

Nr 13.

Ankom till riksdagens kansli den 27 maj 1943 kl. 11 f. m.

Andra kammarens tredje tillfälliga utskotts utlåtande, nr 13, i anledning av väckt motion angående åstadkommande av större planmässighet i den svenska hamnbyggnadspolitiken.

En inom riksdagens andra kammare väckt, till dess tredje tillfälliga utskott hänvisad motion, nr 54, har herr *Hagberg* i Malmö hemställt, 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. *Motionen.*

Inom första kammaren har väckts en motion, I: 72, av enahanda innehåll.

Utlåtanden hava i vederbörlig ordning inhämtats från kommerskollegium, som hört Sveriges industriförbund och Sveriges allmänna exportförening, från väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, järnvägsstyrelsen, vattenfallsstyrelsen och statens arbetsmarknadskommission, varjämte utskottet berett samtliga auktoriserade handelskammare, svenska hamnförbundet, Sveriges allmänna sjöfartsförening och Sveriges redareförening tillfälle yttra sig över motionen. För de inkomna uttalandena skall här nedan redogöras i sammandrag. *Utredning.*

Kommerskollegium anför bland annat: Kollegium hälsade med tillfredsställelse det nu framkomna förslaget om utredning för åstadkommande av större planmässighet i hamnbyggnadspolitiken. Emellertid vore Kollegium fullt medvetet om att en dylik allmän planläggning innefattade ett mycket komplicerat problem. Vid densamma måste hänsyn tagas icke blott till transportbehovet för varje särskild hamn utan även till de möjligheter, som stode till buds för en rationalisering av trafiken. Därest utredningen, såsom i motionen torde avses, skulle kunna taga sikte på möjligheten av en centralisering av särskilt den reguljära transoceaniska trafiken, måste vidare förutsättningarna för anordnande av en därav betingad, ur ekonomiska och andra synpunkter tillfredsställande omlastningstrafik upptagas till undersökning. I sådant avseende torde det bland annat bliva nödvändigt att göra en avvägning mellan de sjöväga och landväga trafikmedlens möjligheter att på bästa sätt betjäna denna trafik, eller, med andra ord, man måste undersöka huru godsets överförande från produktions- till utskeppningsorten — respektive för importgodset från lossnings- till

destinationsorten — lämpligen skulle kunna fördelas mellan sjöfarten, järnvägarna och lastbilstrafiken. Kort sagt, en planläggning av hamnbyggnadspolitik syntes, om den skulle inriktas på längre sikt, knappast kunna åstadkommas utan i samband med en allsidig trafikutredning, därvid även betydelsefulla spörsmål på varudistributionens område borde upptagas till behandling. Kollegium hölle före, att en dylik utredning skulle kunna bli av betydelse för det svenska näringslivet, och ville därför förorda, att anstalter snarast möjligt vidtoges för genomförande av en sådan utredning. Inom Kollegium hade sedan någon tid pågått vissa förarbeten för klarläggande av sjöfartens efterkrigsproblem på längre sikt. Därvid hade bland annat verkställts vissa förberedande undersökningar, vilka torde vara ägnade att läggas till grund för uppgörandet av en generalplan för hamnbyggnaderna. Kollegium erinrade om att Kungl. Maj:t genom beslut den 19 mars 1943 bemyndigat chefen för finansdepartementet att föranstalta om ett flertal utredningar, avseende olika ekonomiska problem i samband med återgången till fredshushållning. De av Kollegium redan igångsatta utredningar, som i det föregående berörts, torde komma att inordnas i den allmänna utredningsplanen och koordineras med övriga utredningar med motsvarande allmänna syfte. Detsamma torde böra gälla även den i motionen föreslagna utredningen.

