts högsta dräktigheten för »hithörande» fartyg utgjort trettio ton men enligt 1904 års tullstadga höjts till fyrtio ton.

Den av Kungl. Maj:t sålunda föreslagna bestämmelsen godkändes av riksdagen.

1917 års riksdag.

Efter framställning av förenämnda handelskamrar föreslog Kungl. Maj:t i proposition nr 344 till 1917 års riksdag bland annat sådan ändring av § 17 frihamnsförordningen, att förbudet för däckade fartyg mot tillträde till frihamn skulle gälla allenast fartyg om tjugu ton och därunder. Handelskamrarna hade i sin berörda framställning anfört följande:

Handelskamrarna ansåge, att tillträde till frihamn borde beredas alla registerpliktiga, till utrikesfart berättigade fartyg, eller sålunda varje fartyg om minst 20 tons dräktighet. En sådan ändring i bestämmelserna skulle sannolikt underlätta de mindre segelfartygens möjligheter att få hemfrakter från Östersjöhamnar. En av anledningarna till stadgandet i 1907 års för-



ordning om en minimidräktighet av 40 ton för rätt till tillträde till frihamn hade varit, att transitupplagsgoods för det dåvarande icke finge utföras ur riket med fartyg av mindre dräktighet än 40 ton. Då enligt gällande tullstadga dylikt gods finge utföras med fartyg av vilken dräktighet som helst, syntes icke heller något krav på överensstämmelse med tullstadgan kunna åberopas för bibehållande av den ifrågavarande restriktionen i frihamnsförordningen.

I ett över handelskamrarnas framställning avgivet gemensamt utlåtande tillstyrkte kommerskollegium och generaltullstyrelsen den av handelskamrarna föreslagna ändringen samt framhöllo därvid, att något principiellt hinder för ifrågavarande ändrings genomförande icke syntes förefinnas samt att några praktiska olägenheter av en anordning sådan som den föreslagna icke heller syntes vara att befara.

Kungl. Maj:ts förslag i ämnet blev av riksdagen godkänt. Förordning i ämnet utfärdades den 25 juni 1917 (nr 403).

I skrivelse till Kungl. Maj:t den 8 oktober 1918 anhöllo omförmälda handelskamrar, bland annat, att ifrågavarande tontalsgräns måtte ytterligare sänkas från tjugu till tio ton, samt framhöllo därvid, att handelskamrarna efter förnyad utredning av detta ärende kommit till den slutsats, att den sist bestämda gränsen av tjugu ton måste anses för hög för ett fullt rationellt utnyttjande av frihamnarna. Till belysande av saken anförde handelskamrarna:

1919 års  
riksdag.

Då i handelskamrarnas tidigare framställning gränsen för fartyg, som borde vara berättigat att angöra frihamn, fixerats till 20 ton, hade detta skett tämligen godtyckligt och utan tillräckligt beaktande av alla hithörande omständigheter. Ur klarerings- och bevakningssynpunkt vore det förmodligen nödvändigt, att en gräns nedåt bestämdes, men det syntes handelskamrarna orättvist att fastställa denna till 20 ton, då även mindre fartyg, vilkas dräktighet överstege 10 ton, vore dels mätningsskyldiga, dels skyldiga att erlægga lastpenningar och dels slutligen enligt gällande författningar lika berättigade som andra fartyg att användas i in- och utrikes handel och fraktfart. Under dessa förhållanden syntes det rätt och billigt, att ett fartyg, som måtte 19 ton, skulle vara lika berättigat att få tillträde till frihamn som ett fartyg mätande 21 ton, detta så mycket mera som modernt byggda båtar, isynnerhet motorfartyg, genom tillämpning vid desamma konstruerande och inredning av i skeppsmättningsförordningen medgivna avdrag, i regel lastade avsevärt mera än äldre flera tontal större fartyg.

