



**National Library
of Sweden**

Denna bok digitaliserades på Kungl. biblioteket år 2013

STATENS OFFENTLIGA UTREDNINGAR 1949:21
KOMMUNIKATIONSDEPARTEMENTET



SVENSK
HAMNBYGGNADSPOLITIK

UTREDNING OCH FÖRSLAG

AV

1944 års hamnutredning

S T O C K H O L M

1 9 4 9

Statens offentliga utredningar 1949

Kronologisk förteckning

1. Norrlandskommitténs principbetänkande. Första delen. Norrländska utvecklingslinjer. Idun. 303 s. Jo.
2. Norrlandskommitténs principbetänkande. Andra delen. Särskilda utredningar. Idun. 194 s. Jo.
3. Norrlandskommitténs principbetänkande. Tredje delen. Utlåttanden och förslag i vissa frågor. Idun. 163 s. Jo.
4. Utredning med förslag om lösdriverlagens upphävande m. m. Marcus. 213 s., bil. 1 73 s., bil. 2 106 s. I.
5. Principer och metoder för kostnadsberäkningar vid statens järnvägar. Beckman. 122 s. K.
6. Kriminalvård i frihet. Fångvårdsstyrelsens utredning angående skyddsarbetets organisation m. m. Marcus. 140 s. Ju.
7. Betänkande med förslag till indexreglering av folkpensionerna. Beckman. 80 s. S.
8. Betänkande angående förbättrad insyn i enskilda företags ekonomiska förhållanden. Norstedt. 105 s. Ju.
9. 1944 års allmänna skattekommitté. 3. Betänkande angående beskattning av realisationsvinster, m. m. samt ackumulerade inkomster. Marcus. 168 s. Fi.
10. Elkraftutredningens redogörelse nr 2: 17. Redogörelse för detaljdistributörerna samt deras råkraftkostnader och priser vid distribution av elektrisk kraft. Värmlands län. Beckman. 45 s. K.
11. Betänkande om sinnesslövdäden. Katalog och Tidsskriftstryck. 248 s., 1 karta. I.
12. Utredning rörande folkpensionärernas bostadshållanden och bostadskostnader. Idun. 94 s. S.
13. 1945 års bankkommitté. Betänkande med förslag om inrättande av en statlig affärsbank. Beckman. 83 s. Fi.
14. Bilagor till 1942 års järnvägskostnadsutrednings betänkande. Produktions- och kostnadsstrukturen vid statens järnvägar. Promemorior. Av A. Sjöberg. Beckman. 269 s. K.
15. P. M. med synpunkter på det svenska långtidsprogrammet. I anslutning till OEEC:s interimrapport. Beckman. 23 s. H.
16. Promemoria över preliminär utredning rörande befälsrekryteringen inom försvaret. Beckman. 75 s. Fö.
17. Betänkande med förslag till lag om registrerad föreningar m. m. Idun. 277 s. Ju.
18. Kvalitetsforskning och konsumentupplysning. Kihlström. 265 s., 16 pl. H.
19. 1945 års skogshärbärgesutrednings betänkande. 2. Utredning med förslag till lagstiftning rörande tillfälliga bostäder vid skogs- och flottnings- m. fl. arbeten. Idun. 190 s., 26 pl. S.
20. Dissenterlagskommittén. Betänkande med förslag till religionsfrihetslag m. m. Marcus. XLVIII, 390 s. Ju.
21. Svensk hamnbyggnadspolitik, Marcus, 318 s. K.

Ann. Om särskild tryckort ej anges, är tryckorten Stockholm. Bokstäverna med fetstil utgöra begynnelsebokstäverna till det departement, under vilket utredningen avgivits, t. ex. E. = ecklesiastikdepartementet. Jo. = jordbruksdepartementet.

STATENS OFFENTLIGA UTREDNINGAR 1949: 21
KOMMUNIKATIONSDEPARTEMENTET



SVENSK HAMNBYGGNADSPOLITIK

UTREDNING OCH FÖRSLAG

AV

1944 års hamnutredning

STOCKHOLM 1949

ISAAC MARCUS BOKTRYCKERI-AKTIEBOLAG

488386



STATENS BOKFÖRLAG, UPPSALA
KONST- OCH TRYCKERIET



SVENSK

HÄMNBYGGADESPOLITIK

UTREDNING OCH FÖRSLAG

AV

STATENS BOKFÖRLAG, UPPSALA
KONST- OCH TRYCKERIET

Till Herr Statsrådet och Chefen för Kungl. Kommunikationsdepartementet.

På grund av Kungl. Maj:ts bemyndigande den 17 mars 1944 uppdrog Statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet den 3 april samma år åt vissa sakkunniga, nämligen f. d. landshövdingen Axel von Sneidern, ordförande, byråchefen i järnvägsstyrelsen Tage Berger, dåvarande hamndirektören i Göteborg, överstelöjtnant Gotthard Dieden, förste aktuarien i kommerskollegium Helmer Eneborg — tillika sekreterare —, numera direktören i Svenska Cellulosa Aktiebolaget Axel Enström, ordföranden i hamndirektionen i Kalmar, disponenten Axel Flink, direktören i Svenska sockerfabriksaktiebolaget, f. d. hovrättsassessorn Nils Lundblad, vice verkställande direktören i Rederiaktiebolaget Transatlantic Bernhard Sandström samt ordföranden i Svenska transportarbetareförbundet Helge Helgesson, att inom departementet biträda med utredning rörande ökad planmässighet i den svenska hamnbyggnadspolitiken m. m. Sedan herrar Helgesson och Lundblad 1944 resp. 1945 anhållit att bli befriade från uppdraget, utsågos år 1944 vice ordföranden i nyssnämnda förbund, tullpackhusförmannen Thor Sundin och 1945 sekreteraren i Skånes handelskammare Eilif Sylwan till ledamöter. Överstelöjtnant Dieden anmälde i maj 1947, att han av hälsoskäl såge sig förhindrad fullfölja ett särskilt uppdrag att verkställa en granskning av förutsättningarna för samt dispositionen och dimensioneringen av vissa hamnbyggnadsprojekt. Detta uppdrag, ehuru i vidgad form — jämväl innefattande en undersökning av hamnarnas tekniska utformning och utvidgning samt de yttre farledernas anpassning efter trafikens krav — överlämnades i juni 1947 åt överstelöjtnanten Gustaf Edlund; i januari 1948 hemställde Dieden att bli befriad från sitt uppdrag såsom sakkunnig. Med stöd av Kungl. Maj:ts bemyndigande den 17 mars 1944 och den 20 februari 1948 förordnades med anledning härav såsom ledamöter av hamn-

utredningen hamndirektören i Göteborg Evald Dellborg och förre hamndirektören i Malmö, överstelöjtnanten Gustaf Edlund. Den 17 juli 1944 förordnades såsom biträdande sekreterare civilingenjören Anders Edgren.

I skrivelse den 21 juni anhöll 1943 års riksdag om verkställande snarast möjligt av en utredning för åstadkommande av större planmässighet i hamnbyggnadspolitiken. Till grund för frågans riksdagsbehandling lågo två likalydande motioner av herrar Eric Ericson i första och Erik Hagberg i andra kammaren, med hemställan om utredning i ämnet. Motionärerna hava uttryckt farhågor för att landets samlade transportapparat efter återinträdandet av mera normala förhållanden kunde komma att framstå såsom överdimensionerad med därav följande svårigheter. Motionärernas syfte synes ha varit bl. a. att åstadkomma ett klart hamnpolitiskt program med beaktande av önskvärdheten av en större koncentration främst av den transoceaniska linjesjöfarten samt att åvägbringa en starkare kontroll från statens sida över kapitalinvesteringar i hamnbyggnadsväsendet.

I riksdagsskrivelsen åberopades såsom motiv för hemställan om utredning vad som anförts i utlåtanden av de utskott som behandlat motionerna. Här framhålles, att en koncentration av den transoceaniska linjetrafiken kunde medföra vissa fördelar men också vissa icke önskvärda konsekvenser, som manade till försiktighet, då det gällde en större centralisering av hamntrafiken.

I utskottsutlåtandena framhölls värdet av att få till stånd en allsidig utredning om hamnväsendets ekonomiska förhållanden, om trafikhushållningen och om trafikens rationella framförande med olika trafikmedel i syfte att åstadkomma en ändamålsenlig planläggning. Ett rationellt ordnat hamnväsende har ansetts kunna bidra till att skapa bättre förutsättningar för vår sjöfart att hävda sig i den skärpta konkurrens, som vore att vänta efter kriget.

I Statsrådets anförande till statsrådsprotokollet den 17 mars 1944 erinras om den utredning, som kommerskollegium på uppdrag av chefen för finansdepartementet verkställt angående inventering av handelshamnarnas byggnadsprojekt för de närmaste åren. Denna utredning vore av preliminär natur och inriktad på ett kortfristigt byggnadsprogram. På området kunde även en långtidsplanering vara önskvärd till ledning vid bedömning av de byggnadsåtgärder, som kunde bli behövliga för en fortsatt utveckling av det svenska hamnväsendet. Statsrådet tillstyrkte därför, att den av riksdagen begärda undersökningen komme till stånd.

I direktiven för utredningen framhöll Statsrådet, att en rationell avvägning eller fördelning av ifrågakommande utbyggnader på hamnväsendets område syntes icke kunna ernås utan överväganden av allmänt trafikpolitisk art. Hamnarna borde uppenbarligen icke betraktas enbart såsom hjälpmedel för sjöfartsnäringen utan måste infogas i ett större sammanhang såsom del av en samlad transportapparat. Utredningen borde sålunda i främsta rummet åsyfta att bedöma, på vilka punkter en utbyggnad vore påkallad och i vilken riktning utvecklingen borde länkas, för att man bäst skulle

kunna tillgodose de krav, som ur en dylik mera allmänt transportpolitisk synvinkel kunde väntas bliva ställda på hamnväsendet.

Utredningen borde vara förutsättningslös. Statsrådet sade sig sålunda icke kunna giva några bestämda direktiv i frågan om ökad koncentration till storhamnarna av den transoceanica sjöfarten. Det syntes uppenbart, att en koncentration i och för sig innebure fördelar, och till en viss grad syntes den vara en nödvändig förutsättning för att vårt land skulle kunna uppehålla erforderliga resurser i fråga om de kostnadskrävande tekniska anordningar, som med avseende å det stora och djupgående tonnage tarvades för ernående av en rationalisering av arbetet med lastning och lossning m. m. En dylik rationalisering vore önskvärd såväl för att det i byggnad och drift dyrbara stora tonnage skulle kunna i möjligaste mån utnyttjas för sitt egentliga ändamål, utan onödig tidsutdräkt för uppsamling eller avlämnande av gods, som också för att vinna en tillfredsställande organisation och ett ekonomiskt utnyttjande av den i hamnarbetet behövliga manuella arbetskraften. I den mån en överdimensionering i antydda hänseenden för- anleddes av en alltför vittgående decentralisering, kunde den sålunda minska möjligheterna att hamntekniskt hålla en standard, som kunde underlätta för landet att hävda sig i den internationella konkurrensen.

För långt driven kunde å andra sidan en koncentration medföra vissa olägenheter. Ekonomiskt berättigad bleve centraliseringen endast i den mån fördelarna med densamma övervägde de olägenheter och kostnader, som föranleddes av omlastningar och dyrbara landväga transporter.

Vid behandlingen av detta spörsmål borde också beaktas, att ett eventuellt behov av ökad koncentration i fråga om storhamnarna icke finge undanskymma de krav, som kunde föreligga beträffande andra hamnar, för att dessa skulle vara i stånd att fylla sina uppgifter inom transportväsendet. Uppenbart vore, att i vårt land — med dess långa kuststräckor med växlande sjöfartsbetingelser och dess betydande förutsättningar även för inlands- sjöfart — en mångfald transportuppgifter av skiftande art och omfattning föreläge för hamnar av olika storlek och med skiljaktig standard i fråga om tekniska anordningar. Även de problem, som sammanhånga med transportuppgifterna för medelstora och mindre handelshamnar och därav föranledda utrustningskrav för sådana hamnar, borde komma under övervägande. Det kunde jämväl i fråga om dessa hamnar synas angeläget att söka motverka en ur ekonomisk synpunkt olämplig överdimensionering. Också härvidlag borde utvecklingsbehoven undersökas ur en mera allmän synvinkel och med bortseende från väsentligen lokalt betonade konkurrensintressen. Man borde sålunda undvika att främja utbyggnadsåtgärder, vilka huvudsakligen kunde väntas föranleda överflyttning av trafik från en hamn till en annan med likartade uppgifter och jämförliga resurser, utan att detta vore ägnat att medföra fördelar ur allmän synpunkt. Vid bedömandet av ifrågakommande utbyggnadsåtgärder borde beträffande dessa hamnar liksom beträffande de stora centralhamnarna beaktas å ena sidan de natur-

liga geografiska och klimatiska förutsättningarna för sjöfartsrörelse och å andra sidan de särskilda krav, som i vissa fall kunde ställas på grund av hamnarnas läge i förhållande till produktions-, respektive destinationsorter för stapelvaror.

På grundval av de undersökningar och överväganden av principiell eller praktisk-ekonomisk art, som i här berörda och andra avseenden kunde vara erforderliga för ett ställningstagande, syntes eventuellt ett försök böra göras att upprätta ett program, åtminstone beträffande viktigare anläggningsarbeten i hamnar inom olika delar av landet. Självfallet kunde det i så fall icke bli fråga om en planering i detalj, utan man syntes få in-skränka sig till vissa grundlinjer, avsedda att tjäna till ledning vid framtida ställningstagande från statsmakternas samt från statliga och kommunala myndigheters sida. Jämväl en prövning av företagets utformning i stora drag kunde åtminstone i vissa fall vara behövlig. En gradering ur angelägenhetssynpunkt av viktigare företag borde eftersträvas. Utredningen borde överväga, på vad sätt en generalplan för hamnbyggnadsväsendet lämpligen borde för framtiden hållas aktuell genom successiva kompletterande undersökningar i syfte att anpassa planen efter den fortgående utvecklingen, icke blott på sjöfartens och hamnteknikens områden utan även när det gällde den industriella produktionen och näringslivet i allmänhet, och därigenom förhindra en fastlåsning av programmet vid det ursprungliga lägets förutsättningar. Jämväl hamntaxepolitiken syntes böra upptagas till prövning i förevarande sammanhang.

Ett annat spørsmål, som även vid utredningen syntes få upptagas till skärskådande, vore frågan i vad mån och på vad sätt ett ökat inflytande från statens sida på den kommunala hamnbyggnadspolitiken borde eftersträvas i syfte att motverka sådana kapitalinvesteringar för hamnväsendet, som ur allmänt transportekonomiska synpunkter icke vore påkallade eller önskvärda. Förutom den granskning, som från statens sida kunde företagas vid behandling av frågor om statsbidrag till anläggningsarbeten antingen i reguljär ordning eller såsom led i åtgärder för arbetsmarknadens reglering, borde härvid beaktas de möjligheter, som föreläge, att i samband med prövning av kommunala låneärenden påverka kommunernas investeringspolitik i riktning mot en ur allmän synpunkt önskvärd samordning av transportapparatens olika delar.