Med stöd av det anförda hemställde Kollegium, att utskottet måtte föreslå riksdagen att hos Kungl. Maj:t begära, att i samband med redan anbefallda utredningar över de åtgärder, som kunde bli påkallade vid återgången till fredshushållning, måtte anordnas en allsidig utredning med de uppgifter, som ovan angivits, därvid särskilt frågan om åstadkommande av större planmässighet i den svenska hamnbyggnadspolitikens borde tagas under övervägande.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen anför i huvudsak: Någon plan för utbygget av landets samlade hamn- och farledsapparat föreläge visserligen ej, men det syntes med fog kunna hävdas, att verkställda utbyggnader det oaktat ej skett planlöst. Före beviljandet av statsbidrag till hamn- eller farledsföretag underkastades nämligen föreliggande förslag noggrann prövning — ur såväl teknisk som ekonomisk synpunkt — av vederbörande statliga myndigheter, nämligen länsstyrelsen, kommerskollegium, lantbruksstyrelsen (beträffande fiskehamnar), väg- och vattenbyggnadsstyrelsen samt i vissa fall statens trafikkommission. Respektive hamnförvaltningar torde även få anses vara insatta i hit hörande frågor. I vissa hamnfrågor infordrades därjämte yttrande från vederbörande handelskammare. Vidare kunde man i detta sammanhang ej bortse från svenska hamnförbundets 30-åriga gagnande verksamhet inom landets hamnväsen samt från de insatser, som gjorts av föreningen för inre vattenvägar beträffande kanaler och farleder. Därjämte hade de militära myndigheternas krav beaktats.

Med undantag för ett par fiskehamnar — byggda 1916—24 — kunde enligt styrelsens uppfattning en överdimensionering av med statsbidrag byggda hamnar och farleder knappast sägas hava ägt rum. Ett flertal handelshamnar

vore fortfarande i behov av ytterligare utbyggnad och fördjupning samt av förbättrade lastnings-, lossnings- och transportanordningar. Att vissa hamnar under nuvarande kris ej till fullo kunde utnyttjas vore nog riktigt, men detta förhållande komme med all sannolikhet att ändras, så snart normala tider åter inträdde. De utförda fiskehamnarna hade i stor utsträckning stimulerat till anskaffande av större och ändamålsenligare båtar, vilket medfört krav på ökat utrymme och utvidgning av hamnarna. Vissa av våra inre vattenvägar borde även fördjupas och förbättras, därest inuti landet belägna städer och industri-företag skulle erhålla direkt sjöfartsförbindelse för sin export och import, vilket måste anses vara av betydelse för fraktkostnadernas nedbringande.

Beträffande frågan, huruvida det vore ekonomiskt riktigt att investera så stora belopp i fiskehamnar, förtjänade påpekas, att vårt land med avseende å sådana anläggningar kommer långt efter grannländerna Norge och Danmark.

Såsom tidigare framhållits föreläge ett stort behov av förbättring och utvidgning av redan utförda fiskehamnar. Härtill komme över 100-talet nya platser, där fråga väckts om hamnförbättringar i syfte att möjliggöra ett mera rationellt bedrivande av fisket, som speciellt nu och med all sannolikhet allt framgent kommer att utgöra ett viktigt led i vår folkförsörjning.

Vad slutligen beträffar småbåtshamnar så hade kostnaden för dessa bestritts av en del av den skatt, som erlägges för bensin, förbrukad av motorbåtar. Det torde vara allmänt erkänt, att dessa hamnar fylla ett behjärtansvärt behov och att ifrågavarande bensinskattemedel kommit till sin rätta användning.

I motionen framhölls vidare, att en centralisation av hamnrörelsen i sin helhet till ett mindre antal hamnar skulle bidra till att stärka konkurrenskraften hos landets industri, handel och sjöfart. Motionären hade ej ingått närmare på huru en dylik centralisation skulle utföras, men den torde ej kunna ske med mindre rörelsen i de övriga hamnarna i viss utsträckning nedläggas och de privilegierade hamnarna i motsvarande grad utbyggas. Samtliga handelshamnar med några få undantag vore av mycket gammalt datum och hade under årens lopp utbyggts och förbättrats samt anpassats efter vad som erfordrats för tillgodoseende av på platsen uppväxande industri och handel samt förhållandena i övrigt. Att i viss omfattning nedlägga rörelsen vid någon av dessa hamnar, vilka enligt vad tidigare anförts icke kunde anses vara överdimensionerade för sin nuvarande normala trafik, syntes väl knappast kunna ifrågakomma. En centralisation kunde visserligen medföra större möjligheter att rationalisera arbetet i själva hamnen med godsets lastning, lossning och om-lastning, men den kunde ej drivas för långt utan att medföra skadliga konsekvenser ur såväl sociala som exempelvis försvarssynpunkter. Man borde heller icke glömma, att syftmålet med en centralisation borde vara att nedbringa totalkostnaden för godsets transport från säljaren till köparen och ej endast kostnaden för sjötransporten och vad därmed sammanhänger.