Genom undersökningar ansågo sig handelskamrarna hava konstaterat, att en icke oväsentlig varuförsel ägde rum med fartyg — särskilt motorbåtar — mätande under 20 ton men ofta lastande 50–60 ton och däröver, vilka fartyg, ofta avsedda för fiske, under mellantider i stor utsträckning användes i allmän fraktfart. Det syntes handelskamrarna böra framhållas vilken stor betydelse det hade, att fartyg av, så vitt möjligt, alla storlekar medgäves tillträde till de blivande frihamnarna, när det givetvis ofta komme att inträffa, att partier om 30–60 ton skulle fraktas till eller från desamma, men då därför lämpliga båtar enligt nuvarande bestämmelser icke vore medgivna tillträde till frihamnarna, måste kanske avsevärt större och dyrare fartyg befraktas än som eljest vore nödvändigt.

Vidare ville handelskamrarna framhålla, att de routebåtar, vilka befordrade den största delen av godset på kusten, på resa inrikes orter emellan ofta ej kunde antagas bliva villiga att ingå i frihamnarna för lossning eller lastning därstädes av mindre partier, beroende på de kontrollkostnader och det besvär, som ett dylikt angörande av en frihamn komme att medföra för ett i inrikes fraktfart gående fartyg.

Av de stora importartiklarna skulle exempelvis fodermedel och spannmål och av exportartiklarna sten, fisk och cement m. m. med fördel kunna transporterats från och till frihamnarna med smärre båtar, huvudsakligen motorfartyg om ned till 10 ton, vilket tontal staten enligt författningarna syntes hava tänkt sig som gräns för lastbåtar. Från tullverkets sida syntes något mera vägande skäl, såsom att statsverkets säkerhet ej medgäve båtar mellan 10—20 ton att anlöpa frihamn, knappast kunna åberopas.

Handelskamrarna framhöll till sist vikten av att de för respektive städer på grund av dyrtiden oväntat kostsamma frihamnsanläggningarna gjordes i någon mån ekonomiskt bäriga genom beredande av tillträde till dessa för så stort antal fartyg som möjligt.

Kommerskollegium och generaltullstyrelsen avgävo den 18 januari 1919 gemensamt utlåtande över handelskamrarnas sistnämnda framställning. Ämbetsverken funno i likhet med vissa av de i ärendet hörda lokala tullmyndigheterna, att den av handelskamrarna föreslagna sänkningen av tontalsgränsen för det dåvarande icke vore tillräddig.

Härvid torde få erinras, att berörda yttranden avgävos vid en tidpunkt, då någon frihamn ännu icke fanns etablerad i riket, samt att de vid denna tidpunkt rådande utomordentliga förhållanden — kort efter världskrigets slut — beredde svårigheter för vinnande av ett riktigt omdöme om sjötrafiken i allmänhet och särskilt sjötrafiken å frihamn. Av de utav omfördälda myndigheter avgivna yttrandena framgår också, att myndigheterna icke velat principiellt avvisa kravet på en sänkning av tontalsgränsen och alltså icke ansett uteslutet, att den åsyftade ändringen framdeles lämpligen kunde och borde genomföras, sedan mera normala förhållanden inträtt och någon erfarenhet vunnits om den inhemska frihamnsrörelsen.

Kommerskollegium och generaltullstyrelsen anförde härjämte till stöd för sitt avstyrkande av handelskamrarnas framställning bl. a., att sänkningen av tontalsgränsen med all sannolikhet skulle hava till följd en avsevärd skärpning i den kontroll, tullverket måste utöva å frihamnsrörelsen, vilket i sin ordning skulle medföra en ej obetydlig ökning av kostnaderna för tullbevakningen i frihamn.

Beträffande den närmare motiveringen för berörda yttranden ber jag att få hänvisa till propositionen nr 254 till 1919 års riksdag, genom vilken proposition handelskamrarnas förevarande framställning i samband med vissa andra förslag till ändringar i frihamnsförordningen underställdes riksdagens prövning. I sitt yttrande till statsrådsprotokollet uttalade föredragande departementschefen, att han i likhet med ämbetsverken funne ett

uppskov med den föreslagna ytterligare sänkningen av ifrågavarande dräktighetsgräns vara att tillråda, samt anförde i anslutning härtill, att först för den händelse den nuvarande tontalsgränsen skulle visa sig få till följd ett mera konstant hämmande av frihamnarnas godstrafik, denna fråga syntes böra komma under förnyad omprövning.