Efter remiss har utredningen, som antagit namnet 1944 års hamnutredning, den 27 februari 1946 avgivit utlåtande över 1944 års trafikutrednings förslag om inrättande av en Statens trafiknämnd och den 15 mars 1946 över ett av särskilda sakkunniga framlagt betänkande med förslag till omorganisation av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen samt den 13 mars 1948 angående ifrågasatt statsbidrag till ombyggnad av viss kaj i Enköpings hamn. Den 14 mars 1949 har utredningen besvarat en remiss från kommerskollegium angående en framställning från Nyköping om tillstånd att för försättande av stadens hamn i funktionsdugligt skick upptaga ett 30-

årigt amorteringslån å 1 898 000 kr., dock minskat med det belopp, som staden kunde erhålla i statsbidrag.

Till utredningen har från handelsdepartementet för att tagas under övervägande vid fullgörandet av uppdraget överlämnats en utredning, verkställd av kommerskollegium, jämte yttrande häröver av järnvägsstyrelsen, i ärendet avseende framställning av Sveriges Redareförening angående åtgärder för åstadkommande av lösning av frågan om hamnavgifter i färjehamnarna Malmö, Hälsingborg och Trelleborg för gods, som befordras i samtrafik mellan järnväg och tåg färja.

Vidare har från kommunikationsdepartementet till hamnutredningen överlämnats 1945 års skärgårdsutrednings betänkande jämte vissa däröver avgivna yttranden att i vad avser formerna för medelsanvisningen till hamn- och farledsändamål tagas i övervägande vid fullgörandet av utredningens uppdrag.

På begäran av 1945 års Gotlandskommitté har utredningen den 9 februari 1948 till kommittén överlämnat en undersökning angående utbyggandet av och taxeförhållandena i Visby hamn samt de allmänna gotländska lanthamnarna. Utredningen har dessutom på begäran av Statens arbetsmarknadskommission resp. arbetsmarknadsstyrelsen avgivit yttranden i frågor om byggnadstillstånd avseende ett antal hamnar.

Utredningen har genom en delegation för studier besökt ett stort antal svenska hamnar, där i regel större byggnadsprojekt förelågo. Därjämte hava tre av ledamöterna samt utredningens biträdande sekreterare företagit en studieresa år 1946 till Amerikas Förenta Stater och Kanada i syfte att studera hamnbyggnadsärendenas handläggning. Häröver har utredningen den 30 november 1946 avgivit berättelse. Beträffande vissa erfarenheter, gjorda under resan, har en promemoria jämte annat material tillställts 1946 års stuveriutredning.

De sakkunniga få härmed vördsamt till Herr Statsrådet överlämna sitt betänkande.

Såsom bilaga 1 till detsamma ingår en på utredningens uppdrag av e. o. aktuarien Sven-Erik Nordin utarbetad trafikgeografisk undersökning om »de svenska hamnarnas upplandsområden med hänsyn till trafiken med stapelvaror». Såsom särskilt tryckt bilaga 2 tillkommer en enligt Kungl. Maj:ts medgivande på utredningens uppdrag av ledamoten av hamnutredningen, överstelöjtnant Gustaf Edlund, utarbetad utredning, innefattande »en generalplan för rikets farleder och hamnar».

För utredningens räkning har inhämtats betydande material av olika slag, som icke kunnat annat än summariskt redovisas i betänkandet. Sålunda föreligga serier av uppgifter över hamnarnas finansiella förhållanden, tekniska uppgifter, trafikuppgifter och kapacitetsuppgifter. Vidare hava inhämtats och bearbetats kartor och hamnplaner samt upprättats ett mycket stort antal diagram över hamnarnas tekniska utrustning. I en serie diagram belysas säsongvariationerna i olika hamnar under vissa år. Särskilda diagram hava även upprättats över isförhållandena runt Sveriges kuster. Härjämte

hava vissa specialutredningar utförts, av vilka må nämnas en angående tolagen och tolagsersättningen, författad av civilingenjör Anders Edgren.

Särskilt yttrande har av ledamöterna Dellborg, Enström, Sandström och Sylwan avgivits beträffande utredningens förslag till organisation av den statliga kontrollen över hamnväsendet.

Stockholm den 6 maj 1949.

AXEL VON SNEIDERN.

TAGE BERGER	EVOLD DELLBORG	GUSTAF EDLUND
HELMER ENEBORG	AXEL ENSTRÖM	AXEL FLINK
BERNH. SANDSTRÖM	THOR W. SUNDIN	EILIF SYLWAN

Första delen.

Utveckling och rådande förhållanden.

KAP. I.

Hamnarnas betydelse i transporthushållningen.

Hamnarna äro ett lands in- och utfartsportar mot världen, och ju mera ett lands samfärdselgeografiska karaktär närmar sig ett örikes, av desto större betydelse äro sjöfartsförbindelserna med yttervärlden och därmed också hamnarna. I sådant fall går såväl import som export samt inrikes-trafiken vad särskilt gäller längre avstånd till största delen genom hamnarna. För ett lands liv och utveckling äro dessa sålunda av fundamental betydelse. I fråga om en hamns betydelse för en ort är det måhända än mera uppenbart, vilken hävstång för utvecklingen hamnen är. Handel och industri samt näringslivet över huvud äro i hög grad beroende av kommunikationerna och främst av sådana, som göra det möjligt för orten att lyfta sig ur sitt beroende enbart av sitt upplands näringsgeografiska förutsättningar eller att genom det största möjliga tillgodogörandet av dessa själv vinna ökad storlek och betydelse.

Hamnarna äga en nyckelställning i det moderna transportväsendet däri-genom att de utgöra den nödvändiga föreningslänken mellan vatten- och landtransport. De pläga kallas sjöfartens stationer, och de äro ju också sjötransporternas »terminalanordningar». De äro emellertid ej blott det. En mycket stor del av landtransporterna med järnväg eller bil skulle icke komma till stånd, om icke hamnarna möjliggjorde de sjötransporter, som börja eller sluta en landtransport, varvid hamnarna äro genomgångsstationer och bryggor för kombinerade transporter.

För att ge en föreställning om de svenska hamnarnas betydelse i transportväsendet må först nämnas, att genom svenska hamnar och lastageplatser årligen under 1937—1939 gingo omkring 40 milj. ton varor — import-, export- och inrikes gods — till ett värde av mellan 6 och 7 miljarder kronor. För år 1947 beräknas samma omsättning till ca 35 miljoner ton och till ett värde av 13—15 miljarder kronor. De nämnda värdesiffrorna äro till storleksordningen jämförbara med hela den svenska industriens produktions- eller omsättningsvärde.

För att fullgöra hamnarnas funktioner — som förutom sammanbindning av land- och sjötransport omfatta omlastning från fartyg till fartyg, lagring av gods, viss markuthyrning m. m. — förfoga hamnarna över en mycket stor

ekonomisk apparat. Det kapital, som är nedlagt i inseglingsrännor, bas-sänger, kajer, upplagsplatser, varuskjul, magasiner, kranar, järnvägs-spår, administrationsbyggnader m. m., beräknas äga ett tekniskt värde utgörande ca 1 000 milj. kr. Det bokförda, nedskrivna värdet rör sig om ca 300 milj. kr.

I förhållande till detta stora kapital äro handelshamnarnas inkomster små. År 1937 utgjorde 73 stadshamnarnas inkomster (inkl. skattemedel och tolags-medel till hamnen) 38 milj. kr. och kunna för samtliga hamnar anslås till ca 42 milj. kr., varav omkring hälften eller 20,7 milj. kr. utgjorde hamnav-giftsinkomster, ca 15 milj. kr. härrörde från hyror och arrenden, kranhyror och kranavgifter m. m., ca 1,5 milj. kr. voro statsbidrag, 4,1 milj. kr. skatte-medel och 737 000 kr. tolagsmedel till hamnar. Hela beloppet tolagsmedel uppgick år 1937 till 8,2 milj. kr. och 1947 till 13,3 milj. kr. och kan betraktas i huvudsak som inkomst i samband med hamnrörelse, ehuru den går till städernas finansförvaltning. Hela hamninkomsten år 1947 beräknas till ca 58 milj. kr. eller nära 40 % mera än 1937, beroende på att provisoriska till-lägg utgått, vilka till en del kompensera penningvärdeförsämringen.

Ehuru hamnarna genom sin väsentligaste funktion kunna räknas såsom hörande till de tre huvudgrenarna av samfärdseln — flyget är här ej med-räknat — hänga de dock otvivelaktigt närmast samman med sjöfarten, vars stationer de enligt vad ovan nämnts äro. För att man skall få ett verkligt begrepp om hamnarnas betydelse i transporthushållningen är det nödvän-digt, att de ses i sitt sammanhang med sjöfarten, varvid jämförelser göras med järnvägsfartens och landsvägs- eller bilfartens förhållanden.

För samtliga samfärdsmedel kan man tala om fordon, stationer och transportvägar. Detta gäller alltså för både land-, vatten- och luftfart. För-utsättningarna för en med hänsyn till ett rationellt bedrivande av transport-arbetet nödvändig samverkan, dels inom respektive samfärdsmedel, dels mellan dessa, äro ganska varierande, synbarligen främst med anledning av att både kapitalinvesteringar av det allmänna och de enskilda samt driftens omhänderhavande inom de olika samfärdsmedlen tillkommit och utvecklats efter helt olika linjer. Inom sjöfarten är det enskilda ekonomiska intresset det ojämförligt största. För järnvägarna råder ett motsatt förhållande, då staten praktiskt taget är den enda ägaren. För vägtrafiken ägas fordonen till största delen av enskilda, medan vägen, farleden, innehas av staten.

Svensk *sjöfart* har sedan århundraden tillbaka bedrivits så gott som ute-slutande av privata rederier. I till de svenska hamnarna anknuten sjöfart deltagar emellertid ett icke obetydligt, med det svenska konkurrerande, ut-ländskt tonnage. Såväl de svenska som de utländska rederiernas frakttaxor regleras i utrikes fart av konkurrensen.

Om äganderätten till sjöfartens fordon är fördelad på ett stort antal nästan uteslutande privata händer, så gäller beträffande vattenvägarnas stationer, hamnarna, att de i regel ägas av städer och andra kommuner, i mindre mån av enskilda. Mellan ägare till allmänna handelshamnar råder viss konkurrens, som tar sig uttryck i tekniska förbättringar och taxepoli-

tiska åtgärder. Hamntaxor fastställas av Kungl. Maj:t. Hamnarna ombesörja emellertid icke hela hamnrörelsen, utan de ställa i huvudsak sina anordningar till trafikanternas förfogande mot vissa i taxor bestämda avgifter. Själva omlastningsförfarandet i hamnarna bedrivs av privata stuveriföretag eller kooperativa lag. I övrigt betjänas gods rörelsen inom hamnarna av sådana fristående företag som tullpackhuskarlslag (endast för vissa hamnar), mätare- och vägarelag, skeppsmäklare och speditörer.

Vad farlederna utanför hamnområdena beträffar, omhänderhavas dessa i allmänhet av staten, som i viss utsträckning förbättrar och underhåller farledsdjupen, håller fyrbelysning och annan utprickning samt mot fastställd taxa tillhandahåller vägvisare, d. v. s. lotsar. Under isperiod håller staten isbrytare i farlederna. Själva transportvägen i övrigt är allmän och avgiftsfri. Karakteristiskt för sjöfarten är, att det icke finns något allmänt organ, som sammanhåller de tekniska och ekonomiska spörsmålen för de många olika sjöfartsgrenarna och ur allmän synpunkt verkar för att befrämja åtgärder till en rationell transportfördelning. Någon sådan kan det ju ej bli tal om annat än vad gäller hamnarna, exempelvis genom behovsprövning och granskning av deras utbyggnadsprojekt, vilka dock i viss mån intaga en nyckelställning inom sjöfarten.

För *järnvägsfarten* är situationen en annan, sedan de privata banorna nu praktiskt taget kunna betraktas som förstatligade. Både fordon, stationer och transportvägar administreras enhetligt, varför taxesättningen även kan lättare anpassas till olika förhållanden. Viss järnvägspersonal utför sådant arbete, som för sjöfarten utträttas av skeppsmäklare och speditörer. Stationspersonal fullgör sådana arbeten, vilka inom sjöfarten verkställas av stuveriföretag, mätare- och vägarelag etc. Statsbanorna äro för närvarande det enda av de tre trafikmedlen, som centralt förfogar över trafikekonomiskt specialutbildad personal.

Vad *landsvägsfarten* beträffar, ligger efter motoriseringen saken så till att fordonen till allra största delen ägas av enskilda. Stationerna för landsvägstrafiken ha ännu icke vare sig i stad eller på landsbygd fått sin mera slutgiltiga form och utbyggnad. För linjefarten har dock något dylikt skett. Alla allmänna landsvägar ägas numera av staten. Alla utgifter för nybyggnader och underhåll av dessa vägar täckas genom drivmedels- och fordonskatt, som alltså i verkligheten inflyter från vägtrafiken genom fordonens många olika ägare. För budgetåret 1947—1948 beräknades dessa skatter till 254 milj. kr. Taxesättningen för transportarbetet på landsvägarna regleras genom biltrafiknämnden och länsstyrelserna.

Ovan har antytts, att *kapitalinvesteringarna* av det allmänna och enskilda äro mycket olika inom de olika trafikmedlen. Vad själva hamnarna beträffar har meddelats, att det tekniska nuvärdet för desamma beräknas till ca 1 000 milj. kr., medan det bokförda, nedskrivna kapitalet utgör omkring 300 milj. kr., varav endast en obetydlig del kommer på enskilda hamnar. Statsbidragen under tiden 1841—1947 utgöra sammanlagt 25,4 milj. kr., bortsett från vissa bidrag, lämnade i syfte att bekämpa arbetslöshet. Det

kapital som nedlagts i farleder beräknas äga ett tekniskt värde av ca 175 milj. kr. och ett bokfört värde av ca 50 milj. kr.

Till komplettering av dessa uppgifter må nämnas, att värdet (det totala försäkringsvärdet) av de svenska fartyg, som år 1947 gått i trafik på svenska hamnar, utgör ca 1 400 milj. kr. Det utländska tonnage i samma trafik deltagar med ca 50 % i utrikestrafiken men endast ytterst obetydligt i inrikestrafiken och skattas till ett värde av ca 1 miljard kronor. Söker man ett värde, som närmast svarar mot det bokförda anläggningsvärdet, skulle detta för hela sjöfartskapitalet — inkl. byggnader m. m. — hänföra sig till trafik på svenska hamnar kunna beräknas till högst 2 miljarder kronor. Vill man åter få ett värde ungefär motsvarande ett tekniskt värde enligt 1947 års prisnivå, kan detta skattas till kanske 3 miljarder kronor.

Järnvägarnas anläggningskapital inkl. banor och rullande materiel utgjorde vid 1947 års slut 2 774 milj. kr. eller i storleksordning ej mycket större än sjöfartens. Stationernas värde redovisas ej separat. Det allra mesta tillhör numera staten. En beräkning av järnvägarnas tekniska värde måste få till resultat betydligt högre belopp.

