

## Nr 12.

Ankom till riksdagens kansli den 27 maj 1943 kl. 1 e. m.

*Första kammarens andra tillfälliga utskotts utlåtande i anledning av väckt motion angående åstadkommande av större planmässighet i den svenska hamnbyggnadspolitiken.*

I en inom riksdagens första kammare väckt till dess andra tillfälliga utskott hänvisad motion, nr 72, har herr Carl Eric Ericsson 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 till riksdagen av det beslut, vartill denna utredning kan föranleda.

Inom andra kammaren har väckts en likalydande motion nr 54.

I fråga om motiveringen får utskottet hänvisa till motionen II: 54.

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

*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 destinations-

orten — lämpligen skulle kunna fördelas mellan sjöfarten, järnvägarna och lastbilstrafiken. Kort sagt, en planläggning av hamnbyggnadspolitiken 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 hamnbyggnadspolitiken borde tagas under övervägande.

*Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* framhåller i huvudsak följande:

Någon plan för utbyggandet 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 väl insatta i hithörande 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 industriföretag, 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. Härtil 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 komme 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 erlades för bensin förbrukad av motorbåtar. Det torde vara allmänt erkänt, att dessa hamnar fylla ett behjärtansvärt behov och att ifrågasvarande besinskattemedel 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 nedlades och de privilegierade hamnarna i motsvarande grad utbyggdes. 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 omlastning, men den kunde ej drivas för långt utan att medföra skadliga konsekvenser ur såväl sociala som exempelvis försvarssynpunkter. Man borde heller icke glömma, att syftet 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 sydkusten, 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 betjänades 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 ansuta 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. Det samma borde genomföras, om ovannämnda utredning gäve tillräckligt klara utgångspunkter för upprättande av en sådan plan. Man måste dock ihågkomma, att om en sådan plan uppgjordes med avsikt att den skulle vara ett stöd för prövning av projekt, som väntades 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 hade varit före det nu pågående kriget, efter återinträdandet av mera normala tidsförhållanden — och då givetvis än mer under en efterkrigskris — ånyo kunde 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 arbetstillfällena, hade sannolikt medfört en mindre ändamålsenlig decentralisering av trafiken och en överdimensionering av landet samlade hamnapparat. Med hänsyn härtill och då nu åter planerades anläggningsarbeten, vilkas art och angelägenhetsgrad gjorde dem lämpliga såsom arbetsobjekt för friställd arbetskraft, syntes det enligt järnvägsstyrelsens mening synnerligen välbetänkt, att en utredning komme till stånd i syfte att åstadkomma större planmässighet än hittills i den svenska hamnbyggnadspolitik. En viss gradering av hamnarna med hänsyn till deras lämplighet för en ekonomisk utbyggnad samt för betjäning av ett mer allmänt kommunikationsbehov syntes vara möjlig att åstadkomma. En koncentration av hamntrafiken, åtminstone vad gäller mera djupgående fartyg, till ett fåtal lämpliga och väl utrustade hamnanläggningar måste ur samhälls-ekonomisk 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 väge någorlunda jämt, 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. Dyliga ur järnvägssynpunkt betydelsefulla omständigheter torde självfallet icke kunna vinna vederbörligt beaktande, om kommunerna liksom hittills själva skulle handha frågorna om hamnarnas utbyggnad.

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

*Svenska hamnförbundet* framhåller i huvudsak:

Det stode klart för förbundet, att de världsekonomiska förhållandena efter kriget komme att framtvunga 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 borde 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 hamnbyggnadspolitikken inställdes på tillgodoseende av handelns och samfärdselns behov och genomfördes 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 verkställas snarast möjligt.

*Statens arbetsmarknadskommission* yttrar bland annat:

Kommissionens planläggning av arbeten för motverkande av arbetslöshet genom beredskapsarbeten hade ständigt varit inriktad på uteslutande högst viktiga arbeten och det hade för kommissionen varit angeläget, att tillräckligt antal dyliga 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. I fråga 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 hänvänt sig till kommerskollegium.