1919 års riksdag beslöt beträffande nu förevarande författningsrum icke någon annan ändring än sådant förtydligande, att ordet »dräktighet» utbyttes mot »nettodräktighet» (förordningen 16 juli 1919, nr 448).

I sin skrivelse den 12 juni 1919 (nr 347) i anledning av ovanberörda proposition nr 254 uttalade riksdagen, med betonande av angelägenheten, att bestämmelserna beträffande ordningen i frihamn, så långt sig göra läte med behörigt iakttagande av det allmännas intressen, anpassades efter trafikens krav, sin förvisning därom, att, i den mån frihamnstrafiken komme i gång, kommerskollegium och generaltullstyrelsen skulle låta sig angeläget vara att ägna uppmärksamhet åt de förhållanden, som av handelskamrarna i ifrågavarande sammanhang berörts, samt att Kungl. Maj:t komme att, för den händelse vunnit erfarenhet därtill kunde giva anledning, för riksdagen framlägga förslag till sänkning av den för däckade fartygs tillträde till frihamn gällande allmänna dräktighetsgränsen.

I handelskamrarnas nu förevarande framställning av den 9 oktober 1926 har anförts bl. a. följande:

*Handelskamrarnas framställning av den 9 oktober 1926.*

Under den tid, som förflutit, sedan handelskamrarna ingivit sin den 8 oktober 1918 dagtecknade framställning, hade det alltmera visat sig, att tillgång till fartyg under den nuvarande tontalsgränsen vore ett verkligt och oavvisligt behov för frihamnarna, särskilt vid flyllandet av frihamnarnas viktiga uppgift att vara en samlingspunkt för landets export och import. De transoceanska och andra utländska ångbåtslinjer, vilka i frihamnarna hade sin naturliga utgångs- eller slutpunkt för sina resor, måste för vidare fördelning av det inkommande godset eller för uppsamlandet av exportgodset stå i nära och omedelbar förbindelse med rikets övriga hamnar samt med de närmare belägna utländska hamnarna. I regel kunde denna godstillförsel eller fördelning icke ske med de ångbåtslinjer, som upprätthölle den reguljära kustfarten. Erfarenheten hade visat, att de ångbåtar, som vore sysselsatta i denna fart, icke funne det med sin fördel förenat att för lossandet eller inlastning av den relativt lilla godsmängd, som de skulle avgiva eller mottaga i frihamnen, ingå i frihamnarna och att underkasta sig de därmed förenade kostnaderna och övriga för dem med trafikerandet av frihamnen förenade olägenheter. Det gods, som transporterades av dem och som vore avsett för frihamnarna, måste därför omlastas för att på annat sätt medelst prämar, per landsväg eller dylikt transporteras till eller från frihamnarna, ett förfarande som alltid vore förenat med icke obetydliga kostnader. Erfarenheten hade också visat, att t. ex. avsändare av smärre varupartier till transoceanska länder föredragit att låta godset gå över utländska hamnar för vidare befördran medelst utländska ångbåtslinjer till destinationsplatsen i stället för att härför använda de svenska frihamnarna, ett förhållande som ingalunda kunde vara till fördel för landet. Då på grund av

de täta och regelbundna förbindelser, som numera existerade länderna emellan, affärsmännen och industrien icke behövde på en gång anskaffa större partier av varorna, såsom tidigare varit vanligt, utan kunde åtnöja sig med mindre lager, tenderade också de godspartier, som med samma lägenhet transporterades till eller från en och samma emottagare eller avlastare, att bliva kvantitativt mindre, varför också behovet av lämpliga transportmedel för dessa mindre kvantiteter vore stätt i ständig tillväxt. De framställningar om vidtagandet av åtgärder för att möjliggöra för fartyg av mindre dräktighet än 20 ton att trafikera frihamnarna, som handelskamrarna ofta fått emottaga från trafikanter i frihamnarna, hade ock bekräftat handelskamrarnas egen erfarenhet om huru allmänt känt behovet vore av en förändring i de nu befintliga bestämmelserna om tontalsgränsen i syfte att minska densamma.