En centralisation av fiskehamnarna kunde i vad avser fisket på ost- och syd-

kusten ej ifrågakomma i annan mån än att stödhamnar anordnades på lämpliga platser i avsikt att underlätta fisket på mera avlägset belägna fiskeplatser. Försök till sammanslagning av fiskehamnar hade gjorts vid flera tillfällen, men dessa hade av naturliga skäl misslyckats. En koncentration av viss hamntrafik vore dock på sin plats. Detta gällde till exempel den transoceaniska linjetrafiken, som betjänas av fartyg, vilka fordra ett vattendjup av över 8 m och särskilt dyrbara hamnanordningar. Det torde dock i vissa fall vara ekonomiskt fördelaktigt, att fartyg av denna storleksordning kunna angöra även andra hamnar för lossning eller lastning av större dellaster. Lämpligheten av att ytterligare utöka tillsynen över hamnväsendet kunde dock ifrågasättas.

Då emellertid en utredning av de ekonomiska förhållandena inom landets hamnväsende syntes motiverad med hänsyn till rationell och ändamålsenlig planläggning, ville styrelsen ansluta sig till motionärens förslag om utredning. Denna borde i första hand omfatta en undersökning beträffande de totala transportkostnaderna för olika varuslag till olika platser med användande av tillgängliga transportorgan. Härigenom skulle kunna erhållas en överblick över de mest ekonomiska transportvägarna att läggas till grund för en rationalisering.

Motionen berörde även frågan angående upprättande av en generalplan (program) för hamnbyggnadspolitik, vilket förslag syntes lämpligt. Detsamma borde genomföras, om ovannämnda utredning gäve tillräckligt klara utgångspunkter för upprättande av en sådan plan. Man måste dock ihågkomma, att om en sådan plan uppgöres med avsikt att den skall vara ett stöd för prövning av projekt, som väntas komma till utförande, den ständigt måste hållas aktuell. Utarbetandet av generalplanen borde ske i nära kontakt med eventuellt förefintliga dylika planer för järnvägar och vägar.

Järnvägsstyrelsen anför bland annat: De i motionen uttryckta farhågorna för att landets samlade transportapparat, i likhet med vad fallet var före det nu pågående kriget, efter återinträdandet av mera normala tidsförhållanden — och då givetvis än mer under en efterkrigskris — ånyo kan komma att framstå som överdimensionerad torde icke vara oberättigade.

Hamnarnas utveckling hade till skillnad från järnvägarnas till övervägande del bestämts efter lokala och kommunala intressesynpunkter, och de hade på grund härav — helt naturligt — i många fall kommit att utbyggas mera med tanke på att kunna konkurrera med andra närliggande hamnar än med hänsyn till deras behövlighet och nytta för landet. Denna hamnpolitik, som delvis befrämjats av att statens hjälpverksamhet hittills huvudsakligen torde ha tagit sikte på att bereda arbetstillfällen, hade sannolikt medfört en mindre ändamålsenlig decentralisering av trafiken och en överdimensionering av landets samlade hamnapparat. Med hänsyn härtill och då nu åter planerades anläggningsarbeten, vilkas art och angelägenhetsgrad göra dem lämpliga såsom arbetsobjekt för friställd arbetskraft, syntes det enligt järnvägsstyrelsens mening synnerligen välbetänt, att en utredning komme till stånd i syfte att åstad-

komma större planmässighet än hittills i den svenska hamnbyggnadspolitiken. En viss gradering av hamnarna med hänsyn till deras lämplighet för en ekonomisk utbyggnad samt för betjänande av ett mer allmänt kommunikationsbehov syntes även vara möjlig att åstadkomma. En koncentration av hamntrafiken, åtminstone vad gäller mera djupgående fartyg, till ett fåtal lämpliga och väl utrustade hamnanläggningar måste ur samhällsekonomisk synpunkt vara fördelaktigare än en fördelning av trafiken på ett flertal, var för sig mindre väl utrustade hamnar. En utredning i av motionären antydd riktning syntes kunna motverka tendenser till alltför starkt beaktande av kajlängdens betydelse på bekostnad av hamnens maskinella utrustning m. m. och befrämjade en samordning av olika kommunikationsmedel för att få fram största möjliga trafikkapacitet hos hamnapparaten för minsta möjliga sammanlagda kapitalutlägg.