Landsvägsfartens fordonspark omfattade vid 1947 års slut 238 000 bilar, beräknade till ett värde av 1 300—1 500 milj. kr. Emellertid kunna dessa icke sägas motsvara allmänna samfärdsmedel som järnvägarnas och sjöfartens fordon. Om man frånräknar 150 000 i icke yrkesmässig trafik använda personbilar om 500 milj. kr. — skulle den allmänna fordonsparkens värde röra sig om 800—1 000 milj. kr. eller i genomsnitt ca 900 milj. kr. Lastbilarnas värde beräknas till ca 400 milj. kr.

Vad vägarnas värde beträffar beräknades de allmänna vägarna år 1946 ha ett *tekniskt värde* av mellan 2 och 5 miljarder kronor. Med hänsyn till att statsbidragen till byggande av vägar samt till vägförbättringar på landsbygden 1841—1943 uppgått till ca 650 milj. kr., varvid bidragen i regel synes ha utgjort $\frac{2}{3}$ av byggnadskostnaderna, samt vidare därtill att anläggningsarbetena till stor del ligga långt tillbaka i tiden och utförts genom naturaprestationer, torde de *verkliga anläggningskostnaderna* för sådana vägar, som väsentligen användas för allmän godsbiltrafik, knappast uppgå till 2 miljarder kr. Hela kapitalinvesteringen i bilfarten, inkl. övriga anläggningar, som icke äro så omfattande, skulle måhända kunna skattas till ca 2,5 miljarder kr., och om beräkningarna hänföra sig till godsbiltrafiken knappast till mer än 2 miljarder kr.

De återgivna siffrorna äro delvis högst approximativa men torde ge vid handen, att kapitalinvesteringarna i sjöfarten på Sverige och dess stationer, hamnarna, äro betydande och av samma storleksanordning, som investeringarna i vart och ett av de övriga huvudtrafikmedlen — varvid flyget ej kommit i fråga för jämförelsen. Hamnarnas tekniska värde är även relativt sett ganska stort. Däremot äro statens bidrag av ganska ringa storlek, då det gäller hamnarna och även sjöfarten i övrigt, medan de äro betydande vad gäller järnvägar och bilvägar. Tager man så i betraktande,

att hamnarna förbinda land- och vattentransporter och att värdet av det gods, som går över kaj eller omlastas i svenska hamnar, år 1947 kan beräknas till ej mindre än 13—15 miljarder kr., får man, synes det, ett riktigt perspektiv på hamnarnas betydelse i vårt lands transportväsende.

Emellertid ger detta icke en fullständig belysning över här ifrågavarande spörsmål. De olika transportmedlens värde ur samhällsekonomisk synpunkt bestämmes nämligen icke av investeringarnas storlek utan av *transportarbetets värde*. Det kan måhända synas något främmande, att man för hamnarnas vidkommande — såsom ett led i sjötransporterna — låter transportarbetets värde vara avgörande för deras insats. Man kan mena, att man genom införande av transportdistansfaktorn introducerar ett moment, som hör hemma i sjöfarten men ej har något med hamnarna att göra. Det skulle alltså blott vara kvantiteten av det gods, som går över kaj eller som över huvud omlastas i hamnen, som skulle vara den enda riktiga mätaren på hamnarnas insats i transportväsendet. Med hänsyn härtill må framhållas, att ehuru själva omlastningsarbetet såsom sådant är oberoende av transportdistansfaktorn, hamnarnas insats ur samhällsekonomisk synpunkt är en helt annan, om de förmedla en transport från eller till transoceanaländer, än om det gäller en dylik avseende en inrikestransport. Den sistnämnda kan ersättas av annat transportmedel och äger ett relativt ringa värde, medan den förstnämnda ej kan ersättas och dess möjliggörande genom hamnens kapacitet och utrustning samhällsekonomiskt har ett mycket högt värde. Det bör ju vara uppenbart, att en hamn, som förmedlar trafik på transoceanaländer, ger sin ort och sitt uppland, ja, sitt land, helt andra utvecklingsmöjligheter än en hamn, som blott förmår förmedla trafik på det närbelägna trafikområdet. Skillnaden återspeglas i transportdistanserna och i den totala fraktsumman.

Att med större noggrannhet beräkna värdet av det transportarbete, som av rikets tre huvudsamfärdsmedel utföres, är icke möjligt. Därtill saknas nödiga statistiska uppgifter. Man känner järnvägarnas fraktintäkter och svenska handelsflottans fraktintäkter av trafik berörande svenska hamnar, men i övrigt är man hänvisad till beräkningar på grundval av tillgängliga uppgifter av olika slag. Då ett transportarbete i och för sig icke är ett självändamål men väl bör genom gällande taxesättningar vara ekonomiskt självbärande, torde man preliminärt kunna utgå ifrån, att de totala årliga utgifterna direkt eller indirekt åtminstone genomsnittligt täckas av direkta inkomster och andra fördelar.

För att få ett begrepp om den ungefärliga storleksordningen av de väsentliga faktorer, som inverka på transportarbetets värde, skall här göras ett försök till beräkning av inom trafikmedlen uppburna bruttoinkomster eller, i de fall, då därtill erforderligt statistiskt material icke står till förfogande, de årliga *totalkostnaderna*.

Vad de sjöväga transporterna beträffar hava svenska handelsflottans bruttoinkomster år 1947 uppgått till dels för gods, passagerare och post 862 milj. kr., dels för tidsbefraktningar 77 milj. kr. Sistnämnda belopp är för

jämförelse med förstnämnda inkomster att betrakta som ett slag av nettoinkomster, som i bruttoinkomst motsvarar c:a 173 milj. kr. Den totala av svenska handelsflottan år 1947 inseglade bruttoinkomsten utgjorde alltså c:a 1 035 milj. kr.

Genom av svenska handelsflottan utfört och till svensk hamn anslutet fraktarbete inflöt år 1947 en bruttoinkomst av 536 milj. kr., vartill kommer för tidsbefraktningar berörande svenska hamnar 63 milj. kr., eller omräknat i bruttofrakter 142 milj. kr., d. v. s. i allt 678 milj. kr.

Under förutsättning att konkurrensen mellan svenskt och utländskt tonnage resulterat i ungefär motsvarande fraktsatser, skulle man kunna antaga, att totala inseglingsbeloppet för i utrikestrafiken engagerat utländskt tonnage var proportionellt mot trafikciffrornas nettototal, d. v. s. då svenskt och utländskt tonnage är engagerat i utrikes sjöfart på svenska hamnar med 50 % vartdera, skulle det utländska tonnagets bruttofraktinseglung vara lika stor som det svenska tonnagets eller c:a 600 milj. kr. Emellertid är det utländska tonnaget relativt litet representerat i trafik på transoceaniska länder, ehuru mera 1947 än före kriget. En ömräkning, varvid hänsyn tagits till de utländska fartygens andel i trafiken på varje land, ger en siffra å blott c:a 150 milj. kr. Denna siffra torde dock böra höjas, på grund av att frakterna på utländska fartyg i genomsnitt synas ha varit högre än motsvarande på svenska.

Det totala belopp, som år 1947 erlagts för sjöbefraktningar, anslutna till svenska hamnar och lastageplatser, skulle således beräknas till omkring 830 milj. kr., varav i godsfrakter c:a 750 milj. kr.

Den varukvantitet, som sjöbefraktningarna avse, har ovan angivits till 35 milj. ton. För att bedöma ett transportarbets volym måste man taga i betraktande såväl den framförda godskvantiteten som transportvägens längd. Vad angår storleken av *den godskvantitet som transporterats* under ett år — (1947) — må till jämförelse med sjöfartens nyssnämnda 35 milj. godston nämnas, att för järnvägsfarten motsvarande summa — efter reduktion för dubbelräkningar — utgör 35 å 40 milj. ton, sannolikt närmare 35 än 40 milj. ton, d. v. s. är av samma storlek. I fråga om biltrafiken finnas statistiska uppgifter endast beträffande beställningstrafiken med körning enligt kilometertaxa, för vilken trafik den befordrade godsmängden år 1947 utgjorde 21,4 milj. ton. För beställningstrafiken med körning enligt timtaxa beräknas godsbefordringen gälla c:a 35 milj. ton. För dessa båda slag av trafik kan således den befordrade godsmängden uppskattas till sammanlagt 56 milj. ton. En approximation för den icke yrkesmässiga trafiken, där medeltransportdistansen är ganska låg, synes ge en totalsiffra för hela biltrafikens varukvantitet av upp emot 150 milj. godston. Under alla omständigheter synas de med bilar fraktade godskvantiteterna vara flera gånger så stora som den med järnvägar och likaså som den med fartyg över hamnarna transporterade kvantiteten, men medeltransportdistanserna äro uppenbarligen högst olika.

Annorlunda ställer sig jämförelsen, om man ser till transportarbetet eller dess resultat uttryckt i *fraktintäkter*. För de sistnämnda finnas någorlunda jämförbara uppgifter. Vad sjöfarten beträffar har ovan meddelats de uppgifter som finnas och de beräkningar som kunna göras.

Järnvägarnas intjänta godsfrakter år 1947 utgjorde i runt tal 435 milj. kr., och deras totala trafikintäkter uppgingo till 748 milj. kr. Vad bilarnas fraktintäkt beträffar har man för godstrafiken att räkna endast med lastbilarna. Beställningstrafikens fraktintäkter redovisas i statistiken med c:a 275 milj. kr. för år 1947. För övrig godsbiltrafik saknas uppgifter, men man uppskattar dess fraktintäkter till mellan 500 och 600 milj. kr. Totaliter skulle alltså biltrafikens godsfrakter röra sig om c:a 800 milj. kr. Hela biltrafikens trafikintäkter anses uppgå till omkring 1 miljard kronor. Denna jämförelse synes visa, att sjöfartens fraktintäkter, i den mån de beröra svenska hamnar, äro av ungefär samma storleksordning som biltrafikens och järnvägstrafikens, medan sjöfartens godstrafikintäkter äro ungefär jämförliga med biltrafikens men mycket större än järnvägarnas. Sjöfartens genomsnittliga transportdistanser äro många gånger så stora som järnvägarnas och bilarnas.

Järnvägarnas transportarbete utgjorde 1947 8,1 miljarder godstonkm och medeltransportdistansen var 230 km, malmtransporterna inräknade. Då sjöfartens godskvantitet, i vad den gick över svenska hamnar, var lika stor som järnvägarnas, skulle för uppnående av samma transportarbete för sjöfarten som för järnvägarna medellängden av en sjötransport vara 230 km. I verkligheten synes den vara omkring 8 gånger så stor, då sjöfartens transportarbete enligt en kalkyl skulle röra sig om c:a 70 miljarder godstonkm.¹ Vad godsbilarna beträffar beräknas transportarbetet för 1947 till c:a 4 miljarder tonkm och medeldistansen till 27 km eller blott en bråkdel av järnvägarnas och en obetydlighet av sjöfartens.²

Det har trots bristfälligt statistiskt underlag här kunnat påvisas, att sjöfartens värde som transportmedel för vårt land är mycket stort och i fråga om transportarbetet i tonkm kvantitativt avsevärt större än de båda landväga transportmedlens motsvarande värden tillsammans. Statens ekonomiska risk och medverkan för sjöfartens vidmakthållande och utveckling är dock i förhållande till de väldiga årliga kostnaderna mycket ringa.

De för sjötransporterna ovan meddelade fraktbeloppen representera icke

¹ Med de uppskattningsuppgifter man äger angående den inrikes sjöfartens transportarbete, skulle medeldistansen för godsfrakter här röra sig om c:a 300 km. En beräkning för Sveriges transoceaniska transporter år 1938 ger en medeldistans av c:a 10 000 km. För den europeiska trafiken torde medeldistansen röra sig om kanske 1 000 km. Medeldistansen för samtliga sjötransporter på svenska hamnar skulle således röra sig om c:a 1 800 km.

² Då fraktinkomsten för kilometerkörning år 1947 utgjorde i genomsnitt 21,5 öre per tonkm., synes genomsnittet för all trafik kunna sättas till 20 öre. Detta skulle betyda, att transportarbetet med utgångspunkt i den totala fraktintäkten av 800 milj. kr. skulle bli c:a 4 miljarder tonkm. Efter en godskvantitet å 150 milj. ton skulle detta innebära en medeldistans för transporterna å 27 km. För kilometerkörning utgjorde denna år 1947 31,4 km och torde vara längre för genomsnittet.

hela sjötransportarbetets samlade kostnader. Betydande sekundära kostnader tillkomma, för att totalbeloppet skall motsvara de övriga transportmedlens kostnader.

Genom konkurrens de olika ländernas rederier emellan finnes en viss garanti för att kostnaden för själva transporten på vattenvägarna, d. v. s. mellan stationerna, hålles nere. Alla ekonomiska risker i rederirörelsen bäras av rederierna själva.

Konkurrensen mellan hamnarna håller också hamnkostnaderna nere. Hamnavgiftsbeloppet för varor, som betalas av varuägaren, beräknas uppgå till 25 milj. kr. och stuverikostnaderna, i den mån de betalas av varuägaren, till c:a 40 milj. kr. De totala sjötransportkostnaderna vad gäller transporter över svenska hamnar skulle således uppgå till 895 milj. kr. eller i runt tal 900 milj. kr. Det må nämnas, att i rederiernas fraktintäkter äro inkluderade hamnavgifter för fartyg, del av stuverikostnaderna, lotsavgifter samt fyr- och båkavgifter, tonavgifter, kanalavgifter etc., skeppsmäkleri- och speditjonskostnader, vissa assurancesavgifter. Hamnarna bära några miljoner kronors förlust på hamnavgifter, staten bär f. n. några miljoner kronors förlust för lots- och fyrväsendet, isbrytarverksamheten m. m. Lotsverkets ekonomi växlar dock alltefter trafiken, personalkostnader och lotsavgifter.

Hamnarnas betydelse i transporthushållningen är enligt vad ovan påvisats stor. De möjliggöra ej blott en för vårt land nödvändig import och export, till betydande del på avlägsna länder, varigenom sjöfartens transportarbete och fraktintäkter uppgå till höga belopp, utan även en stor del av inrikestransporterna. För att fullgöra dessa ur nationell och samhällsekonomisk synpunkt viktiga uppgifter hava hamnarna i regel genom vederbörande hamnsamhällen bekostat dyrbara anläggningsarbeten, varvid betydande belopp i regel täckts genom uttaxeringar. Staten har däremot härtill lämnat relativt ringa men under arbetslöshetstider avsevärt ökade belopp. Däremot har staten sett som sin uppgift att underhålla och utbygga eller bidra till sådan verksamhet, vad viktigare farleder beträffar, vilka till stor del stå i förbindelse med hamnarna.

KAP. II.

Hamntrafikens utveckling och fördelning på olika hamnar.

Trafikens utveckling i våra hamnar är en direkt följd av förändringarna i vår ut- och inrikes sjöfart. Hamntrafiken står i intimaste sammanhang med handel, industri och jordbruk, d. v. s. den varierar med näringslivet och dess behov av sjöväga transporter. Vårt lands varuutbyte med utlandet är mycket stort och går nära nog helt sjövägen. En betydande del av vår järnmalmsexport går dock över norsk hamn, Narvik. De mycket olika natur- och kulturförhållandena i skilda delar av vårt land ha givit upphov till omfattande inrikestransporter sjöledes.