Mot en nedsättning av tontalsgränsen hade anförts, dels att en dylik åtgärd skulle åsamka statsverket ökade kostnader i och för bevakning, dels ock att densamma skulle föranleda till en strängare kontroll i allmänhet över trafiken i frihamnarna. Handelskamrarna hade svårt att tro, att ökning i kostnaderna för bevakningen vid en eventuell nedsättning av tontalsgränsen skulle visa sig avsevärd, då antagligen den redan i frihamnen befintliga bevakningen utan att synnerligen behöva ökas borde kunna med lämpliga anordningar utföra det extra övervakningsarbete, som närvaron av mindre fartyg i frihamnen kunde föranleda, varvid givetvis denna extra övervakning icke borde förblandas med det behov av större bevakningspersonal, som en eventuell ökning av frihamnstrafiken i och för sig kunde medföra. Även syntes det handelskamrarna, som vore en allmän skärpning av kontrollen i frihamnen på grund av närvaron av mindre fartyg knappast av behovet påkallad, då dessa mindre fartyg, antingen de inginge för att lossa eller lasta, i regel endast mottoge eller avlämnade ett enda lätt övervakat godsslag. Det syntes icke heller möta någon svårighet att med tillbörlig hjälp av och samarbete med de andra myndigheter, vilka vore sysselsatta inom frihamnen, anordna kontrollen på ett tillfredsställande sätt, utan att trafiken därav bleve lidande.

Enligt handelskamrarnas av erfarenheten stödda uppfattning vore sålunda den nuvarande tontalsgränsen ägnad att mera konstant hämma frihamnarnas godstrafik.

Över nu återgivna framställning hava *kommerskollegium* och *generaltullstyrelsen* den 17 februari 1927 gemensamt avgivit infortrat utlåtande och därvid överlämnat dels av kommerskollegium inhämtade yttranden från Stockholms frihamnsaktiebolag, Göteborgs hamnstyrelse, Göteborgs frihamnsaktiebolag, hamndirektionen i Malmö och Malmö frihamnsaktiebolag dels ock av generaltullstyrelsen infortrade yttranden från tulldirektörerna i Stockholm, Göteborg och Malmö samt tullförvaltningarna i frihamnarna.

Kommerskollegium och generaltullstyrelsen hava i sitt utlåtande lämnat följande redogörelse för det huvudsakliga innehållet i de av kommerskollegium från kommunala myndigheter och frihamnsbolagen inhämtade yttrandena:

»De av kommerskollegium i nu förevarande ärende hörda kommunala myndigheterna och frihamnsbolagen tillstyrka bifall till handelskamrarnas ifrågakvarande framställning på de i densamma anförda skäl. Göteborgs

hamnstyrelse åberopar såsom eget utlåtande ett av hamndirektören i Göteborg avgivet yttrande, vari framhålles, att det av handelskamrarna påvisade förhållandet att den stadgade tontalsbegränsningen för fartyg, som ägde tillträde till frihamn, vore för trafiken i frihamnarna hinderlig, gällde jämväl för Göteborgs frihamn. För att denna skulle kunna i full utsträckning fylla sin uppgift vore det därför behövt att frihamnsförordningen ändrades på föreslaget sätt. Göteborgs frihamnsaktiebolag bekräftar jämväl, att de av handelskamrarna påpekade olägenheterna med den nuvarande tontalsbegränsningen förefinnas, och instämmer i den av dem anförda motiveringen för den begärda ändringen av frihamnsförordningens § 17.»

