

Nr 54.

Av herr **Hagberg** i Malmö, *angående åstadkommande av större planmässighet i den svenska hamnbyggnadspolitiken.*

Vår försvarsberedskap har i denna tid helt naturligt utgjort huvudmålet för våra strävanden. Vår folkförsörjning har visserligen på grund av fjol-årets relativt goda skörd i viss mån förbättrats, men den har i flera andra avseenden alltmera försvårats och kräver anspänning av alla våra krafter. Om vi alltså nu nödtvunget måste inrätta oss på kort sikt, så böra vi likväl därför icke alldeles förlora framtidssynpunkterna, i all synnerhet då det gäller en fredsberedskap, som kräver väsentliga insatser och åtgärder redan nu för att icke den kommande fredskrisen och framtiden över huvud skola komma att medföra alltför stora svårigheter. Att döma av erfarenheterna från åren efter förra världskriget ha vi att efter freden för vårt näringsliv, vårt kommunikationsväsen och våra kommuner emotse mycket svåra tider. Det är icke meningen att här gå in på hela det vidlyftiga komplexet av svårigheter och möjligheterna att övervinna desamma. Utan här skall endast beröras ett avsnitt, som bildar ett område för sig och som synes kunna behandlas utan ett mera ingående sammanhang med andra områden. Det gäller vissa grenar av kommunikationsområdet.

Det råder knappast något tvivel om att icke inom några år kommer att upprepas det som skedde åren efter förra världskriget, att vi få uppleva en kommunikationernas kris, sammanhängande med transportapparatusens överdimensionering i förhållande till transportarbetet. Kommunikationsmedlen för de stora världstransporterna, fartygen, ha visserligen genom kriget lidit en synnerligen stor åderlätning, men skeppsbyggeriet har också mobiliserats i en grad som synes överträffa den under förra kriget rådande. Då kriget slutar, fortsätta varven att leverera fartyg, samtidigt som världshandeln, i varje fall sedan demobiliserings- och nödhjälps transporter jämte måhända de första återuppbyggnadstransporterna äro över, sannolikt — åtminstone temporärt — krymper. Härvid uppstår ett mycket stort överskott på tonnage i förhållande till behovet, något som starkt trycker fraktmarknaden ned till ett minimum bestämt av uppläggningskostnaderna och skapar en våldsam konkurrens nationerna emellan, en konkurrens som ytterligare skärpes genom den tävlan att skaffa sig stora egna handelsflottor, som man kan räkna med kommer till stånd i likhet med vad som skedde efter förra kriget. Då satte ett väldigt tonnageöverskott sin prägel på fraktmarknaden under hela 1920-talet och ett gott stycke in på 1930-talet. Man synes ha att räkna med att konkurrensen länderna emellan leder till statssubventioner och annat gynnande av eget tonnage. Något sådant kommer uppenbarligen att även-

tyra våra egna utrikes sjöfartslinjers existens, och i synnerhet gäller detta våra transoceaniska linjer, vilka äro handikappade av de stora nationernas linjer i synnerhet genom att de tillgängliga lastkvantiteterna i vårt lilla land ej äro så stora, något som också försvårar för linjerna att erhålla tillräcklig turtäthet för att de skola kunna erbjuda likvärdiga transportmöjligheter som de utländska linjerna. I syfte att skapa så stort lastunderlag som möjligt ha flera svenska linjer gjort en vändslynga in i Östersjön och anlöpt ej blott ett flertal svenska utan även andra hamnar. Det säger sig självt, att man under de skärpta konkurrensförhållanden, som tiden efter krigets slut synes komma att medföra, icke anser sig ha råd med en så dyrbar och föga rationell ordning, som ju också minskar linjernas service genom att turtätheten icke blir vad den kunde vara, om godset koncentrerades, så att linjerna behövde anlöpas endast ett par tre svenska hamnar.