I anslutning till vad ovan anförts beträffande planläggningen, ville kom-

missionen, som nu förberedde åtgärder för motverkande av en eventuell fredskris, livligt tillstyrka, att ett särskilt utredningsorgan tillskapades 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 borde resultera i något program för en framtida hamnpolitik på lång sikt. Utredningen syntes handelskammaren få sitt värde främst däri, att den ställde till de statliga myndigheternas förfogande material och synpunkter, som under-

lättade 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 inverkade ogynnsamt på hamnarnas utnyttjande och på hamnkostnadernas höjd till men för svenska företagare i konkurrens med utlandet. Handelskammaren tillåte sig framhålla lämpligheten av att även detta spörsmål bleve föremål för behandling i samband med den ifrågasatta utredningen. Stockholms handelskammare tillstyrkte sålunda den i motionen föreslagna utredningen i ovan angiven omfattning och föresloge att verkställandet av utredningen anförtroddes kommerskollegium, inom vars sjöfartsbyrå handläggas ärenden rörande vårt lands hamnväsende.

För 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 Gefle och Västernorrlands och Jämtlands läns handelskammare.*

Sveriges allmänna exportförening pekar på den samordningen 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 transoceanica export och import. — Sveriges allmänna sjöfartsföreningen uttalar sig om fördelarna för den transoceanica sjöfarten ävensom, 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 anser det angeläget, att en undersökning av denna komplicerade fråga komme till utförande. — Sveriges redareförening framhåller vikten av att en eventuell utredning blir förutsättningslös. — Sveriges industriförbund 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 katastrofal. — 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 framtingade uttaxeringar, vore ej kännetecknande endast för de mindre hamnarna och sammanhängde som bekant med växlingen i konjunkturer, som ej utplånas genom en koncentration.

En koncentration till de tre storhamnarna, sådan som motionären funne behöfvig, 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 kunde 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 ställdes till de transoceaniska linjernas förfogande, särskilt som vårt lands ekonomiska återuppbyggnad efter en kommande fred högst väsentligt komme att bero av exportindustriens utveckling. Ändamålet kunde enligt handelskammarens mening ej uppnås, så framt ej den inre sjöfarten liksom kustfarten såsom det obestriddigen billigare trafikmedlet, finge i största möjliga utsträckning tillföra vederbörande oceanhamn exportgods 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 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 Väneren 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.

*Utskottet.*

För egen del får utskottet anföra följande:

Till följd av vårt lands geografiska gestaltning har sjöfarten kommit att få en betydelsefull roll inom det svenska transportväsendet. Särskilt gäller



detta i fråga om kommunikationerna med utlandet, i det att den allt övervägande delen import och export måste äga rum sjövägen. För att sjöfarten skall kunna fylla sin viktiga uppgift på ett tillfredsställande sätt, kräves det tillgång till lämpligt belägna och ändamålsenligt utrustade hamnar dels för utskipping av gods och dels för mottagande av utifrån kommande varor, som sedan medelst andra transportmedel distribueras till de slutliga bestämmelseorterna. Även fisket, som enligt vad erfarenheten icke minst under senare år utvisat är av utomordentlig betydelse för folkhushållningen, fordrar ändamålsenliga hamnar. På grund av de ofta betydande anläggningskostnaderna samt i betraktande av den inverkan förläggningen av hamnarna har icke blott på hela vårt transportväsende, såväl till sjöss som till lands, utan även på näringslivet särskilt i de olika hamnarnas uppland, måste det enligt utskottets uppfattning ligga stor vikt uppå att utbyggnaden av hamnarna sker med iakttagande av en omsorgsfull planläggning och under hänsynstagande till såväl det aktuella behovet som behovet på längre sikt.

I motionen göres gällande, att utbyggandet av våra hamnar ej skett efter en hela landet omfattande plan utan i huvudsak med hänsyn till de lokala intressena samt vidare, att allmänna medel kommit till användning i en omfattning, som med hänsyn till att en viss överdimensionering av hamnarna härigenom kunnat uppstå ej alltid varit ekonomisk försvarbar.

Även om det skulle kunna påvisas vissa fall, då hamnanläggningar kommit till utförande, vilka äro överdimensionerade i förhållande till behovet, kan utskottet dock icke finna att några svårare missgrepp utmärkt vår hittillsvarande hamnbyggnadspolitik. Innan statsmedel beviljats för hamnbyggnadsändamål, hava uppgjorda förslag granskats i tekniskt och i viss utsträckning även i ekonomiskt avseende av sakkunniga myndigheter. Utskottet får i detta sammanhang även erinra om att icke alltid uteslutande ekonomiska synpunkter kunnat läggas på denna fråga utan att man under vissa tider ansett sig böra utföra hamnbyggnadsarbeten i syfte att skapa arbetstillfällen och att sålunda bekämpa rådande arbetslöshet.