I anslutning härtill hava ämbetsverken anført, att den enhälliga uppfattning, som kommit till uttryck i förevarande fråga från såväl näringslivets representanter som hamnmyndigheterna i frihamnsstäderna och frihamnsföretagen själva, syntes ämbetsverken vittna om att ett verkligt behov av en ändring av frihamnsförordningen på föreslaget sätt förefunnes. Det finge därför anses, att den av handelskamrarna redan i skrivelse den 8 oktober 1918 intagna ståndpunkten i förevarande avseende numera vunnit den bekräftelse av erfarenheten, som av ämbetsverken och Kungl. Maj:t och jämväl av riksdagen ansetts böra avvaktas, innan helt kort efter den genom förordningen den 25 juni 1917 härutinnan skedda författningsändringen en ny i samma riktning gående ändring vidtoges.

Ämbetsverken hava därefter redogjort för innehållet i de av de lokala tullmyndigheterna avgivna yttrandena sålunda:

»Även vederbörande tullmyndigheter hava denna gång ansett sig kunna tillstyrka författningsändringen. Tullförvaltningen i Stockholms frihamn har dock opponerat mot handelskamrarnas antagande, att nedsättningen av tontalsgränsen ej skulle förorsaka avsevärt ökade bevaknings- och kontrollkostnader från tullverkets sida, samt framhållit en del olägenheter och farhågor, som förmodades komma att visa sig vid det ökade tillträdet till frihamnsområdet. Tullförvaltningen i Malmö frihamn håller för sannolikt, att den föreslagna sänkningen av tontalsgränsen icke skall medföra någon ökning av tullbevakningspersonalen inom denna frihamn. Tullförvaltningen i Göteborgs frihamn har lämnat en utredning, som visar, att antalet mindre fartyg — i dräktighet mellan fyrtio och tjugu ton — som under år 1925 besökt sistnämnda frihamn, är jämförelsevis obetydligt. Av utredningen framgår vidare, att av sagda mindre fartyg icke fullt en tredjedel utgjorts av fartyg mellan trettio och tjugu ton. Såväl på grund av sagda förhållanden som andra av tullförvaltningen åberopade omständigheter antager tullförvaltningen, att en ytterligare sänkning av dräktighetsgränsen för inom frihamn tillåtet tonnage skall medföra endast jämförelsevis ringa ökning i frihamnstrafiken av antalet fartyg av motsvarande storlek. Tullförvaltningen förmodar, att någon skärpning av kontrollen till hinder för den större och huvudsakliga fartygstrafiken ej skall visa sig behövt och att bevakningskostnaderna icke komma att i någon avsevärd mån stiga.»

Ämbetsverken hava härefter anført följande:

Den av tullförvaltningen i Göteborgs frihamn verkställda utredningen gäve onekligen gott stöd åt tullförvaltningens antagande och förmodan. Det syntes

doek icke böra lämnas utan beaktande, att densamma ävenledes visade, att mindre tonnage endast i jämförelsevis ringa omfattning komme till användning vid rörelsen i Göteborgs frihamn, något som i viss mån syntes ådagalägga, att behov av dylikt tonnage vid sagda frihamnsrörelse ej vore särdeles stort.

Vad i ärendet i övrigt förekomme gäve emellertid oförtydligt vid handen, att inom intresserade kretsar den uppfattningen vore allmän, att frihamnarnas öppnande för mindre tonnage vore nödvändigt för frihamnsrörelsens rationella bedrivande. Det vore givetvis omöjligt att på förhand med säkerhet avgöra, huruvida den ökning i frihamnstrafiken, som härav syntes bliva en följd, måste komma att föranleda en skärpning av kontrollen å det större tonnage, för vilket frihamnarna i första rummet vore avsedda, och en avsevärd ökning av bevakning och bevakningskostnader. Ämbetsverken hölle emellertid för troligt, att den väntade trafikökningen icke kunde komma att medföra några större olägenheter eller besvär i angivna hänseenden, och ville i detta sammanhang erinra om de betydande risker, som vore förbundna med överträdelser av frihamnsförfattningarnas stadganden (§§ 21—24 frihamnsförordningen, § 30 mom. 1 frihamnsreglementena, § 14, sista punkten, och § 15 samt §§ 70—81 frihamnsstadgan).