Vår handel och sjöfart hade en blomstringstid under förra delen av 1870-talet, men utvecklingen avstannade under dess senare del, och konjunkturerna försämrades under 1880-talet och fram till 1890-talets mitt. Utrikeshandeln visade emellertid en viss kvantitativ stegring, särskilt på grund av ökad import av stenkol och koks samt export av trävaror. Exportökningen föll väsentligen på de norrländska lastageplatserna, medan ökningen av kolimporten främst gällde handelshamnarna.

På sjöfartens område kännetecknades 1880- och 1890-talen av övergången från segel- till ångfartyg. Trots ångfartygens ökade transportförmåga voro dessa fartyg i allmänhet mindre djupgående än de stora segelfartygen, varför hamnarna i regel ej då behöfde utbyggas, ehuru givetvis de nya kommunikationsmedlen — ångfartyg och järnvägar — började giva vissa impulser till förbättringar på hamnväsendets område.

Efter det allmänna konjunkturuomslaget under 1890-talets senare del, skedde ett uppsving, som gjorde sig gällande på de flesta områden av det ekonomiska livet. Industriens produktion ökades starkt och likaså handelsomsättningen. Även inom sjöfarten ägde en expansion rum, vars mest markanta uttryck var uppkomsten från 1903—04 av våra reguljära transoceaniska sjöfartslinjer, vilka snart kommo att beröra de flesta delar av jorden. Det är givet, att denna nya trafik skulle ställa ett flertal hamnar inför frågan om hamnfördjupning, anläggandet av modernare och mera stabila kajanläggningar, bättre möjligheter för varulagring m. m.

Att dock ännu 1910 inga större förändringar gjorts framgår därav, att då endast en hamn, Stockholm, ägde kajer med så stort djup som 8 meter (medan Göteborg fick sådana 1912), att blott 15 hamnar ägde ett största djup vid kaj av 6 meter och däröver samt att hela den sammanlagda bokförda kostnaden för de 25 största svenska hamnarna då beräknades till blott

Det andra världskriget bragte ned hamntrafiken successivt till ytterst ringa kvantitet år 1945. Avvikelsen från den tidigare relativt jämna utvecklingen var vida större än efter första världskriget, och varaktigheten hos handelsminskningen var längre. Trots återhämtning under 1946 och 1947 har totaltrafiken icke nått förkrigsomfattningen. Att döma av de tendenser till allt starkare beskärning av importen samt svårigheterna att få upp exporten, synes man knappast ha att räkna med någon ökning väsentligt utöver förkrignivån under de närmaste åren. På längre sikt kan emellertid utvecklingen komma att länkas in på andra banor, beroende till stor del på om handeln blir fri eller ej. Då 1947 års trafiksiffror endast ofullständigt föreligga samt då dessutom förhållandena under detta år måste anses vara föga normala, har det ej ansetts lämpligt att söka komplettera redogörelsen med genomgående uppgifter för ett efterkrigsår.

Ovanstående skildring ansluter sig till diagram 1, som må kompletteras med några sifferuppgifter för att ge en föreställning om storleksordningen av hamntrafiken. Hela utrikestrafiken i svenska hamnar uppgick år 1913 till 8,5 milj. tons import och 12,8 milj. tons export eller sammanlagt 21,3 milj. ton.¹ År 1929 var den resp. 10,8, 16,0 och 26,8 milj. ton samt 1939 resp. 15,3, 15,8 och 31,1 milj. ton. Detta innebär en ökning av inemot 50 % sedan 1913. Den utrikes fartygstrafiken steg från 27,5 milj. nettoton (summa ankommande och avgående tonnage i direkt fart) 1913 till 48,6 milj. ton 1939. År 1929 utgjorde motsvarande siffror 36,1 milj. ton.

Den *inrikes* trafiken är, vad varutrafiken angår, endast mycket ofullständigt känd beroende främst därpå, att den icke helt är avgiftsbelagd i alla hamnar. Sålunda äro alla inrikes avgående varor avgiftsfria i Stockholms och Göteborgs hamnar, och i den sistnämnda hamnen är endast ett fåtal inrikes ankommande varor avgiftsbelagda. För några år finnas emellertid undersökningar gjorda, delvis av uppskattningsnatur, varigenom man erhåller ett begrepp om storleken av den icke avgiftsbelagda trafiken. Även i fråga om fartygstrafiken är statistiken i viss mån ofullständig. Sålunda är viss fartygstrafik — den s. k. älvtrafiken samt trafiken av fartyg under 15 nettoton — före 1914 ej känd för Göteborgs vidkommande, och i en del andra fall har tidigare viss annan icke avgiftsbelagd trafik, främst av fartyg, som göra flera resor dagligen, ej ingått i statistiken. För åren 1913—1920 saknas uppgifter över lastageplatsernas fartygstrafik.

Den totala inrikestrafiken (summa ankommande och avgående nettoton) uppgick år 1912 till 26,3 milj. nettoton, 1939 till 48,6 milj. ton samt 1947 till 37,6 milj. nettoton, allt inklusive färjetrafik.

Den inrikes varutrafikens omfång angavs av 1944 års trafikutredning för år 1939 till 14,8 milj. ton, men samtidigt uppgavs, att den var för lågt upptagen. I siffran ingår flottgods med 5,4 milj. ton.

¹ Enär praktiskt taget hela den svenska importen går över svenska hamnar, har kommerskollegii uppgifter över importens kvantitet i ton ansetts motsvara hamntrafiken av utrikes ankommande gods. Från motsvarande uppgifter över exporten har reduktion gjorts för malmexporten över Narvik. Annan export över utländska hamnar är ytterst obetydlig.

Den utrikes fartygstrafiken fördelar sig på följande huvudområden.

	Summa in- och utklarerat tonnage			
	1913		1939	
	nettoton	%	nettoton	%
Norrland ¹	7 668 964	28	12 268 670	25
Ostkusten ²	7 291 971	27	14 560 693	30
Sydskusten ³	6 076 444	22	9 844 243	20
Västskusten ⁴	6 160 791	23	12 103 032	25
Summa	27 198 170	100	48 776 638	100

¹ Fr. o. m. Haparanda t. o. m. Gävle. — ² Fr. o. m. Öregrund t. o. m. Bergkvara samt med Gotland och Öland, Hjälmarren-Mälaren och Vättern. — ³ Fr. o. m. Karlskrona t. o. m. Höganäs exkl. färjetrafik. — ⁴ Fr. o. m. Ängelholm t. o. m. Strömstad samt med Vänern.

Utrikestrafiken fördelar sig anmärkningsvärt jämnt på de fyra huvudtrafikområdena. Den förskjutning som ägt rum från 1913 till 1939 innebär en minskning för Norrland och en ökning för Ostkusten samt vidare en minskning för Sydskusten och en ökning för Västskusten.

Att *Norrland* skulle förete en relativ tillbakagång var väntat med hänsyn till »sågverksdöden». Det är blott malmexporthamnen Luleå som visar större trafikökning. Härvid bortses från lasteplatser, över vilkas trafik uppgifter saknas för 1913, men där särskilt vad gäller pappersmassexport en större ökning förekommit. Trafiken i ett flertal stadshamnar har gått tillbaka och i andra visar den en anmärkningsvärt svag ökning.

För hela *Norrland* finner man för den utrikes fartygstrafiken en absolut ökning från 7 669 000 nettoton 1913 till 12 299 000 nettoton 1939. Den ovan berörda relativa minskningen är ej större, än att *Norrlands* andel i rikets utrikessjöfart — med frånräkning av färjetrafiken — under tiden 1913—1939 sjunkit från 28 till 25 %.

Det må framhållas, att *Luleås* totala fartygstrafik ökades från 2,1 till 4,3 milj. nettoton 1913—1939. Över huvud visar övre *Norrlands* stadshamnar ökning i totaltrafiken, medan nedre *Norrlands* stadshamnar förete stagnation eller minskning under nämnda tid. Undantag utgöres av Gävle, där totaltrafiken ökats från 1,8 till 2,8 milj. nettoton under nyssnämnda tid.

Att *Ostkustens* hamntrafik — vad utrikestrafiken beträffar — visat så stor ej blott absolut utan även relativ ökning är måhända i viss mån förvånande, då man i allmänhet torde räkna med att västkusten företett den största trafikökningen. Den absoluta ökningen innebär en fördubbling av trafiken från 7 292 000 nettoton 1913 till 14 561 000 nettoton 1939. Andelen i rikets hela utrikestrafik — exkl. färjetrafiken — har stigit från 27 till 30 %.

Stockholms tulldistrikts utrikestrafik har under perioden mer än för-

dubblats, men hamnens totaltrafik har ökats med endast ca 50 % från 7,6 milj. nettoton 1913 till 11,6 milj. nettoton 1939. Inrikestrafiken och främst lokaltrafiken har visat tillbakagång, men utrikestrafiken har ökats. Stockholms tulldistrikts andel i totaltrafiken — exkl. färjetrafiken — har stigit från 13 % 1913 till 15 % 1939.

Av andra hamnar inom ostkustens distrikt har Oxelösund samt Köping och Västerås företett starkt ökad totaltrafik, därav Oxelösund relativt minst. Sydligare ostkusthamnar ha i regel minskad trafik eller endast svagt ökad sådan. Största ökningen gäller Visby och Kalmar. Det är främst Stockholm samt Köping och Västerås, som uppbära trafikökningen inom distriktets utrikestrafik.

Sydkustens hamnar visa totaliter en absolut ökning — från 6 076 milj. till 9 844 milj. nettoton 1913—1939 — men en relativ tillbakagång i utrikestrafiken, i det att deras andel i rikets trafik minskats från 22 till 20 %, varvid färjetrafiken frånräknats.

Malmö visar en stigande andel i trafikområdets utrikestrafik. Denna trafik har för Malmö tulldistrikt — exkl. färjetrafiken — ökat från 3 073 milj. till 5 173 milj. ton 1913—1939. I rikets trafik intager emellertid Malmö samma andel, 11 %, under de båda åren. Man kan alltså icke tala om en ökad koncentration av landets utrikestrafik till Malmö.

Malmö totaltrafik har stigit från 5 534 000 till 8 842 000 nettoton 1913—1939, och exkl. färjetrafiken från 3 321 000 till 6 267 000 nettoton. Huruvida en större del av sistnämnda ökning faller på lokal utrikestrafik över Öresund kan icke angivas. Färjetrafiken har icke företett någon större ökning.

Hälsingborg och Trelleborg visa båda höga siffror för utrikestrafiken, men till mycket stor del består denna av färjetrafik, i förra fallet även av lokal utrikestrafik av annat slag. Hälsingborgs tulldistrikts utrikestrafik, exkl. färjetrafiken, har ökats från 876 000 nettoton 1913 till 2 022 000 nettoton 1939, men huru mycket av denna ökning som faller på annan lokal utrikestrafik är okänt. Trelleborgs tulldistrikts utrikestrafik exkl. färjetrafiken har ökat från 169 000 nettoton 1913 till 263 000 nettoton 1939.

Hälsingborgs totaltrafik har under samma tid stigit från 3 446 000 till 8 116 000 nettoton och Trelleborgs från 3 404 000 till 5 701 000 nettoton. En stark ökning av färjetrafiken har i båda fallen ägt rum.

Av övriga hamnar har Limhamn, Karlshamn, Ystad och Landskrona visat större trafikökning. Övriga hamnar ha företett mindre ökning, stillestånd eller tillbakagång i trafiken.

Västkustens hamnar visa tillsammansantagna en absolut ökning i utrikestrafiken från 6 161 000 nettoton 1913 till 12 103 000 ton 1939 och en relativ ökning i förhållande till hela rikets trafik från 23 till 25 %. Man har velat sätta denna ökning i samband med utvecklingen av Sveriges transoceaniska handel och sjöfart. Den starkt ökade andel, som denna fått i vårt lands utrikes handel och sjöfart, har helt naturligt medfört ett gynnande av västkustens hamnar. Flertalet svenska oceanlinjer har också Göteborg som utgångspunkt.

I utrikestrafiken har Göteborgs tulldistrikt intagit en ökad andel. Absolut taget har en ökning från 4 329 000 nettoton 1913 till 9 780 000 nettoton 1939 ägt rum. Relativt har härmed Göteborgs andel av rikets hela utrikes-sjöfart stigit från 16 till 20 %, d. v. s. att en betydande koncentration skett. — Stockholms, Göteborgs och Malmö tulldistrikt svara tillsammans för 46 % av rikets utrikesjöfart — exkl. färjetrafiken — år 1939 mot 40 % år 1913. Det föreligger sålunda en ganska stor samling av trafiken till vårt lands trenne koncentrationspunkter för befolkning, handel och industri.

Göteborgs totaltrafik har ökats från 6,6 milj. nettoton år 1913 till 15,7 milj. nettoton år 1939. Det är mer än en fördubbling som ägt rum. Härvid har Göteborg redan under första världskriget gått om Stockholm som rikets största hamn. Efter andra världskriget har denna utveckling fortsatt och 1947 utgjorde Göteborgs totaltrafik 15,2 milj. ton, medan Stockholms var 9,9 milj. ton. Göteborg var nära nog den enda hamn, som 1947 ägde en trafik, som var större än åren före sista kriget.

Trafikutvecklingen i andra västkusthamnar — Halmstad, Varberg och Uddevalla — har varit ganska svag, något som också gäller flertalet Vänerhamnar, där fram till 1939 Otterbäcken visat den största ökningen. Dessutom har den nytillkomna hamnen Hönsäter nått en betydande trafikstorlek.

Det är mot bakgrunden av den här ovan skildrade utvecklingen, som frågan om hamnarnas behov av utbyggande för framtiden bör ses. Detta betyder dock icke, att man bör räkna med att mellankrigstidens förhållanden skola komma att återspeglas i den kommande trafikutvecklingen och att hamnbyggandet bör inriktas därefter. Av flera skäl torde den framtida utvecklingstakten icke komma att innebära en genomsnittligt så stark ökning som den här berörda. Redan befolkningsförhållandena, vilka ju äro av stor betydelse för bedömandet av trafikens framtida trend, komma icke att motsvara mellankrigstidens ganska enastående utveckling. Man har också att räkna med vissa strukturförändringar inom industrien. En icke oväsentlig faktor att räkna med är dessutom den sjunkande råvarubasen för Norrlands skogsindustrier samt strävandena till ökad förädling därstädes, ej blott inom nämnda industrier. Framtiden synes därför komma att medföra en mindre stark utveckling än den, som ägde rum före 1939, och vissa lokala förskjutningar synas vara att påräkna. Men om hänsyn tages härtill, synes man vid bedömandet av hamnarnas utbyggnadsbehov främst ha att utgå ifrån den tidigare trafikutvecklingen, som i det långa loppet måste utgöra en viktig norm härvidlag.

KAP III.

Hamnbyggnadsverksamhetens omfattning och finansiering.