Man kan givetvis säga, att en bristande samordning av de olika transportmedlen, oceanfartyg, kustfartyg och fartyg för inre vattenvägar samt järnvägar och bilar, är orsak till den rådande föga rationella ordningen. Att en bristande samordning varit rådande beror i viss mån på att vi även på inrikes transportområdet haft en kommunikationernas kris, beroende på att transportapparaten även här för normala förhållanden överdimensionerats särskilt genom uppkomsten och utvecklingen av ett nytt transportmedel, bilarna. Men även järnvägarna ha byggts ut. Och fara föreligger tydligen att även den inrikes transportapparaten i en kommande fredskris skall vara för stor för transportbehovet, varför det tydligen är av stor vikt att en bättre ordning kommer till stånd även på detta område.

En bristande samordning mellan transportmedlen bottnar till stor del en felaktig hamnpolitik, såväl en kommunal som en statlig sådan, eller riktigare sagt i bristen på en verklig hamnpolitik, något som lett till en decentralisation av trafiken i stället för till en koncentration av densamma samt till en överdimensionering av landets samlade hamnapparat.

Det är som bekant karakteristiskt för den svenska hamnbyggnadspolitik, att den i det hela bestämmes av varje kommun för sig utan hänsyn till det helas eller landets intressen. När det gäller hamnanläggningar, som äro behöfliga för en kommuns rent *lokala* behov, är därom ej mycket att säga. Men när kommunerna bygga ut sina hamnar för att ombesörja trafiken för ett mer eller mindre stort uppland, tillgodose de därmed ett mera *allmänt* intresse, som det ofta är svårt för kommunerna att överblicka. Konkurrensen närliggande hamnar emellan har också drivit fram hamnutbyggnader, som knappast kunna anses ekonomiskt försvarbara, sedda ur ett större sammanhang än den rent lokala konkurrensen. Härvid föreligger, såsom också kommerskollegium i yttrande till arbetsmarknadskommissionen den 6 maj 1941 framhållit, ofta risk för en överdimensionering särskilt av hamnkajer med större djup, avsedda för mera långväga trafik med större fartyg. Denna trafik kan härigenom lätt splittras på onödigt många hamnar, något som

vållar en nationalekonomisk förlust och försvårar i stället för befrämjar trafikens utveckling och nödvändiga koncentration.

Emellertid har hittills statens hamnpolitik gått i samma riktning som den kommunala, nämligen såtillvida som statsbidrag beviljats icke till de stora hamnarna utan till de mindre för byggande av nya kajer och verkställande av fördjupning utav farlederna.

Under tiden 1841—31 december 1942 eller omkring 100 år ha enligt uppgifter från väg- och vattenbyggnadsstyrelsen statsbidrag beviljats till följande slag av hamnar och farleder och med angivna totalbelopp:

	Beräknad byggnadskostnad kr.	Statsbidrag kr.
Statsunderstödda fiskehamnar	17 997 000	14 970 000
Statens fiskehamnar	16 520 000	16 520 000
Småbåtshamnar	5 227 000	4 267 000
Handelshamnar	43 572 000	21 037 000
Farleder	132 631 000	92 198 000
Summa	215 947 000	148 992 000

Ej mindre än c:a 150 milj. kr. ha beviljats i statsbidrag till hamnar och farleder. Av särskilt intresse äro statsbidragen till handelshamnar med 21 milj. kr. för arbeten med en byggnadskostnad av 43,6 milj. kr. Några bidrag ha icke utgått till de största hamnarna annat än med mindre belopp, huvudsakligen till dockanläggningar, utan nästan allt till mindre hamnar, som på ett föga kostsam sätt kunnat byggas ut, varigenom trafiken decentraliserats i stället för centraliserats. I samma riktning ha bidragen till farleder, framför allt till de stora kanalerna, verkat. Man kan ha olika mening om lämpligheten eller önskvärdheten av att staten genom sin kanalpolitik gör en hel del inlandshamnar till havshamnar, men att denna politik verkar minskande på upplanden och trafiken för de stora hamnarna är uppenbart.