Även för järnvägarnas del vore en större planmässighet i fråga om hamnarnas utbyggnad av icke ringa betydelse, och det låge därför otvivelaktigt icke blott i sjöfartens utan även i järnvägarnas intresse, att trafiken under normala tider i största möjliga utsträckning koncentrerades till så få som möjligt men väl utrustade hamnar. Av vikt ur järnvägssynpunkt vore likaledes, att ut- och ingående gods i en hamn såväl i avseende på omfattning som tiden vägde någorlunda jämnt, så att de järnvägsvagnar, som där avlämnat gods, omedelbart och på samma ställe kunna avhämta ungefär lika mycket gods. I detta hänseende hade förhållandena hittills varit mindre rationella. Dylika ur järnvägssynpunkt betydelsefulla omständigheter torde självfallet icke kunna vinna vederbörligt beaktande, om kommunerna liksom hittills själva skola handha frågorna om hamnarnas utbyggnad.

I anslutning till vad ovan anförts tillstyrkte järnvägsstyrelsen en utredning för åstadkommande av större planmässighet i den svenska hamnbyggnadspolitiken, vilken utredning även torde böra taga sikte på hamnarnas taxepolitik.

Svenska hamnförbundet framhåller i huvudsak följande: Det stode klart för förbundet, att de världsekonomiska förhållandena efter kriget komme att framtinga ett konkurrenskraftigt transportsystem, vilket i främsta rummet syntes innefatta samverkan mellan transportmedlen och dessas rationella utnyttjande till det helas gagn men därjämte kunde komma att innebära ett tvång till viss koncentration av den transoceaniska trafiken. Till vilka hamnar en koncentration i så fall lämpligen borde äga rum med hänsyn till vårt lands geografiska förhållanden, industriens och befolkningens lokalisering, järnvägarnas sträckning, hamnarnas och varornas beskaffenhet m. m. och huru trafiken från och till dessa koncentrationshamnar bör ordnas, vore spörsmål av mycket stor betydelse för hamnarna.

Hamnbyggnadsfrågor hade under senaste decenniet i regel bedömts och behandlats såsom arbetsberedskapsfrågor. Förbundet kunde icke finna, att detta inneburit en riktig bedömning av dessa viktiga spörsmål. Det syntes snarare angeläget att hamnbyggnadspolitiken inställes på tillgodoseende av handelns och samfärdselns behov och genomföres på ett sätt, som vore ägnat att skapa

positiva fördelar för det hela. Grunderna för en sådan hamnbyggnadspolitik torde behöva utan uppskov bli föremål för sakkunnig utredning.

Förbundet tillstyrkte därför, att utredning av hithörande spörsmål verkställes snarast möjligt.

Arbetsmarknadskommisionen framhåller, att kommissionens planläggning av arbeten för motverkande av arbetslöshet genom beredskapsarbeten ständigt varit inriktad på uteslutande högst *viktiga* arbeten, och det hade för kommissionen varit angeläget, att tillräckligt antal dylika företag skulle finnas förberedda för mötande av en kommande kris. För bedömande av olika ifrågasatta företags angelägenhet hade kommissionen haft upprepade samråd med statliga myndigheter och andra. Ifråga om hamnbyggnadsföretag hade sålunda samråd skett med vederbörande länsstyrelser och med väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Vid prövning av dessa ärenden hade, särskilt när det gällt handelshamnarna, emellertid uppkommit frågor av den art, att kommissionen icke ansett sig böra fatta beslut utan att dessförinnan ha fått frågorna belysta ur andra och vidare synpunkter än dem, som de ovannämnda myndigheterna kunnat ge. I dylikt syfte hade kommissionen också riktat hänvändelse till kommerskollegium.

I anslutning till vad ovan anförts beträffande planläggningen, ville kommissionen, som nu förberedde åtgärder för motverkande av en eventuell fredskris, livligt tillstyrka, att ett särskilt utredningsorgan skapas med uppgift att framlägga ett program för hamnbyggnadspolitiken.