Man har hittills saknat uppgifter om den totala hamnbyggnadsverksamhetens storlek i landet. I statistiken över kommunernas finanser finnas vissa uppgifter över de kommunala hamnarnas nyanläggningsverksamhet. Uppgifterna gå tillbaka till 1918, men lida av det felet att för tidigare år i dessamma för några större hamnar innefattas även kostnaderna för vissa brobyggnader, vilka då utfördes av dessas förvaltningar men icke böra ingå i hamnrörelsens anläggningsverksamhet, vilken omfattar blott omkring en tiondel av städernas totala. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen meddelar i sina ämbetsberättelser fortlöpande uppgifter jämte sammandrag för tiden från och med 1841 rörande anläggningsföretag, utförda i styrelsens regi eller under dess kontroll, då statsbidrag eller ibland lån utgått, varvid de meddelade anläggningskostnaderna i allmänhet äro beräknade men i andra fall verkliga. När kommerskollegium år 1943 utförde den första inventeringen av föreliggande hamnbyggnadsprojekt, använde man för bedömandet av de normala investeringsbehoven uppgifter inhämtade av Svenska hamnförbundet och utgörande totalsummor över anläggningsverksamheten 1912—1936 vad anginge 38 svenska hamnar. Dessa summor utgjorde i medeltal per år omkring 15 milj. kr. För samtliga handelshamnar uppskattades motsvarande siffra till omkring 20 milj. kr. Man har helt saknat uppgifter angående anläggningsverksamhetens variationer under olika konjunkturer.

Hamnbyggnadsverksamheten i Sverige var fram till första världskriget av relativt begränsad omfattning. En stark utveckling ägde rum först under tiden efter krigets slut, då bl. a. de tre frihamnarna i Stockholm, Göteborg och Malmö tillkommo och en mycket livlig byggnadsverksamhet även eljest ägde rum, framkallad av den starka utveckling, som handel och sjöfart visat från 1900-talets början.

Hamnutredningen har från de svenska handelshamnarna inhämtat uppgifter angående hamnbyggnadsverksamhetens omfattning under ett vart av åren 1920—1947. Dessutom har ett försök gjorts att erhålla motsvarande uppgifter tillbaka i tiden från 1912—13.

Icke minst med hänsyn härtill ansågs det nödvändigt att draga upp klara gränser i sådana fall, som kunde anses vara tveksamma. Vid förberedande överläggningar inom hamnutredningen ifrågasattes, huruvida sådana muddringsarbeten inom hamnen, som icke ägde karaktär av underhåll, vore att

anse som nyanläggningar. Samma spörsmål dryftades vad gäller fördjupande av farled in till hamn. I cirkulärskrivelse meddelades hamnarna, att sådana kostnader vore att anse som nyanläggningskostnader för hamnen. Vidare anfördes, att anskaffning av nya kranar vore att hänföra till sådana kostnader; projekteringskostnader likaså. Genom att man anknöt uppgifterna till de uppgifter, som av kommerskollegium begärts såsom underlag för bedömandet av hamnekonomin vid behandlingen vart femte år av hamntaxeförslag för hamnarna inom olika områden av vårt land, erhöi man en ganska säker grund för en såvitt möjligt likformig behandling av olika hamnbyggnadsarbetens karaktär av nyanläggningsarbeten.

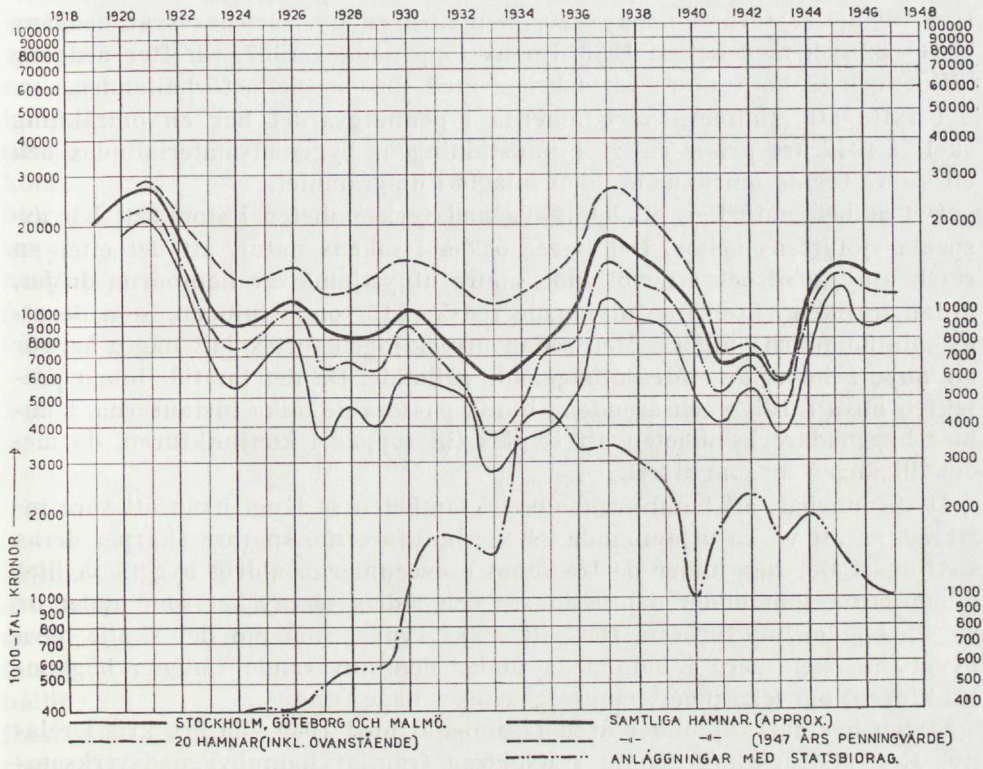
Teoretiskt sett synes begreppet nyanläggning vara klart avgränsat. Det avser sådana varaktiga nya nyttigheter som äro kapitalbildande. I praktiken kan det ställa sig något annorlunda. Man brukar skilja mellan nyanskaffning och ersättningsanskaffning. Man kan måhända ha olika mening om huruvida exempelvis en stenkaj, som bygges för att ersätta en träkaj, varvid icke flera kajmeter erhållas och ej heller ökat vattendjup, är att hänföra till nyanskaffning eller ersättningsanskaffning. Liknande gäller ombyggnad och modernisering av kranar. I dessa fall föreligger otvivelaktigt ett ökat kapitalvärde — ehuru det ej av hamnarna redovisas såsom sådant — men i regel torde, åtminstone i de större hamnarna, sådana kostnader gå på driftbudgeten. I mindre hamnar, där lånemedel ofta komma till användning i dylika fall, kunna kostnaderna gå på kapitalbudgeten, men måhända vid tider av god medelstillgång på driftsbudgeten. I de största hamnarna kunna dylika kostnader, som där icke anses vara kapitalbildande, uppgå till betydande belopp, kanske upp till ca 500 000 kr. pr år för en hamn.

Det ligger i sakens natur, att uppgifter rörande nyanläggningsverksamheten gällande ett mycket stort antal hamnar icke lämnas fullt likformigt. Även redovisningen på olika år kan göras olika. Därför har också redogörelsen för resultaten utav den verkställda undersökningen redovisats i diagramform, varvid kurvan för anläggningskostnaderna i samtliga hamnar uppdragits med stark utjämning, och utan att för alla år kompletta uppgifter förelegat för alla mindre hamnar.

Resultatet av förenämnda undersökning framlägges i diagram 2. Härvid har uppdragits en särskild kurva för de tre största hamnarna, Stockholm, Göteborg och Malmö, vilkas anläggningskostnader utgjort en mycket stor del — i regel omkring 60 % — av de totala. Vidare har inlagts en kurva för de 20 största hamnarna (inkl. de tre nyssnämnda). För ett antal år — 1926, 1928, 1929 och 1930 samt 1937 — ha uppgifter förelegat från samtliga hamnar, vilka uppgifter summerats.

Diagrammet ger vid handen, att byggnadsverksamheten i handelshamnarna vad gäller anläggningsarbeten visar mycket stora variationer. Maximum återfinnes för åren 1920 och 1921 med omkring 25 milj. kr. per år, och möjligen ytterligare ett par milj. kr. sistnämnda år. Ett minimum uppträder år 1933 med 5,9 milj. kr. Ett nytt maximum återfinnes för år 1937 med 18,1 milj. kr. Härefter återkommer ett minimum under kriget 1943 med

DIAGR. 2. NYANLÄGGNINGSKOSTNADERNA I SVENSKA HANDELSHAMNARNA 1920-1947



ca 5,5 milj. kr., från vilken tidpunkt kurvan åter stiger betydligt och når omkring 15 milj. kr. år 1945, med nedgång till omkring 12 milj. kr. de följande åren. Det är uppenbart, att vid så stora variationer ett medeltal, beräknat på uppgifter för ett fåtal år, har föga betydelse.

Diagrammet utvisar även, att de tre storhamnarna hava en mycket dryg andel i hela byggnadsverksamheten. För de år, då fullständiga uppgifter föreligga, varierar storhamnarnas andel mellan högst ca 74 % år 1926 och lägst ca 46 % år 1933. Storhamnarnas andel visar en tendens att stiga starkt under toppår för hamnbyggnadsverksamheten för att sedan sjunka betydligt under nedgångsperioderna.

De mest karakteristiska dragen i anläggningsverksamhetens utveckling äro — såvitt man kan döma av föreliggande uppgifter — dock mera normala variationer mellan omkring 10 milj. kr. under högkonjunkturår och 6 milj. kr. under lågkonjunkturår med viss eftersläpning efter det allmänna konjunkturförloppet men med långa mellanrum en mycket kraftig stegring till toppvärden på 25 å 27 milj. kr. 1921—22 eller omkring 18 milj. kr. 1937, samt slutligen en stigande andel för storhamnarna under högkonjunktur men sjunkande under lågkonjunktur.

Hamnbyggnadsverksamheten visar en relativt god överensstämmelse med

sjöfartens konjunkturutveckling. Sjöfarten hade ett synnerligen kraftigt markerat toppår 1920, varpå följde en mycket lång depressionstid med ansats till bättre förhållanden 1929, men med en ny, särledes svår nedgång 1931—32 och med botten 1933. En ny topp nåddes 1937, varefter nedgång följde, och så kom andra världskriget med sina speciella förhållanden.

I syfte att eliminera variationerna i penningvärdet har en omräkning skett i 1947 års priser enligt Finanstidningens byggnadsmaterialindex och en kurva för de omräknade talen inlagts i diagrammet.

Det är helt naturligt, att hamnbyggnadsverksamheten i stort sett bör avspegla sjöfartens behov. Det ligger också i sakens natur, att det efter en stark utbyggnad och efterföljande sämre utnyttjande av hamnarna dröjer, innan trafiken växer i de utvidgade redskap för omlastningen, som de utbyggda hamnarna utgöra. Men sedan utvecklingen fortskridit några år, gör sig ånyo behovet av större utbyggande gällande. Då det tar tid, innan projekten bliva färdiga och ärendena hinna passera de olika instanserna, kommer byggnadsverksamheten att samlas till toppår i konjunkturen, då medelstillgången är som störst.

Detta innebär, att hamnbyggnadsverksamheten så långt ifrån att vara inriktad på att verka utjämnande på konjunkturerna, snarare skärper deras växlingar. Det har under de tre senaste decennierna aldrig byggts så litet i hamnarna som under depressionsår och aldrig så mycket som under de värsta högkonjunkturåren. Det vill också synas, som om det skulle hava byggts mycket mera i hamnarna under den nuvarande säregna högkonjunkturen, om icke investeringsregleringen hade funnits.

Staten har särskilt under åren i samband med 1930—33 års kris i relativt stor utsträckning genom statsbidrag främjat hamnbyggnadsverksamheten, vilket framgår av diagram 2. Hamnbyggnadsverksamheten minskades starkt från år 1930 till 1933, från omkring 10 milj. kr. till omkring 6 milj. kr., och torde ha företett än större minskning, om icke de med statsbidrag igångsatta byggnadsarbetena kommit till stånd. Den icke statsunderstödda hamnbyggnadsverksamheten sjönk nämligen från 8,5 milj. kr. 1930 till omkring 2,5 milj. kr. 1934. Hela hamnbyggnadsverksamheten steg genom statens understöd från omkring 6 milj. kr. 1933 till omkring 7 milj. kr. 1935 och omkring 10,5 milj. kr. år 1936.

Medan anläggningskostnaderna med statsbidrag högkonjunkturåret 1929 uppgingo till endast ca 7 % av de totala anläggningskostnaderna detta år, steg procentsatsen till 11 % 1930, ca 20 % 1931—33 och till ca 50 % 1934—35 för att 1936 sjunka till omkring 33 och 1937 till 17—18 %. Den statsunderstödda hamnbyggnadsverksamheten ökade från 550 000 kr. år 1925 till 1,2 milj. kr. 1930, 1,7 milj. kr. åren 1931 och 1932, sjönk 1933 till 1,5 milj. kr. men steg 1934 till 4,1 milj. kr. och 1935 till 4,4 milj. kr., varefter skedde en minskning till omkring 3,3 milj. kr. år 1936 och 1937, 3 milj. kr. 1938 och omkring 2,5 milj. kr. 1939.

Dessa uppgifter visa, att statsbidragen kunna spela en ganska stor roll för byggnadsverksamheten såsom konjunkturutmättningsmedel inom här

ifrågavarande område. De visa också, att om icke särskilda åtgärder vidtagas såsom under den senaste krigs- och efterkrigstiden, den egentliga krisen redan väsentligen är överstånden, innan den igångsatta byggnadsverksamheten erhåller större betydelse. I vissa fall ha relativt sett stora byggnadsarbeten med statsbidrag kommit till stånd först när den ekonomiska konjunkturen ej blott vänt utan stått inför ett nytt maximum. Det synes därför vara av vikt, att hamnbyggnader i arbetsmarknadsreglerande syfte komma till stånd mycket snabbt, om de skola få åsyftad verkan, samt att bidragsverksamheten avvecklas så snart som möjligt. Det synes även vara uppenbart, icke minst med hänsyn till den statsunderstödda hamnbyggnadsverksamhetens omfattning under vissa år, att särskild uppmärksamhet bör ägnas projekten för de anläggningar, som komma till stånd i syfte att bekämpa arbetslöshet.

Man har hittills saknat uppgift om hur nyanläggningsverksamheten i hamnarna i stort finansieras. De nära nog enda kända uppgifterna äro de av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen årligen meddelade angående byggnadsverksamhet med statsbidrag, varvid uppgifterna avse dels byggnadskostnaderna, dels statsbidragens storlek.

I samband med de uppgifter hamnutredningen inhämtat angående hamnbyggnadsverksamhetens omfattning har det därför synts vara av betydelse att få finansieringsfrågan belyst. Man ansåg sig härvid kunna inskränka undersökningen i detta avseende till åren 1924—1938. Tiden har uppdelats i tre perioder, 1924—28, 1929—33 samt 1934—38. Man har också anhållit hos hamnarna att kontroll måtte ske, så att summorna av de olika finansieringsposterna för varje år och särskilt för de nämnda femårsperioderna måtte stämma med motsvarande för de verkliga kostnaderna för nyanläggningarna. Det må anmärkas, att uppgifterna angående finansiering med skattemedel icke äro fullt kompletta, enär Malmö icke kunnat skilja ut skattemedel från eljest tillgängliga hamnmedel. Det rör sig emellertid icke om större belopp.