Enligt uppgifter i Svenska hamnförbundets festskrift 1937 utgjorde anläggningskostnaderna under åren 1912—1936, alltså en 25-årsperiod, för 38 hamnar 387 milj. kr., varav för kranar och tillbehör 38 milj. kr., och enligt en av den senaste järnvägstaxekommittén gjord undersökning avseende 23 hamnar under de 20 åren 1917—1936 uttaxerades i dessa hamnars kommuner för hamnändamål 84 milj. kr., vilket för en motsvarande 25-årsperiod synes uppgå till c:a 100 milj. kr. — Man kan bilda sig en föreställning om storleksordningen utav dessa och de tidigare meddelade summorna genom att jämföra dem med storleken av samtliga svenska hamnars anläggningskapital, sådant detta beräknats av experter inom de olika hamnarna i form av en nyvärdering av hela hamnanläggningskapitalet efter nutida byggnadskostnader på begäran av Svenska hamnförbundet. I de 31 rapporte-

rande hamnarna utgör detta kapital 437,6 milj. kr. För samtliga svenska hamnar beräknas det till något över 500 milj. kr.

Det kan knappast anses riktigt att investeringar av stat och kommun med så stora belopp som de här nämnda skola ske tämligen planlöst eller efter något slags behovsprincip — ofta i samband med bekämpandet av arbetslösheten. Man skulle möjligen kunna försvara ett sådant tillvägagångssätt, om det icke innebure allvarliga faror för ej blott kommunikationsväsendets utan även i viss mån hela vårt näringslivs sunda utveckling. Under krisen efter förra världskriget påtalade Svenska hamnförbundet i skrivelse till Kungl. Maj:t, att statsbidrag utgick utan hänsyn till ekonomiska förhållanden och huvudsakligen efter teknisk granskning av byggnadsprojekten. Man har också anmärkt mot de höga statsanslagen till fiskehamnar. I dessa ha enligt ovanstående tablå nedlagts 34,5 milj. kronor, varav 31,5 milj. i statsbidrag. Det är onekligen mycket, och man kan fråga sig, huruvida det är ekonomiskt riktigt att investera så stora belopp i små fiskehamnar. Men den viktigaste synpunkten på här ifrågavarande spörsmål är den, att vår industris, vår handels och vår sjöfarts konkurrenskraft onödigt minskas genom detta tämligen planlösa byggande med allmänna medel och detta i tider, då det är synnerligen av nöden att allt göres som kan göras för att stärka denna konkurrenskraft. Detta kan knappast ske genom att man splittrar den stora trafiken utan måste äga rum genom att man med olika till buds stående medel samlar den.

Det synes därför vara av stor vikt, att den nuvarande planlösheten, som leder till en ur landets synpunkt icke önskvärd utveckling, avlöses av större planmässighet i statens och de enskilda kommunernas hamnbyggnadspolitik.

Kommerskollegium framhåller i sitt ovan åberopade yttrande: »Ett bedömande var för sig av frågor om hamnbyggnadsarbetens utförande, utan att detta äger rum i samband med eller i nära anslutning till en mera allmän planläggning av hamnväsendet i landet, kan lätteligen leda till en överdimensionering av hamnanläggningarna, särskilt i vad avser hamnkajer med större djup, och medföra en splittring av trafiken, som kan föranleda skadliga rubbningar i konkurrensförhållandena ej blott för sjöfarten såsom sådan — såväl in- och utrikes sjöfart som i förhållande till andra trafikmedel — utan ock de olika hamnarna emellan genom förskjutningar i dessas upplandsområden m. m.