Vattenfallsstyrelsen erinrar om Väner- och Mälarhamnarnas betydelse för trafiken även på avlägsnare länder och framhåller, att — med hänsyn till att nödhjälpsarbeten sannolikt bleve efter kriget erforderliga inom olika delar av landet — det vore gagneligt, om man då kunde bedöma värdet av olika arbeten berörande trafik, kanaler och hamnar mot bakgrunden av en allmän trafikutredning.

Stockholms handelskammare anför i huvudsak följande: Handelskammaren delade så till vida motionärens uppfattning, att den ansåge en koncentration av den transoceaniska linjetrafiken till ett fåtal större hamnar ur ekonomisk synpunkt önskvärd, liksom den givetvis också ansåge, att en ekonomiskt sund hamnbyggnadspolitik bör eftersträvas. De möjligheter, som stå till statens förfogande att reglera hamnutvecklingen genom att vägra statsbidrag eller lån, borde sålunda utnyttjas i den mån så är erforderligt för att hindra misshushållning genom alltför expansiva hamnbyggnadsföretag. Handelskammaren måste däremot uttala betänkligheter emot så långtgående ingripanden på hamnpolitikens område, som av motionären ifrågasätts.

Hamnbyggnadspolitiken syntes handelskammaren icke böra fastlåsas vid en gång för alla fastslagna normer. Den borde liksom all annan ekonomisk politik rättas efter utvecklingen. Den av motionären tänkta klassificeringen av hamnar efter deras allmänna betydelse — en klassificering, som skulle vara bestämmande för vilka hamnar, som kunde påräkna stöd för utvidgningar — bleve en synnerligen ömtålig sak, och klassificeringen finge, även om den

utfördes på bästa möjliga sätt, endast en temporär betydelse. Även en hamn av tidigare blott lokal karaktär kunde på grund av den industriella utvecklingen på orten och genom insiktsfull och handlingskraftig ledning efter en begränsad tidrymd få så stor betydelse, att dess fortsatta utbyggnad måste anses vara av allmänt intresse. Å andra sidan kunde en hamn med från början bättre förutsättningar förlora allt mer i betydelse såsom följd av otillfredsställande skötsel av hamnförhållandena och minskad industriell livaktighet i hamnens uppland.

Ett fastlåst hamnbyggnadsprogram med tillförsäkrad monopolrätt för vissa hamnar skulle beskära möjligheterna till fri konkurrens hamnarna emellan och upphäva stimulansen för behövliga rationaliseringsåtgärders genomförande. Antagandet av en generalplan, enligt vilken vissa hamnar karakteriseras såsom mindre önskvärda ur allmänna synpunkter, skulle dessutom kunna medföra, att den industriella produktionen i vederbörande trakter droge sig för att genomföra sådan utveckling, som kanske eljest skulle med fördel kommit till stånd, varigenom för hamnarna och kommunerna allvarliga ekonomiska följder kunna uppstå.

Handelskammaren ansåge alltså, att den föreslagna utredningen icke bör resultera i något program för en framtida hamnpolitik på lång sikt. Utredningen syntes handelskammaren få sitt värde främst däri, att den ställer till de statliga myndigheternas förfogande material och synpunkter, som underlätta ett bedömande ur det allmännas synpunkter av inkommande framställningar från kommuner eller andra om bidrag eller lån för utförande av hamnbyggnadsprojekt.

Inom vissa av landets hamnar rådde mindre rationella arbetsmetoder, vilka inverka ogynnsamt på hamnarnas utnyttjande och på hamnkostnadernas höjd till men för svenska företagare i konkurrens med utlandet. Handelskammaren tilläte sig framhålla lämpligheten av att även detta spörsmål blir föremål för behandling i samband med den ifrågasatta utredningen. Stockholms handelskammare tillstyrkte sålunda den i motionen föreslagna utredningen i ovan angiven omfattning och föreslog att verkställandet av utredningen anförtros kommerskollegium, inom vars sjöfartsbyrå handläggas ärenden rörande vårt lands hamnväsende.