Perioderna valdes från början med tanke på att man ville erhålla en viss belysning över anläggningsverksamhetens variationer i stort sett med konjunkturerna. Då i regel en rätt betydande eftersläpning i byggnadsverksamheten borde råda, menade man, att 1921—23 års kris borde avspegla sig tämligen väl i siffrorna för perioden 1924—28, liksom högkonjunkturen, som kulminerade 1929, borde framträda i stort sett i uppgifterna för 1929—33 samt att 1931—33 års lågkonjunktur borde taga sig någorlunda klart uttryck i 1934—38 års siffror. Det visade sig senare nödvändigt att inskränka bearbetningen av det inkomna materialet från hamnarna till de tre femårsperioderna, då förskjutningar i tiden med avseende på olika finansieringsposter inom femårsperioderna voro alltför stora för att tillåta en bearbetning för varje år.

Huvudresultatet av undersökningen framgår av tab. 1.

Tabell 1. Kostnader för nyanläggningar i svenska hamnar och deras finansiering, åren 1924—38.

	An- tal	Å r	Verkliga kostnader för nyan- läggningar kr.	Nyanläggningar finansierade med			
				stats- bidrag kr.	lånemedel kr.	skatte- medel kr.	eljest till- gängliga hamn- medel kr.
<i>I. Kommunala hamnar.</i>							
Stockholm, Göteborg, Malmö	3	1924—28 1929—33 1934—38	28 664 338 23 707 029 33 306 325	— — 465 727	22 325 666 14 748 220 24 929 977	5 583 498 8 620 829 5 650 802	750 174 337 980 2 259 819
Gävle, Norrköping, Hälsingborg	3	1924—28 1929—33 1934—38	3 781 159 3 618 140 6 001 313	— — 523 624	1 998 138 2 473 238 3 144 842	617 238 421 561 664 203	1 165 783 723 341 1 668 644
Norrlandshamnar utom Gävle	11	1924—28 1929—33 1934—38	3 071 946 3 389 649 4 197 941	— 1 252 500 2 199 845	2 442 279 1 749 241 1 484 728	— — —	629 667 387 908 513 368
Ostkusthamnar utom Stockholm o. Norrkö- ping	16	1924—28 1929—33 1934—38	1 053 170 1 416 097 2 370 663	40 314 351 627 944 573	431 998 302 847 602 388	18 359 6 379 16 560	562 499 755 244 807 142
Sydskusthamnar utom Malmö o. Hälsing- borg	9	1924—28 1929—33 1934—38	3 628 372 3 230 964 6 947 321	146 000 609 288 1 723 769	1 561 406 1 461 246 3 207 600	9 453 22 996 63 815	1 911 513 1 137 434 1 952 137
Västskusthamnar utom Göteborg	10	1924—28 1929—33 1934—38	1 213 584 1 601 205 3 202 774	47 718 303 752 1 349 249	643 462 1 064 398 1 368 996	50 000 — 70 978	472 404 233 055 413 551
Mälare-Hjälmare- hamnar	13	1924—28 1929—33 1934—38	1 531 748 1 742 405 895 812	154 385 359 238 109 091	1 265 974 1 154 082 493 281	68 680 40 291 9 574	42 709 188 794 283 866
Vänern-Vättern-ham- nar	13	1924—28 1929—33 1934—38	411 827 1 654 889 1 738 467	46 694 77 500 526 321	206 449 1 142 332 625 467	61 052 142 192 90 755	97 632 292 865 495 924
Öhamnar	5	1924—28 1929—33 1934—38	1 076 394 703 069 353 746	500 367 318 867 222 000	123 850 24 000 —	— — —	452 177 360 202 131 746
Inlandshamnar	3	1924—28 1929—33 1934—38	83 546 — 48 942	— — —	— — 46 200	83 546 — 2 742	— — —
Summa	86	1924—28 1929—33 1934—38	44 516 084 41 063 447 59 063 304	935 478 3 272 772 8 064 199	30 999 222 24 119 604 35 903 479	6 491 826 9 254 248 6 569 429	6 089 558 4 416 823 8 526 197
<i>II. Enskilda hamnar.</i>							
Ostkusthamnar	5	1924—28 1929—33 1934—38	248 029 1 751 000 770 000	— — —	— — —	— — —	248 029 1 751 000 770 000
Sydskusthamnar	4	1924—28 1929—33 1934—38	515 556 806 064 183 033	— — —	11 930 50 000 85 000	— — —	503 576 756 064 103 033
Vänern-Vättern-ham- nar	5	1924—28 1929—33 1934—38	23 657 595 852 1 450 731	— 31 000 114 700	— — —	— — —	23 657 564 852 1 336 031

	Antal	Å r	Verkliga kostnader för nyanläggningar kr.	Nyanläggningar finansierade med			
				statsbidrag kr.	lånemedel kr.	skatte-medel kr.	eljest tillgängliga hamn-medel kr.
Öhamnar	2	1924—28	46 328	—	—	—	46 328
		1929—33	160 426	—	—	—	160 426
		1934—38	101 825	—	—	—	101 825
Summa	16	1924—28	833 570	—	11 980	—	821 590
		1929—33	3 313 342	31 000	50 000	—	3 232 342
		1934—38	2 510 589	114 700	85 000	—	2 310 889
III. Gotländska lant-hamnar	11	1924—28	475 999	263 997	—	—	212 002
		1929—33	315 048	175 500	—	—	139 548
		1934—38	149 495	9 000	—	—	140 495
VI. Statlig hamn. Stallbacka	1	1924—28	42 830	—	—	—	42 830
		1929—33	8 928	—	—	—	8 928
		1934—38	—	—	—	—	—
Totalsumma	114	1924—28	45 868 483	1 199 475	31 011 202	6 491 826	7 165 980
		1929—33	44 700 765	3 479 272	24 169 604	9 254 248	7 797 641
		1934—38	61 723 388	8 187 899	35 988 479	6 569 429	10 977 581

I nedanstående tabeller 2 och 3 ha sammanställts kostnaderna och dessas fördelning på olika medel, som kommit till användning vid finansieringen av nyanläggningar i genomsnitt per år under femårsperioderna 1924—28, 1929—33 och 1934—38, dels för samtliga *kommunala hamnar*, dels för storhamnarna Stockholm, Göteborg och Malmö och dels slutligen för övriga kommunala hamnar.

Enligt tabell 2 investerades i nyanläggningar i nämnda hamnar i medeltal per år ca 9 milj. kr. åren 1924—28, ca 8 milj. kr. per år under åren 1929—33 och ca 12 milj. kr. per år under åren 1934—38. Under de tre femårsperioderna gick storhamnarnas andel i de totala investeringarna tillbaka från 64 till 54 resp. 56 %, vilken andel för övrigt är väsentligt högre än samma hamnars andel i den totala såväl gods- som fartygstrafiken i de kom-

Tabell 2. Kostnader för nyanläggningar i kommunala hamnar

i genomsnitt per år i milj. kr.

	Samtl. kommun. hamnar			Stockholm, Göteborg, Malmö			Övriga kommun. hamnar		
	1924—1928	1929—1933	1934—1938	1924—1928	1929—1933	1934—1938	1924—1928	1929—1933	1934—1938
Statsbidrag	0·2	0·6	1·6	—	—	0·1	0·2	0·7	1·5
Lånemedel	6·2	4·8	7·2	4·5	2·9	5·0	1·7	1·9	2·2
Skattemedel	1·3	1·9	1·3	1·1	1·7	1·1	0·2	0·1	0·2
Övriga medel	1·2	0·9	1·7	0·1	0·1	0·5	1·1	0·8	1·3
Summa kostnader	8·9	8·2	11·8	5·7	4·7	6·7	3·2	3·5	5·2

Tabell 3. Procentuell fördelning av nyanläggningskostnaderna i kommunala hamnar

efter därtill använda medel.

	Samtl. kommun. hamnar			Stockholm, Göteborg Malmö			Övriga kommun. hamnar		
	1924— 1928	1929— 1933	1934— 1938	1924— 1928	1929— 1933	1934— 1938	1924— 1928	1929— 1933	1934— 1938
Statsbidrag	2	8	14	—	—	1	6	19	29
Lånemedel	69	58	61	78	62	75	55	54	43
Skattemedel	15	23	11	19	37	17	6	3	4
Övriga medel	14	11	14	3	1	7	33	24	24
Summa kostnader	100	100	100	100	100	100	100	100	100

munala hamnarna. Storhamnarnas investeringar utgjorde under de tre femårsperioderna i medeltal per år 5,7, 4,7 resp. 6,7 milj. kr. Andelen av investeringar i nyanläggningar i övriga kommunala hamnar steg under samma tid från 36 % till 42 resp. 44 % av de totala, och dylika investeringar uppgingo i medeltal per år till 3,2 milj. kr. åren 1924—28, 3,5 milj. kr. under åren 1929—33 och till 5,2 milj. kr. åren 1934—38.

Större delen av de kommunala hamnarnas totala kostnader för nyanläggningar har bestritts av lånemedel (tabell 3). Den procentuella andelen dylika medel nedgick emellertid från 69 % åren 1924—28 till 58 % åren 1929—33 men steg åter 1934—38 till 61 %. För storhamnarna, vilka vanligen till största delen finansiera sina nyanläggningar med lånemedel, nedgick lånemedlens andel från 78 % till 62 % och steg härpå till 75 %. I de övriga kommunala hamnarna gick andelen lånemedel successivt tillbaka från 55 % till 54 % och 43 %.

Särskilt framträdande blir skillnaden mellan storhamnarna och övriga kommunala hamnar med avseende på finansiering med lånemedel under lågkonjunkturen, som inföll under perioden 1929—33. Investeringarna i nyanläggningar sjönk då i storhamnarna från 4,5 milj. kr. i genomsnitt per år föregående femårsperiod till 2,9 milj. kr. eller blott 62 %. Detta kan bero på att storstäderna ha större möjligheter än de mindre städerna att inom andra grenar av den kommunala förvaltningen än hamnförvaltningen finna arbetsobjekt, som till samma kostnad ge ett större antal arbetslösa sysselsättning. Lånemedlens procentuella minskning torde bero av speciella orsaker, då man, oavsett kommunens storlek, på grund av det under en lågkonjunktur ansträngda skatteläget borde i högre grad än eljest finansiera nyanläggningar med lånemedel. Den lägre andelen lånemedel i storhamnarna under krisen kompenseras av högre andel skattemedel, vilken steg från 19 till 37 %, något som möjligen skulle kunna tänkas sammanhånga med att under goda tider fonderade skattemedel tagits i anspråk under krisen. I de övriga kommunala hamnarna höll sig andelen lånemedel ungefär oförändrad, medan andelen statsbidrag väsentligt steg, från 6 % åren 1924

—28 till 19 % 1929—33, medan andelen »övriga medel», d. v. s. överskotts- och andra tillgängliga medel, gick tillbaka i ungefär motsvarande grad.

Överskottsmedel intaga en mycket stor andel i de medelstora och mindre kommunala hamnarnas finansiering av hamnbyggnader. Åren 1924—28 finansierades ej mindre än 33 % av dessa hamnars byggen med sådana medel, och även under följande perioder är andelen relativt hög, 24 %. Det vill synas, som om överskotten i regel användes till hamnbyggnadsverksamhet. Det är anmärkningsvärt, att statsbidragens andel i kostnaderna fortsatte att stiga från 1929—33 till 1934—38, från 19 till 29 %, vilket synes sammanhänga med eftersläpningen av de med statsmedel delvis finansierade byggena. Andelen skattemedel har för dessa hamnar hållit sig tämligen konstant under de femton åren och har varit ganska obetydlig.

Nyanläggningskostnadernas finansiering med skattemedel och »övriga medel» borde måhända i detta sammanhang sammanslås, då svårighet föreligger att avgöra, om tolagsmedel i primärmaterialet hänförs till skattemedel eller »övriga medel». Enligt tabell 3 ha dessa två finansieringskategorier gått tillbaka från 29 % perioden 1924—28 till 25 % perioden 1934—38 av de totala kostnaderna för hamnarnas nyanläggningar. Under åren 1929—33 skedde en stegring av andelen till 34 %, som helt kunde hänföras till storhamnarnas sätt att finansiera nyanläggningar. För övriga kommunala hamnar gick andelen dylika medel tillbaka från i genomsnitt 39 % åren 1924—28 till 27 % åren 1929—33 och 28 % under åren 1934—38. Som jämförelse kan nämnas, att nyanläggningarna i storhamnarna till 24 % finansierades med dylika medel under dessa senare år, medan andelen 1924—28 utgjordes av 22 % och åren 1929—33 av 38 %.

För övriga kommunala hamnars del möjliggjordes utvecklingen av de bidrag staten ställde till kommunernas förfogande att finansiera nyanläggning av hamnar. I genomsnitt utgjorde statsbidragen till de kommunala hamnarnas nyanläggningar åren 1924—28 ca 0,2 milj. kr., åren 1929—33 ca 0,6 milj. kr. och åren 1934—38 ca 1,6 milj. kr. De största hamnarna ha endast undantagsvis och då i ringa mån erhållit statsbidrag. Statsbidragen, som kunna betraktas som statens bidrag av skattemedel till de kommunala hamnarnas utbyggnader, voro under den sista femårsperioden för andra hamnar än storhamnarna lika stora som dessa hamnkommuners bidrag av skattemedel och »övriga medel» tillsammanstagna och mer än sju gånger så stora som ifrågavarande hamnkommuners tillskott av enbart kommunala skattemedel. Stegringen i statsbidragens andel vid finansieringen av nyanläggningar i andra kommunala hamnar än storhamnar från 6 % i genomsnitt åren 1924—28 till 19 % åren 1929—33 och 29 % åren 1934—38 torde måhända vara en av anledningarna till de motioner i riksdagen, som resulterade i tillkomsten av 1944 års hamnutredning.

Hamnbyggnadsverksamheten vid *enskilda hamnar* har helt naturligt endast undantagsvis skett med statsbidrag, vilka utgått under arbetslöshetstider. Mera sällan har också finansieringen skett genom lånemedel utan med medel från det företag som äger hamnen.

Byggnadsverksamheten var ganska stor inom de enskilda hamnarna 1929—33 och även 1934—38. Oxelösund och Otterbäcken byggdes ut och Köpmannehamn och Hönsäter tillkommo. Inom de *gotländska lanthamnarna* skedde ingen större byggnadsverksamhet. I den statliga hamnen *Stallbacka* ha medlen till de kompletteringsarbeten som gjorts tagits från Statens Vattenfallsverks Fastighetsförvaltnings rörelsekapital.

KAP. IV.

Olika slag av hamnar med hänsyn till trafikens karaktär och omfattning.