Det kunde därför ifrågasättas, huruvida icke, så länge icke en allmän planläggning av landets hamnpolitik och i samband därmed en allmän inventering och avvägning gentemot varandra av olika hamnbyggnadsprojekt kommit till stånd, beredskapsarbetena såvitt angår hamnarna borde åtminstone i första hand avse hamnbyggnader, som tjäna ett mera lokalt behov.» Och kollegium tillägger: »Innan en på mera bred bas lagd undersökning gjorts och närmare riktlinjer för hamnpolitiken utformats, möter

varje gradering av hamnarna med hänsyn till angelägenheten av vissa arbetens utförande ur synpunkten av hamnarnas betydelse för den allmänna samfärdseln stora svårigheter.»

Det må i detta sammanhang erinras om, att i *Finland* år 1923 regeringen tillsatte en kommitté för undersökning av hamnarna samt för uppgörande av förslag för vilket slag av trafik, i vilken ordning och i vilken utsträckning varje hamn med avseende å sin betydelse borde utbyggas etc. Åtgärden ingick som ett led i strävandena att undersöka alla olika möjligheter att främja finsk sjöfart. Kommittén avgav sitt betänkande år 1925. Detta betänkande är märkligt, då det innehåller ett detaljerat program för finsk hamnpolitik, som sedermera i stort sett följts. Det är också av stort intresse därför att många i betänkandet anförda synpunkter på finska hamnar och finsk hamnpolitik förvånansvärt väl passa in på svenska förhållanden.

Kommittén konstaterar, att beviljandet av understöd och lån till hamnar för utbyggande etc. icke ägt rum enligt något på längre sikt på förhand uppgjort program utan mer eller mindre varit beroende av tillfälligheter. En målmedveten hamnpolitik hade saknats. Fördenskull hade icke heller hamnarna alltid i tid utvecklats i överensstämmelse med trafikens fordringar eller med dess karaktär. Då landets export och import uppvisat en betydande koncentration, vilken särskilt gäller importen, ställdes på olika hamnar helt andra krav än tidigare. Härtill borde staten taga hänsyn vid sin hamnpolitik.

Vid utvidgningar och ombyggnader av hamnar borde i dem icke bindas onödigt kapital, d. v. s. mer än vad trafiken ovillkorligen fordrade. Vid projektering av hamnbyggnader borde programmet uppgöras så, att vid trafikens tillväxt utvidgningar och förbättringar kunde verkställas, serievis fogade till tidigare. Staten borde vidare i sin hamnpolitik beakta endast av trafiken påkallade krav, densamma allmänna betydelse samt hamnarnas ekonomi. På detta sätt sker hamnbyggandet utifrån landets behov, bedömt av en övervakande myndighet.

I *Norge* medförde 1933 års nya hamnlag att staten fick ett vida större inflytande än tidigare över hamnarna. Överuppsikten över dessa utövas av vederbörande departement genom en havnedirektör, som granskar ej blott förslag till hamntaxor, vilka fastställas av regeringen, utan även projekt till hamnbyggnader m. m. Här sker sålunda liksom i *Finland* en prövning av alla hamnbyggnadsförslag ur allmänna synpunkter.

I *Danmark* har ministeriet för offentliga arbeten i november 1942 tillsatt en stor kommitté med uppdrag att undersöka förhållandet mellan statshamnar å ena sidan samt kommunala och andra danska hamnar å den andra. Undersökningen skall särskilt gälla frågan, huruvida statshamnarna under rådande förhållanden äro konkurrenskraftiga gentemot övriga ham-

nar samt huruvida anledning kan finnas att i dessa hamnars intresse vidtaga reglerande åtgärder.