På grund av vad sålunda anförts hava ämbetsverken hemställt, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen sådan ändring av § 17 frihamnsförordningen, att förbud för mindre fartygs tillträde till frihamn inskränktes att omfatta fartyg, vars nettodräktighet icke överstege tio ton.

*Departements-  
chefen.*

Såsom förut nämnts har 1919 års riksdag förutsatt, att Kungl. Maj:t skulle, för den händelse vunen erfarenhet kunde giva anledning därtill, framlägga förslag till sänkning av den för däckade fartygs tillträde till frihamn gällande allmänna tontalsgränsen.

Handelskamrarna i Stockholm, Göteborg och Malmö hava nu gjort framställning om sänkning av tontalsgränsen från nuvarande tjugtu till tio ton. Därvid har åberopats, att förstberörda gräns numera måste anses hinderlig för utvecklingen av trafiken i frihamnarna. Detta förhållande har vitsordats av kommerskollegium och generaltullstyrelsen, som tillika upplyst, att den uppfattningen vore allmän, att frihamnarnas öppnande för mindre tonnage erfordrades för frihamnsrörelsens rationella bedrivande. Ämbetsverken hava ock ansett sannolikt, att den ökning av trafiken inom frihamnarna, som skulle bliva en följd av tontalsgränsens sänkning, icke kunde medföra några större olägenheter och besvär beträffande den kontroll, tullverket hade att utöva å frihamnsrörelsen.

Genom den sålunda ifrågasatta tontalssänkningen skulle bland annat åtskilliga utländska bogser- och transportfarkoster, som förut icke ägt tillträde till frihamn, kunna vinna sådant tillträde, varigenom alltså för berörda farkoster öppnades möjlighet att i frihamnstrafik bedriva konkurrens med svenska farkoster. Jag vill i detta sammanhang erinra därom, att undantag från begränsningen i rätten att vinna tillträde till frihamn för närvarande visserligen må medgivas för fartyg, som användas för forsling av

gods inom frihamn eller mellan frihamn och tullhamn i eller vid samma stapelstad eller för bogsering av fartyg till och från frihamn eller inom sådan hamn, men att dylikt undantag ansetts icke böra lämnas annan farkost än sådan, som är av svensk nationalitet.

Även om berörda olägenhet av ökad konkurrens mellan svenska och utländska farkoster synes mig vara förtjänt av ett visst beaktande, anser jag dock de fördelar i andra avseenden, som efter vad nyss sagts de i ämnet hörda myndigheterna påvisat, vara så övervägande, att de motivera en lättnad i nuvarande bestämmelser om rätten för fartyg att vinna tillträde till frihamn. Med avseende å lättnadens omfattning anser jag mig kunna biträda vad kommerskollegium och generaltullstyrelsen ifrågasatt eller att förbudet för däckade fartygs tillträde till frihamn inskränkes till att omfatta fartyg, vilkas nettodräktighet icke överstiger tio ton. Förslag till ändring av § 17 frihamnsförordningen har i enlighet härmed upprättats inom finansdepartementet, därvid samtidigt en redaktionell jämkning gjorts i den nuvarande författningstexten.

Efter att hava framhållit, att de föreslagna författningsändringarna syntes böra träda i kraft den 1 juli 1927, uppläser föredragande departementschefen härefter förslag till förordning om ändrad lydelse av §§ 12 och 17 i förordningen om frihamn den 15 november 1907 (nr 117) samt hemställer, att Kungl. Maj:tt måtte i proposition föreslå riksdagen att antaga nämnda förslag.

Departementschefens  
hemställan.

Med bifall till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställen förordnar Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten, att proposition av den lydelse, bil. litt. vid detta protokoll utvisar, skall avlåtas till riksdagen.

Ur protokollet:  
*Svante Ericsson.*