Redan i föregående kapitel har viss uppdelning av handelshamnarna gjorts, varvid man skilt på kommunala hamnar, enskilda hamnar, gotländska lanthamnar och en statshamn. Dessutom har man skilt ut de tre storhamnarna som en grupp och de tre större regionalhamnarna, Hälsingborg, Gävle och Norrköping, som en, varjämte man gjort en uppdelning efter trafikområdet. Denna hamngruppering tar hänsyn till vissa viktiga förhållanden, som karakterisera hamnarna, ägande- eller förvaltningsformen, i viss mån storleken med hänsyn till trafiken, samt det geografiska läget, som i stort sett inom de olika trafikområdena ger relativt likartade förutsättningar för hamntrafiken, vilken härigenom erhåller en viss karaktär. Emellertid synes, särskilt med hänsyn till investeringspolitiken och statens intresse i denna, en komplettering böra göras.

I herrar Hagbergs och Ericssons motioner till 1943 års riksdag framhålles, att det är karakteristiskt för den svenska hamnbyggnadspolitiken, att den i det hela bestämmes av varje kommun för sig utan hänsyn till det helas eller landets intressen. När det gäller hamnanläggningar, behövligen för en kommuns rent lokala behov, vore därom ej mycket att säga. Men när kommunerna byggde ut sina hamnar för att ombesörja trafiken för ett mer eller mindre stort uppland, tillgodosåge de härmed ett mera allmänt intresse, som det ofta vore svårt för kommunerna att överblicka. Konkurrensen närliggande hamnar emellan hade också drivit fram hamnbyggnader, som knappast kunde anses ekonomiskt försvarbara, sedda i ett större sammanhang än den rent lokala konkurrensens.

Detta förefaller att vara den främsta synpunkten på statens intresse i hamnbyggnadspolitiken. Ju större uppland en hamn betjänar, desto större torde utsikterna vara, att hamnens intressesfär till en del sammanfaller med en eller flera andra hamnars, och desto mera kommer det allmännas eller landets intresse in, när det gäller hamnens utrustning med djupkajer och andra anordningar för områdets trafik. En nybyggnadsverksamhet i en sådan hamn kan komma att helt eller delvis medföra endast en överflyttning av trafik från en eller flera andra hamnar till den ifrågavarande hamnen, utan att detta skulle medföra påvisbara ekonomiska fördelar av allmän natur. Härigenom uppkommer risk för överdimensionering av kajer och andra hamnanordningar.

Den viktigaste indelningsgrunden för hamnarna med hänsyn till trafiken är således deras upplandsförhållanden.

Först må framhållas, att det vid en hamnklassifikation knappast är möjligt att söka uppbygga ett ur logisk synpunkt motsägelselöst system, ja, ej heller ett sådant utifrån mera praktiska synpunkter, som tillåter ett inrange- rande av alla olika hamnar. Verkligheten är nämligen alltför mångskiftande, för att en sådan klassifikation skulle kunna göras med anspråk på att få praktisk betydelse och användbarhet. Det ligger sålunda i sakens natur, att de olika hamntyperna icke bliva alltför skarpt avgränsade från varandra och att en systematik icke kan inrymma dem allesamman. Många övergångs- och blandformer måste finnas.

Den ställning i ett lands och världens ekonomi och trafiksystem, som en hamn intager, bestämmes numera i regel till största delen av upplandet och dess förhållanden samt förbindelserna med detsamma. Hamnens uppgift i transithandeln, d. v. s. omlastning för trafik mellan olika länder eller områden, har under tidernas lopp trängts starkt i bakgrunden. Det är de olika ländernas och landsdelarnas bytesbehov, som är väsentligen avgörande för hamnens funktioner. Därför synes det vara riktigt, att vid indelningen av hamnarna i olika typer ur trafiksynpunkt gå ut ifrån frågan, huruvida detta uppland utgör den viktigaste faktorn beträffande en hamns ställning i trafik- avseende eller ej.

Vi ha med denna utgångspunkt tvenne huvudkategorier av handelsham- nar: sådana som sakna egentligt uppland eller vilkas uppland inskränker sig till mindre områden, samt sådana hamnar, vilkas ställning och uppgifter främst bero just av deras uppland utanför hamnortens område.

Till den förra kategorien höra först och främst *lokalhamnar*. De flesta hamnar tillhöra denna typ, som i allmänhet utmärkes av en fartygs- och varutrafik av ganska ringa dimensioner. Karakteristiskt för densamma är framför allt, att den endast tjänar lokala intressen och icke underhåller några trafikförbindelser med på större avstånd belägna orter; blott undan- tagsvis sträcka sig dessa utom det egna landets gränser. Flertalet mindre svenska hamnar är av denna typ.

En annan typ representeras av de hamnar, som visserligen skilja sig starkt från lokalhamnarna genom trafikens och förbindelsernas större omfattning, men som dock icke in- och utföra varor för annat än i huvudsak området i hamnens närmaste omgivning. Man kan skilja på olika slag av sådana ham- nar. Först bör nämnas *konsumtionsortshamnar*. Dessa tillhöra ett större be- folkningsagglomerationsområde, beläget vid eller i närheten av havet, vilket område erhåller sin nödvändiga tillförsel sjöledes, det må vara rena konsum- tionsföremåden eller råvaror, som bearbetas och i förädlad skick förbru- kas eller återutföras. Alla storstadshamnar kunna med mer eller mindre rätt räknas dit. Stockholm synes vara ett exempel på denna hamntyp, så- som varande landets största lokala konsumtionscentrum, som konsumerar den vida övervägande delen av de varor, som införas, och som företer en stark övervikt för importen utöver exporten samt en relativt hög procent-

andel av barlastat utgående tonnage; allt detta är en typisk företeelse för här ifrågavarande hamnar.

En tredje typ av hamnar utgöres av sådana hamnar, där de varor, som lossas och lastas, till en relativt obetydlig del härstamma från eller upptagas av upplandet och icke konsumeras eller bearbetas i själva hamnen eller hamnstaden utan blott införas dit för att återutföras sjöledes. Dessa hamnar utgöra ett slags *transithamnar*. De fungera såsom huvudhamnar för större områden, som icke äga egna förbindelser med längre bort belägna och särskilt transmarina hamnar. Frihamnarna skulle kunna räknas till denna typ, för så vitt de utgöra särskilda hamnar och icke betraktas såsom blott delar av större hamnar. Eljest kan man med rätta ange frihamnarna som en särskild hamntyp. De intaga ju i tullpolitiskt avseende en särställning. Deras egentliga uppgift är att samla gods, som inom hamnen åtnjuter tullfrihet, från ett trafikområde för transport till ett annat och att distribuera gods, hämtat från ett trafikområde för transport till ett annat. Transitverksamheten är det väsentligen avsedda, men frihamnarna hava utvecklats till att främst bli modernt utrustade djuphamnar för landets transoceaniska trafik. Den ursprungliga tanken, att de även skulle bereda plats för förädlingsindustri, har icke realiserats.

Ännu en typ av hamnar utan egentligt uppland äro *genomgångshamnar*. Hit höra färjetrafikhamnar, där ingen omlastning av gods till och från upplandet äger rum utan där järnvägsvagnarna eller bilarna blott gå genom hamnen, som närmast har karaktär av ett brohuvud. Färjetrafiken spelar en mycket stor roll i Trelleborg men också i Hälsingborg och Malmö, där dock hamnarnas övriga trafik ger starkare karaktär åt hamnen. Emellertid inbjuder en färjetrafikhamns funktioner till att speditjonsverksamheten utvecklas, vilket i sin tur vidgar hamnens övriga trafik. Så är förhållandet i Trelleborg. I fråga om andra genomgångshamnar, som skilja sig från färjetrafikhamnarna väsentligen därigenom, att här det ena trafikmedlet icke går över på det andra utan att omlastning måste ske, är persontrafiken det huvudsakliga. Exempel på nu nämnda hamnar äro Nynäshamn och Färjestaden.

Om vi så gå över till den andra huvudkategorien av hamnar, *upplands-hamnar*, där hamnen för sin trafik är huvudsakligen beroende av sitt uppland, må först framhållas, att den ekonomiska utvecklingen särskilt under det sista kvartsseklet gått utpräglad i den riktning, som förut antytts, att upplandsförhållandena blivit alltmera avgörande för en hamns ställning och utveckling. Härvid är givetvis upplandets storlek i och för sig icke av primär betydelse, men av så mycket större sådan dess produktions- och konsumtionsförhållanden och utvecklingsmöjligheter. Det är den väldiga folkökningen under 1800-talet, den starka befolkningsagglomerationen och den hastiga industriella och kommersiella utvecklingen sedan nämnda århundrades mitt, som givit upplanden allt större betydelse för hamnarnas storlek och utveckling. De hamnar ha i allmänhet utvecklats mest, med hänsyn till fartygs-, varu- och persontrafik, som ägt de bästa och billigaste förbindel-

ser med ett ekonomiskt rikt utvecklat uppland, vilket också i allmänhet utgjort ett betydande befolknings- och därför även konsumtionsområde.

Olikartade upplandsförhållanden ge upphov till olika hamntyper. Först böra nämnas *s. k. specialhamnar*, vilkas existens hänför sig till införsel eller utförsel av en enda vara. Man kunde tala om särskilda *specialimport- och specialexporthamnar*. Typiskt för dessa är förutom varutrafikens ensartade karaktär de särskilda tekniska anordningar, som i regel måste anskaffas för lossning eller lastning av det ifrågavarande godset, samt dessutom en starkt framträdande brist i tonnagebalansen, d. v. s. förhållandet mellan siffrorna för ankommande och avgående lastat tonnage. Typiska specialexporthamnar äro i Sverige malmhamnarna Luleå och Oxelösund.

Övriga former inom den andra huvudkategorien av hamnar kunna sammanföras under benämningen *regionalhamnar*, då de äro omlastningsverktyg för en större region. Dessa skilja sig från specialhamnarna genom varutrafikens mångsidighet. Upplandets näringsförhållanden äro sålunda ej så ensidigt utvecklade som för specialhamnarna. Dock förefinnes i allmänhet en mer eller mindre stor skillnad mellan införsel- och utförselkvantiteterna eller varubalanserna, liksom i tonnagebalanserna. Allteftersom import eller export överväger, kunde man skilja mellan *regionalimporthamnar och regionalexporthamnar*. Då införsel och utförsel väga jämnt, synes benämningen *allmän regionalhamn* vara lämplig. Göteborg förefaller att tillhöra sistnämnda kategori, medan Malmö kunde anses vara en regionalimporthamn, såvida icke hamnen på grund av sitt relativt obetydliga ehuru ekonomiskt starkt utvecklade och tätt befolkade uppland är att hänföra till kategorien konsumtionsortshamnar. I Göteborg synas de lossade och lastade varorna åtminstone att döma av utrikestrafiken väga tämligen jämnt, i Malmö åter överväga de lossade varorna starkt. De mest typiska regionalhamnarna i Sverige äro Hälsingborg, Gävle och Norrköping.

En hamns betydelse och ställning i trafikavseende beror icke blott på dess förhållande till sitt uppland utan även på huru långt dess förbindelser med avlägsnare länder sträcka sig och huru pass utvecklade dessa förbindelser äro. Man skulle kunna kalla de områden, dit trafikförbindelserna nå, »förlandet». Här kommer sålunda distansfaktorn in, förbunden med trafiktätheten. En hamn ligger otvivelaktigt i högre klass, om den äger täta trafikförbindelser på transoceanä länder, än om den blott har sådana på det närmaste trafikområdet. Härvid spelar också förbindelsernas art av linje- eller tramptrafik en icke ringa roll, då linjeförbindelserna möjliggöra en allsidig utveckling av näringslivet, under det att tramptrafiken i regel blott främjar utvecklingen inom vissa områden av detta.

De geografiska auktoriteterna vilja förbehålla namnet *världshamn* för de hamnar, som äga direkta sjöfartslinjer med alla delar av världen och alltså icke äro i något avseende beroende av en annan hamns förmedling. Man brukar också kräva, att fartygstrafiken skall uppgå till en rätt stor summa, 15 å 20 milj. nettoton. Sådana hamnar äro i regel såväl regionalhamnar som transithamnar och huvudhamnar, vilka uppsamla och fördela gods från, res-

pektive till ett uppland och ett större kustområde. Om trots en stor fartygs- och varutrafik allsidiga maritima förbindelser icke finnas, anses en hamn på sin höjd kunna kallas en *storhamn*.

Den moderna utvecklingen av sjöfarten gör det dock i vissa fall svårt att skilja mellan dessa båda hamntyper. Det förhåller sig nämligen så, att det knappast är helt avgörande för en hamns storlek och ställning, om den själv förfogar över allsidiga förbindelser eller ej. Hamnen synes nämligen ändock kunna stå i rapport och kanske t. o. m. lika stark rapport med alla världens länder, som om den själv disponerade över egna förbindelser med dem. De väldiga fartyg som numera användas i transocean fart ha under vissa omständigheter, då de lossa och lasta i ett land med flera koncentrationspunkter för industri, handel och befolkning etc., svårt att få full last i eller till en enda hamn, varför de för lossning och lastkomplettering måste anlöpa flera hamnar. Dessa sistnämnda äro sålunda visserligen beroende av en annan hamns direkta förbindelser, men denna hamn är i sin tur också beroende av de andra hamnarna. Dock måste medges, att egna reguljära linjer utgöra en fördel för en hamn, liksom egna järnvägar och kanaler för förbindelse med upplandet.

Sverige kan knappast sägas äga någon världshamn men väl tre storhamnar, Göteborg, Stockholm och Malmö. Om den undre gränsen för denna kategori drages vid 5 milj. nettotons trafik och man härvid frånräknar lokaltrafik jämte färjetrafik, synes Malmö komma under gränsen, men dess betydande godstrafik bör vid jämförelse med andra större hamnar ställa Malmö i storhamnssklass.

Man skulle måhända kunna ifrågasätta, huruvida icke Göteborg möjligen skulle kunna räknas som en världshamn. Hamnen är Sveriges enda verkliga oceanhamn med allsidiga linjeförbindelser, även med egna oceanlinjer, och det är en omlastninghamn för östersjöområdet. Den skiljer sig även med avseende å varubalansen — som är ovanligt jämn — från de andra svenska storhamnarna. Dess storlek synes väsentligen bero på den utveckling, som ägt rum i trafiken genom de transocean linjerna. Före första världskriget hade Stockholm större trafik än Göteborg.

Stockholms hamns ställning beror huvudsakligen på att den är huvudstadens hamn och organet för omlastningen av den väldiga godskvantitet, som erfordras för rikets största befolkningsagglomerationsområde och därmed konsumtionsområde. Hamnen har också blivit hemort för flera transocean linjer och anlöpes av ett flertal andra sådana.

Malmös ställning såsom storhamn beror främst på dess visserligen icke stora men tätbyggda uppland, där både industri och jordbruk intensivt bedrivs. Upplandet inkräktas dock av flera andra hamnar inom och utom den skånska halvön. Läget vid övergången mellan Östersjöns och Nordsjöns trafikområde är givetvis betydelsefullt. Dock lär numera en större omlastningstrafik till och från oceanfartyg med stort djupgående icke förekomma.