För en utredning, ehuru i en del fall med vissa reservationer i fråga om den i motionen lämnade motiveringen, hava uttalat sig *Sveriges allmänna exportförening, Sveriges industriförbund, Sveriges allmänna sjöfartsförening, Sveriges redareförening samt Östergötlands och Södermanlands handelskammare, Smålands och Blekinge handelskammare, Gotlands handelskammare, Skånes handelskammare, handelskammaren i Göteborg, Västergötlands och Norra Hallands handelskammare, handelskammaren i Gävle och Västernorrlands och Jämtlands läns handelskammare.*

Sveriges allmänna exportförening pekar på den samordning mellan olika trafikleder, som genomförts i Tyskland och Finland till fromma för näringslivet, närmast exporten, och understryker behovet av en omedelbart verkställd,

allsidig och förutsättningslös utredning om vad som kan göras för befrämjande av vår transoceaniska export och import.

Sveriges allmänna sjöfartsförening uttalar sig om fördelarna för den transoceaniska sjöfarten samt även, ehuru i mindre grad för Medelhavsfarten och Nordsjöfarten av en centralisering av trafiken till endast ett fåtal hamnar men vill dock icke göra gällande, att en dylik centralisering under alla förhållanden skulle vara önskvärd. Föreningen ansåge det angeläget, att en undersökning av denna komplicerade fråga komme till utförande.

Sveriges redareförening framhåller vikten av att en eventuell utredning blir förutsättningslös.

Industriförbundet varnar för en alltför långt driven centralisering på detta område, varigenom nyttig konkurrens hindras och mångsidigheten i olika landsdelars näringsliv ej kommer till uttryck.

Östergötlands och Södermanlands handelskammare finner motionen alltför ensidigt inriktad mot stark koncentration av hamnväsendet samt erinrar om vikten av att kommunerna ej berövas sina befogenheter till förmån för en statsdrift, vars ekonomiska konsekvenser för berörda samhällen kunde bliva katastrofala. Liknande synpunkter åberopas av *Smålands och Blekinge handelskammare*. *Skånes handelskammare* och *handelskammaren i Göteborg* konstatera, att meningarna bland representanterna för distriktens näringsliv bryta sig i fråga om lämpligheten av en starkare koncentration. *Handelskammaren i Gävle* framhåller, att en centralisering skulle medföra fördyring av varorna för konsumenterna och i synnerhet gynna den utländska linjesjöfarten.

En bestämt avvisande hållning till motionen intages av *handelskammaren i Karlstad*, som anför i huvudsak följande:

Handelskammaren anser det felaktigt att se på frågan såsom uteslutande en ekonomisk fråga. Det vore enligt kammarens mening en viktig folkhushållningsfråga, och den kritik, som ofta hörts, hade gällt icke fiskehamnarnas antal utan de alltför stora kostnader, som beklagligtvis nedlagts på enstaka håll, där en mindre dyr apparat varit på sin plats. Sådana misstag skulle helt lätt kunna hindras, om kommerskollegium finge samma rätt till kostnadskontroll över fiskehamnar som över handelshamnarna. Inom handelskammarens distrikt förefunnes knappast några svårare missförhållanden att påtala. Handelskammaren betonade att statsunderstöd till hamnar väsentligen bestått av lån, ofta i synnerligen blygsamma proportioner till det av kommunen tillskjutna beloppet. Handelskammaren kände ej ett enda exempel på att de erhållna lånen ej återbetalts i vederbörlig ordning. Att hamnarna vissa år visade underskott och framtvingade uttaxeringar, vore ej kännetecknande endast för de mindre hamnarna och sammanhängde som bekant med växlingen i konjunkturen, som ej utplånas genom en koncentration.

En koncentrerad till de tre storhamnarna, sådan som motionären finner behöflig, krävde i själva verket en uppdelning av vårt land i ett fåtal uppland.

Handelskammaren hade svårt att tro, att ens någon koncentration i den riktningen kan komma under diskussion. Givetvis vore det för storhamnarna fördelaktigt, om hela landets industri kunde koncentreras till deras omedelbara närhet, men detta skulle vara en riksolycka och stå i strid med de nutida, fullt naturliga strävandena att sprida ut industrien så mycket som möjligt. Ett verkligt riksintresse vore givetvis, att största möjliga lastkvantitet ställes till de transoceaniska linjernas förfogande, särskilt som vårt lands ekonomiska återuppbyggnad efter en kommande fred högst väsentligt kommer att bero av exportindustriens utveckling. Ändamålet kunde enligt handelskammarens mening ej uppnås, så framt ej den inre sjöfarten liksom kustfarten, såsom det obestriddigen billigaste trafikmedlet, finge i största möjliga utsträckning tillföra vederbörande oceanhamn exportgodset och därifrån distribuera importgodset.