Då ett utbyggande av hamnarna till större kapacitet än de kunna utnyttja anses olämpligt, har ministeriet funnit det önskvärt, att kommittén i betraktande av de senare årens betydande hamnutvidgningar undersöker frågan huruvida, med hänsyn till befolkningens intresse av att trafikbehovet tillgodoses på bästa och billigaste sätt, det kan anses önskvärt att rätten till fortsatt utbyggnad av hamnarna begränsas eller upphäves och eventuellt att vissa av de befintliga hamnarna helt eller delvis läggas ned. I detta sammanhang har kommittén i uppdrag att närmare överväga, huruvida det kan anses önskvärt att söka genomföra en koncentration av importen och exporten i synnerhet från respektive till transoceana länder på vissa danska hamnar, samt att i anslutning härtill taga under övervägande frågan om en nedsättning av gällande hamnavgifter för dylika transporter. Slutligen har kommittén i uppdrag att överväga, huruvida antalet och storleken av de förefintliga fiskehamnarna eller andra anläggningar för fiskefartyg kunna anses lämpliga och i vilka fall nyanläggningar eller utvidgningar krävas såsom stödjepunkter för fiskerinäringen. Nödig hänsyn borde tagas dels till kostnaderna vid eventuella nybyggnader, dels till att man icke vid en framtida utbyggnad skulle komma att påföra fiskerinäringen en orimligt stor underhållsbörda i förhållande till anläggningarnas utnyttjande.

En ordning liknande den som redan sedan länge existerar eller nu planlägges i våra nordiska grannländer stöter helt naturligt på vissa svårigheter i vårt land genom det intrång den kan anses innebära i kommunernas självbestämmanderätt. Emellertid torde man på goda grunder kunna hävda, att redan nu mycket väsentliga inskränkningar i densamma gälla vad hamnarna beträffar. Dessa äro ju också på helt annat sätt än andra kommunala företag bärare av allmänna uppgifter och äga även därför uppbära avgifter av trafiken, något som i sin tur lett till en ganska ingående statskontroll över hamnekonomin. Det vill därför synas, som en liknande kontroll vad hamnbyggnadsväsendet beträffar icke innebär något större ingrepp än det som redan finns på taxepolitikens område. För närvarande granskas också utbyggnadsförslag av kommerskollegium i samband med att statsbidrag sökes; dock icke vad angår fiskehamnar. Utvidgningen av granskningen innebär alltså endast att byggnadsprojekt, som vederbörande kommun själv ämnar bekosta eventuellt med anlitan av lån, även bli föremål för bedömande av samma myndighet som äger det allmänna överinseendet över hamnväsendet. Vad som eljest saknas, är ett genomtänkt hamnpolitiskt program med klara principer beträffande byggnadspolitik. Att ett sådant saknas är anmärkningsvärt.

Den kontroll som kräves över hamnbyggnadsväsendet bör bli av mycket stor betydelse. Det är uppenbart, att denna kontroll skulle tillvarata landets intressen och därmed sjöfartens. Den skulle förhindra att oekonomiska

hamnbyggnader komma till, vilka belasta trafiken med höga avgifter. Den skulle även bespara kommunerna dryga uttaxeringar av hamnmedel. Den skulle slutligen medföra en rationellare användning av statens medel.

Av vad här anförts torde framgå, att det är av stor betydelse för vårt land, att en utredning verkställes av ovan berörda frågor. Icke minst betydelsefullt synes det vara med hänsyn till de förhållanden, som kunna emotes under efterkrigstiden både vad sjöfarten, kommunerna och staten beträffar.

Med hänvisning till ovanstående hemställles,

att riksdagen måtte besluta om skrivelse till Kungl. Maj:t med anhållan

dels om verkställande snarast möjligt av en utredning för åstadkommande av större planmässighet i den svenska hamnbyggnadspolitiken i syfte att förhindra en fortsatt, för det allmänna i längden skadlig överdimensionering av det svenska hamnväsendet med därav följande allvarliga verkningar för icke blott kommunikationernas utan även i viss mån vårt näringslivs sunda utveckling;

dels om framläggande för riksdagen av de förslag, vartill denna utredning kan föranleda.

Stockholm den 19 januari 1943.

Erik Hagberg,
Malmö.