I motionen ha vidare uttalanden gjorts, som tyda på att motionären tänkt sig att den föreslagna utredningen skulle taga sikte bland annat på att söka åstadkomma större koncentration av den transoceana linjetrafiken till ett fåtal hamnar. Även om en dylik koncentration för den oceangående linjetrafiken skulle innebära vissa fördelar, kan dock enligt utskottets mening befaras att en sådan utveckling skulle medföra vissa icke önskvärda konsekvenser i andra hänseenden. Sålunda kan det antagas att för varornas transportering till och från ifrågavarande centralhamnar en utbyggnad av transportapparaten i övrigt blir nödvändig, vilket i sin tur förutsätter betydande kapitalinvesteringar. Det gäller härvid att se till att icke den vinst i fråga om lägre fraktkostnader för sjötransporterna, vartill en koncentration av hamntrafiken

syftar, kommer att motvägas av ökade kostnader för transporter till och från centralhamnarna, så att resultatet blir en fördyring i stället för ett förbilligande av varorna. Härjämte kan icke heller bortses från att ett flertal hamnar redan utbyggts för att kunna betjäna den oceangående trafiken samt att förläggningen av våra industrier i stor omfattning ägt rum med hänsyn härtill. En centralisering i enlighet med motionärens förslag skulle därför kunna få till följd att redan befintliga hamnanläggningar skulle åtminstone delvis bliva överflödiga samt att industrierna skulle komma att koncentreras till ifrågavarande hamnar, vilket allt skulle skapa ekonomiska och sociala problem av stor räckvidd. I detta sammanhang får utskottet även erinra om riskerna ur försvarspolitisk synpunkt av en koncentration av trafiken till ett färre antal hamnar. Vad som sålunda anförts anser utskottet mana till försiktighet, då det gäller att taga ställning till frågan om en större koncentration av hamntrafiken.

Om utskottet alltså icke kan helt ansluta sig till de synpunkter som kommit till uttryck i motionen, anser utskottet dock att det skulle vara av värde att få till stånd en allsidig utredning i fråga om de ekonomiska förhållandena inom hamnväsendet i syfte att åstadkomma en ändamålsenlig planläggning. Att en sådan utredning företages, anser utskottet så mycket mer påkallat, som man, vilket även framhållits i motionen, efter kriget torde ha att räkna med en hård konkurrens de olika nationerna emellan på sjöfartens område, därvid icke minst för vårt lands sjöfart svårigheter kunna uppstå; ett rationellt ordnat hamnväsende skulle i sin mån kunna bidra till att skapa bättre förutsättningar för vår sjöfart att hävda sig i konkurrensen och på så sätt vara av betydelse för hela vårt näringsliv. Utredningen, som bör vara förut-sättningslös, synes jämte en undersökning om planmässighet i hamnbyggandet jämväl böra omfatta en undersökning av de transportkostnader, som betingas av olika transportmedel och transportvägar, samt i vad mån en minskning av dessa kostnader står att vinna genom en eventuell omläggning av trafiken. I samband härmed synes även hamntaxepolitiken böra tagas under omprövning. Med hänsyn till resultatet av en sådan undersökning bör härefter, om så finnes lämpligt, upprättas en generalplan för hamnbyggnadspolitiken, vilken plan sedan skulle kunna vara till ledning vid prövning av uppkommande förslag till hamnbyggnadsföretag samt vid beviljandet av statsbidrag till dylika företag. För att planen skall kunna tjäna detta sitt syfte, erfordras emellertid att den ständigt hålles aktuell. Utom handelshamnarna bör utredningen också omfatta fiskehamnarna, därvid jämväl för sist-nämnda hamnars del bör undersökas möjligheterna att åstadkomma en rationalisering.

Under åberopande av vad sålunda anförts får utskottet hemställa,

att första kammaren måtte för sin del 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 19 maj 1943.

På utskottets vägnar:

IVAR EKSTRÖMER.

Närvarande: herrar *Ekströmer, Heüman, Franzon, J. Albert Andersson, Nils Elowsson, Carl Eric Ericsson, Emil Petersson\** och fru *Sjöström-Bengtsson*.

\* Ej närvarande vid justeringen av utlåtandet.

---