Huruvida en storhamn, t. ex. Göteborg, vore i stånd att till näringslivets fromma ta hand om *all* utrikeshandel måste på grund av erfarenheten från både förra och nu pågående världskrig besvaras nekande. Det hade varit till den största nytta att man därvid haft tillgång till de mindre djuphamnarna på västkusten emedan en del av *utrikestrafiken* — över Nord- och Östersjön samt Medelhavsländerna — kunnat tagas om hand därifrån och från djuphamnar i Vänern och på västkusten. Tack vare djuphamnarna hade affärslivet kunnat utvecklas gynnsamt. Motionären hade givit uttryck för en olycklig tendens att minska kommunernas självbestämmanderätt. Det syntes handelskammaren vara en viktig sak att bevara den lokala självständigheten. Handelskammaren avstyrkte för sin del bestämt bifall till motionen.

För egen del får *utskottet* anföra följande.

Den geografiska gestaltningen av Sverige och dess i förhållande till ytan jämförelsevis långa kuster vid två hav har såsom en naturlig konsekvens givit sjöfarten en avsevärd betydelse. Huvuddelen av vårt lands import- och exportvaror befordras med fartyg. Sedan förbindelselederna till vissa större insjöar (Vänern, Mälaren) anpassats efter mera djupgående fartyg, kunna även områdena kring dessa insjöar i här förevarande avseende jämsställas med kustområden. Men sjöfarten bygger i sin tur på och förutsätter ett rationellt anordnat hamnväsen. Även fiskerinäringen kräver för sin uppgift hamnanordningar, där fångsterna kunna omhändertagas och distribueras. Ej minst under pågående världskrig ha fiskehamnarna ernått en ökad aktualitet ur folkförsörjningens synpunkt. På grund av landets läge och form, som ovan angivits, ha därför hamnanläggningarna för olika ändamål kommit att spridas över en stor yta och uppgå till ett jämförelsevis stort antal, c:a 200, ett förhållande i strid mot den koncentration, som blivit en naturlig följd av vissa andra länders lägen och geografiska struktur. Det är givet, att om också de största städernas hamnar i huvudsak kunnat anläggas och vidmakthållas av vederbörande städer själva, så har dock flertalet hamnar av mindre omfattning påkallat hjälp av det allmänna i form av statsbidrag till skiftande belopp. Mångenstädes ha arbetslöshetssynpunkter spelat en ej oviktig roll vid tillkomsten av dessa mindre anläggningar, särskilt

Utskottet.

fiskehamnar. Från flera håll har framhållits, hurusom härvidlag en viss överdimensionering blivit följdén ävensom att hamnar kommit att förläggas så nära varandra att erforderligt uppland blivit alltför beskuret. Om vikten av att en effektiv kontroll över användningen av allmänna medel alltid bör utövas såväl i fråga om tillkomsten och utrustningen av hamnar som ock deras ekonomi (taxa) kan tvekan väl ej hysas. Utskottet har emellertid icke känt sig övertygat om att några större missförhållanden hittills uppstått vid nu tillämpat system, helst som före tilldelandet av statsbidrag de myndigheter, som haft att tillvarataga det allmännas intressen inom vederbörande område (exempelvis lantbruksstyrelsen i fråga om fiskehamnar), haft tillfälle att granska planer och uttala sig om behovet. Såsom av motionen framgår har under årens lopp summan av nedlagda statsbidrag stigit till betydande belopp. Mot lämpligheten av vissa investeringar kunna möjligen med visst fog riktas anmärkningar. Men — oavsett huruvida i vissa avseenden olika meningar kunna hysas om lämpligheten av tillkomsten av i synnerhet en del smärre hamnanläggningar — synes frågan om de större och för sjöfarten vida viktigare handelshamnarnas ställning i framtiden vara förtjänt av en särskild uppmärksamhet. Från skilda håll har vitsordats, att man efter det nu pågående kriget har att emotse svårigheter för näringslivet och räkna med omställningar inom detsamma som en följd av en allt hårdare konkurrens om tonnaget och världshandeln på dess eventuellt nya vägar. Det gäller därvid också för vårt land att möta de ändrade förhållandena så väl rustat, som omständigheterna medgiva. En allsidig utredning om trafikhushållningen och trafikens rationella framförande med olika trafikmedel synes lämpligen böra företagas, antingen separat eller, och skäl synas tala därför, i samband med de åtgärder, som i övrigt planeras för mötande av fredskrisen och lösande av framtidens ekonomiska frågor på skilda områden inom samhällslivet.

Motionären har givit motionen en sådan utformning, att dess motivering enligt utskottets mening kommit att väl ensidigt taga sikte på önskemålen hos de få storhamnarna och den oceangående linjesjöfarten. Detta synes utskottet innebära ett förbiseende av andra intressen, som kräva beaktande. Åtskilliga av de mellanstora kuststädernas hamnar och vissa inlandshamnar förmedla dock en ingalunda obetydlig sjöfart på utlandet liksom också lasthamnar vid kusterna i omedelbar anslutning till större industrianläggningar hava visat sig motsvara näringslivets krav inom en viss ort och fylla utan tvivel legitima behov utan att i nämnvärd grad taga det allmännas hjälp i anspråk. En koncentration av sjöfarten till ett starkt beskuret antal storhamnar skulle väl utan tvivel medföra vissa påtagliga fördelar för linjesjöfarten, som i regel är knuten till just dessa, men å andra sidan säkerligen leda till icke önskvärda konsekvenser på andra håll. Ett försvarande och eventuellt nedläggande av industrier och trafikleder bleve sannolikt en följd därav liksom en allmän nedgång i ekonomiskt avseende för de berörda samhällena. I de samhällena åter, däri ökad hamnrörelse skulle komma att medföra ytterligare industriell och annan verk-

samhet inom näringslivet, finge man helt säkert räkna med svårigheter i socialt och trafiktekniskt hänseende för att kunna motsvara genom koncentrationen ökade krav. En omställning av hela vårt trafikväsen för godsdistribution skulle kräva en avsevärd kapitalinvestering och i många fall bidraga till en fördröjning av varorna i konsumtionsorten. I detta samband önskar utskottet understryka betydelsen av att sjöfartens ställning såsom hjälpverksamhet i samhället icke bortskymmes av dess intressen som fristående näring. Härtill komma ytterligare vissa skäl, som tala mot en alltför stark koncentration av hamnväsendet. Erfarenheter från världskriget och de senaste årens svåra isvintrar kunna anföras som exempel härpå. Slutligen bör här erinras om det i vårt land med framgång tillämpade kommunala självstyrets krav på rörelsefrihet inom skäliga gränser.

Såsom en sammanfattning vill utskottet framhålla, att skäl tala för verkställande av en allsidig utredning om hamnväsendets rationalisering såsom ett led såväl i strävandena att av statsfinansiella skäl begränsa tilldelningen av statsmedel till allenast sådana företag, som kunna anses väl motiverade från näringspolitisk eller folkförsörjningssynpunkt, som ock i arbetet på vår beredskap att möta efter freden inträdande förändrade förhållanden. Den bör dock ej givas den speciellt mot koncentration till ett fåtal storhamnar orienterade inriktning, som motionen synes utvisa, utan göras förutsättningslös.

Utskottet hemställer, under återopande av det ovan anförda,

att andra kammaren måtte för sin del, med bifall till motionen II: 54, besluta, att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t anhåller

dels om verkställande snarast möjligt av en utredning för åstadkommande av större planmässighet i den svenska hamnbyggnadspolitiken,

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

Stockholm den 20 maj 1943.

På utskottets vägnar:

MARTIN LJUNGBERG.

Närvarande: herrar *Ljungberg, Thapper, Hedqvist, Nilson* i Spånstad, fru *Skoglund-Lindblom*, herrar *Skagerlund, Andersson* i Göteborg, fru *Linderoth-Andersson*, herrar *Blombäck* och *Severin* i Gävle.