De tre storhamnarna äro centra för de tre huvudkoncentrationsområdena för Sveriges industri, handel och sjöfart och utgöra, huru olika de än äro, en hamngrupp för sig. Redan trafikens storlek ger anledning härtill.

En annan hamngrupp av i mångt och mycket olika hamnar men av samma storleksordning och typ äro de allmänna regionalhamnarna Hälsingborg, Gävle och Norrköping. Större trafiksiffror, såväl vad fartygstrafiken som varutrafiken angår, visa i allmänhet specialexporthamnarna Luleå och Oxelösund liksom färjetrafikhamnen Trelleborg. Men de äro av annan trafiktyp.

Trafikstorleken drar vidare upp gränsen mellan större, medelstora och mindre regionalhamnar, belägna inom olika trafikområden. Och detsamma kan sägas om lokalhamnar. Ett fåtal större sådana finnes. Men man torde med fog kunna hänföra alla hamnar med en fartygstrafik av mindre än 200 000 nettotons summa ankomna och avgångna fartyg, d. v. s. mindre än 100 000 nettonton anlöpande fartyg, till gruppen lokalhamnar. Det synes nämligen vara ganska naturligt, att då närings- och befolkningsförhållandena ej givit upphov till större trafik i en hamn, denna hamn har karaktär av lokalhamn. Därmed är icke sagt att icke hamnen kan äga ett uppland, men detta torde endast undantagsvis kunna vara av den storlek, att det väsentligen präglar hamnens trafik.

I anslutning till vad ovan anförts anges de trafikområden, till vilka de svenska hamnarna hänförs.

Svenska trafikområden.

Norrland, fr. o. m. Haparanda t. o. m. Gävle.

Ostkusten, fr. o. m. Öregrund t. o. m. Bergkvara.

Sydkusten fr. o. m. Karlskrona t. o. m. Höganäs.

Västkusten, fr. o. m. Ängelholm t. o. m. Strömstad.

Insjöområden:

Vänern-Vättern.

Mälaren-Hjälmaren.

Öland och Gotland ingå i ostkustens område men kunna även betraktas som särskilda trafikområden.

Den egentliga hamntrafikens karaktär av linje- eller trampfart samt förbindelsernas lokala utsträckning framgår av följande uppställning beträffande ett antal hamnar. Det vill synas, som om vid uppgifternas avlämnande uppdelningen på linje- och trampfart i vissa fall gjorts efter något annorlunda grunder än i flertalet hamnar.

Av uppställningen framgår bl. a., att den transoceana linjetrafiken har mycket ringa omfång utanför storhamnarnas och några få andra större hamnars krets. Den trafik som förekommer på ett antal lastageplatser kan knappast betraktas som egentlig linjefart, även om den sammanhänger med de transoceana sjöfartslinjernas lastning. Vad som sagts om den transoceana trafiken gäller också i stort sett om annan europeisk fart, d. v. s. närmast medelhavsart.

Tabell 4. Hamntrafikens fördelning på olika geografisk fart år 1937, i nettoton.

Uppgifterna innefatta icke lokalfart, för havshamnar ej heller inre fart. Färjetrafik ingår icke.

H a m n	Kustfart	Östersjö- fart	Nordsjö- fart	Annan europ. fart	Oceanfart	
1. Storhamnar.						
Göteborg	linjefart	890 192	492 414	1 886 951	405 387	4 177 174
	trampfart	783 849	958 299	845 437	166 006	363 936
Stockholm	linjefart	761 489	786 139	652 325	139 640	1 237 404
	trampfart	265 238	739 481	1 904 118	71 943	514 199
Malmö	linjefart	698 296	413 271	540 181	129 212	484 926
	trampfart	309 244	807 830	602 174	48 168	390 528
2. Specialhamnar.						
Luleå	linjefart	137 848	—	—	—	—
	trampfart	35 694	1 574 413	1 624 272	—	6 813
Oxelösund	linjefart	36 740	58 862	211 408	—	18 260
	trampfart	—	421 048	1 908 016	—	112 450
Otterbäcken	linjefart	¹ 31 657	—	—	—	—
	trampfart	² 127 162	45 080	133 801	—	—
Limhamn	linjefart	—	—	—	—	—
	trampfart	170 739	204 696	160 679	7 142	268 659
3. Genomgångshamnar.						
Trelleborg	linjefart	78 840	19 790	—	—	—
	trampfart	109 797	85 581	61 890	—	—
Nynäshamn	linjefart	—	³ 498 834	—	—	—
	trampfart	10 758	8 980	—	—	—
Färjestaden	linjefart	—	—	—	—	—
	trampfart	7 266	—	—	—	—
4. Regionalhamnar, stora.						
Hälsingborg	linjefart	484 152	299 819	242 279	26 769	138 187
	trampfart	383 197	503 880	288 130	25 896	132 472
Gävle	linjefart	155 710	68 416	450 382	78 950	657 846
	trampfart	169 906	392 869	821 534	15 632	35 132
Norrköping	linjefart	178 824	226 102	304 341	11 172	313 888
	trampfart	344 610	257 958	294 794	14 883	4 421
5. Regionalhamnar, medelstora.						
<i>Södra Sverige.</i>						
Kalmar	linjefart	591 318	45 582	238 414	—	—
	trampfart	134 935	152 454	93 665	23 025	39 804
Landskrona	linjefart	407 183	93 956	53 349	—	—
	trampfart	219 163	172 301	97 434	16 250	104 772
Karlshamn	linjefart	350 883	38 191	27 545	—	—
	trampfart	202 768	197 319	115 146	3 150	132 758
Halmstad	linjefart	170 887	111 758	194 007	—	106 764
	trampfart	71 138	181 510	126 320	—	4 725

¹ Inre fart. — ² Därav 121 892 ton inre fart. — ³ Visby-trafik.

H a m n	Kustfart	Östersjö- fart	Nordsjö- fart	Annan europ. fart	Oceanfart
Oskarshamn..... linjefart	314 760	25 490	57 520	—	—
trampfart	257 721	133 644	104 637	—	—
6. <i>Regionalhamnar, medelstora.</i>					
<i>Norra Sverige.</i>					
Sundsvall..... linjefart	369 738	—	—	37 160	378 164
trampfart	—	148 744	454 436	—	—
Söderhamn..... linjefart	58 072	—	—	—	—
trampfart	344 582	262 818	116 310	8 176	232 624
Skellefteå..... linjefart	148 780	—	870	—	—
trampfart	453 745	53 403	138 703	—	1 990
Örnsköldsvik..... linjefart	195 796	15 576	—	—	116 578
trampfart	56 146	80 744	343 226	42 252	155 544
Umeå..... linjefart	132 903	6 050	—	—	—
trampfart	428 499	87 715	124 622	4 638	29 811
7. <i>Regionalhamnar, mindre.</i>					
<i>Norra Sverige.</i>					
Härnösand..... linjefart	238 498	6 822	—	—	—
trampfart	46 913	12 453	8 651	—	—
Piteå..... linjefart	86 260	—	—	—	—
trampfart	403 098	58 142	72 252	14 207	8 325
Hudiksvall..... linjefart	53 760	—	—	2 375	21 090
trampfart	—	28 678	64 618	8 407	—
8. <i>Regionalhamnar, mindre.</i>					
<i>Södra Sverige.</i>					
Visby..... linjefart	—	52 966	—	—	—
trampfart	—	189 842	11 633	—	—
Västerås..... linjefart	¹ 40 982	—	—	—	—
trampfart	² 89 884	201 661	182 567	—	—
Västervik..... linjefart	136 476	61 850	66 616	—	—
trampfart	44 374	44 526	68 910	—	34 527
Ystad..... linjefart	69 743	102 954	—	—	—
trampfart	90 432	175 840	29 814	7 301	34 195
Åhus..... linjefart	136 424	36 438	9 834	9 202	8 588
trampfart	38 075	123 073	89 294	—	95 386
Karlstad..... linjefart	³ 37 847	—	—	—	—
trampfart	⁴ 175 071	32 115	122 730	—	—
Köping..... linjefart	—	17 278	60 842	—	—
trampfart	49 200	70 212	100 400	—	—
Karlskrona..... linjefart	134 182	19 848	—	—	—
trampfart	60 854	106 873	42 773	1 769	—
Ronneby..... linjefart	140 932	43 286	—	—	—
trampfart	130 584	91 831	72 033	—	18 440

¹ 17 782 inre fart. — ² Därav 40 424 ton inre fart. — ³ Inre fart. — ⁴ Därav 167 439 ton inre fart. — ⁵ Härtill kommer trafik på Nynäshamn, Stockholm och vissa andra hamnar 594 121 ton.

H a m n	Kustfart	Östersjö- fart	Nordsjö- fart	Annan europ. fart	Oceanfart
Uddevalla linjefart	15 684	—	18 212	—	—
trampfart	86 531	68 412	87 527	3 320	—
Varberg linjefart	47 685	71 423	14 620	—	—
trampfart	34 861	68 517	75 074	—	—
Kristinehamn linjefart	¹ 25 180	—	15 622	—	—
trampfart	² 50 568	40 940	166 864	—	—
9. Lokalhamnar, större.					
Marstrand linjefart	³ —	—	—	—	—
trampfart	56 727	11 351	—	—	—
Lysekil linjefart	³ —	—	—	—	—
trampfart	11 530	3 111	5 700	—	—
Borgholm..... linjefart	132 062	—	—	—	—
trampfart	—	1 952	—	—	—
Höganäs linjefart	—	—	—	—	—
trampfart	84 350	46 222	14 908	1 217	—
Sölvesborg linjefart	89 814	65 994	—	—	—
trampfart	—	81 180	14 173	—	—

¹ Inre fart. — ² Härav 43 245 ton inre fart. — ³ Såsom kustfart har redovisats för Marstrand 571 194 ton och för Lysekil 262 861 ton, som till övervägande del synes äga karaktär av lokalfart.

KAP. V.

Hamnarnas upplandsförhållanden och fraktskillnadsgränser.

Såsom framgår av föregående kapitel äro upplanden och upplandstrafiken numera i hög grad avgörande för hamnarnas storlek och betydelse. Upplandsförhållandena äro också synnerligen betydelsefulla för statens intresse i hamnarna. Därför synes det vara av vikt att närmare undersöka dessa förhållanden.

Först må framhållas, att hamnupplandet är ett uttryck för det område, varifrån de varor som gå ut från en hamn härstamma eller riktigare avsändas, och dit de varor som komma in över hamnen äro destinerade. Man kan säga, att hamnupplandsbegreppet är anslutet till en av hamnarnas mest väsentliga funktioner, nämligen den att vara ett sammanknyttande instrument för tvenne slags transportmedel vid förmedlingen av trafiken till och från upplandet. Hamnarna äga också andra funktioner. En sådan är transiteringsfunktionen och en annan är deras verksamhet såsom mottagare resp. avsändare av hamnortens egna varubehov resp. produktionsöverskott.

Med hänsyn till upplandets och upplandstrafikens stora betydelse för hamnrörelsen ha i föregående kapitel vid karakteriseringen av olika slag av hamnar handelshamnarna uppdelats i tvenne huvudkategorier: sådana som sakna egentligt uppland eller vilkas uppland inskränker sig till mindre områden, samt hamnar, vilkas ställning och uppgifter främst bero av deras uppland. Den senare kategorien av hamnar representerar tvenne hamnfunktioner, nämligen hamnen som instrument för lossning resp. lastning av hamnortens eget varubehov resp. produktionsöverskott, hamnortsfunktionen, och hamnens insats i omflyttningen av upplandets behov och överskott av varor, upplandsfunktionen.

Man känner i allmänhet till varutrafikens storlek i de olika hamnarna med skillnad på utrikes och inrikes ankommande och avgående varor, jämväl med uppdelning på olika varuslag eller varugrupper, men ej ofta med vidare specifikation. Det är däremot ytterligt sällan man finner uppgifter om varutrafikens avsändnings- och mottagningsorter inom upplandet, och dock är kännedomen härom verkligen betydelsefull. Ibland förekomma sådana uppgifter, men de hänföra sig icke till de transporter, som stå i samband med hamnens funktioner utan med stadens. Det gäller här samtliga varutransporter till eller från staden men inte till eller från hamnen. Ur hamnsynpunkt vill man med hänsyn till hamnens olika funktioner veta, huru mycket av varje vara och totaliter av det gods, som ankommit till en

hamn med fartyg, stannar i hemorten, vidarebefordras på olika vägar och med olika transportmedel till skilda delar av hamnens uppland, och huru mycket som lagras och återutföres. Vidare vill man veta, huru mycket av de varor som utskeppas med fartyg härstammar från hamnorten själv — även efter eventuell lagring där — samt huru mycket som ankommit till hamnen på olika vägar och med olika transportmedel. Endast på detta sätt får man en belysning av hamnens olika funktioner i en kvantitativ bild.

Man kan icke komma åt det verkliga hamnupplandets gränser och trafik på annat sätt än genom att undersöka avsändningsorterna och avsändningskvantiteterna för över hamnen utgående gods samt mottagningsorterna och mottagningskvantiteterna för över hamnen ingående gods.

Det är givet, att upplandet, även om man endast talar om detsamma beträffande en enda import- eller exportvara, icke utgör ett område, där en hamn har monopol på trafiken. Det är tvärtom så, att upplanden för olika hamnar i betydande mån gripa över varandra. Man skulle kunna tala om områden med större eller mindre upplandsintensitet. Man skulle också kunna definiera en hamns uppland på sådant sätt, att det är det område, till vilket från varje ort mera varor — eller av en och samma vara större kvantitet — sändas ut över hamnen än över någon annan hamn och inom vilket till varje ort mera varor — eller av en och samma vara större kvantitet — ankomma över hamnen än över någon annan hamn. Med denna definition bliva upplanden avgränsade i förhållande till varandra, men det kan tänkas, att man i ett område får öar, som hänföras till andra områden.

Emellertid är det ej endast upplandsområdenas storlek, som är av betydelse, utan i minst lika hög grad deras karaktär av utvecklad jordbruks- eller industribygd, skogsmark eller impediment. Även ödemarken kan emellertid rymma naturrikedomar av stor betydelse för trafiken i den hamn, till vars uppland de höra. En upplandsundersökning får därför aldrig stanna vid att uppdraga gränser utan måste även beröra områdenas struktur.

Frågan om hamnupplanden är måhända också i lika hög grad ett dynamiskt som ett statiskt problem i den meningen, att huvudintresset knytes främst därtill, hur ett upplandsområde förändrats från en tidpunkt till en annan.

I förevarande sammanhang har upplandsbegreppet anknutits till hamnarnas massgodstrafik, vilkens gränser närmast bestämmas av järnvägarnas frakttariffer. Det är ju främst transportkostnaderna, som äro avgörande för om en vara går den ena vägen eller den andra, över den ena hamnen eller över den andra. Massgodset skapar den stora trafiken, och dess transportområde eller upplandsområde ansluter sig närmast till den rayon, där en hamn dominerar trafiken. Man har sålunda låtit utföra en undersökning avseende de hamnar som äga ett större uppland, huru deras fraktskillnadsgränser gestalta sig, närmast år 1937 som ett normalt år före kriget. Man har vidare velat få belyst, huru utbredningen av den faktiska trafiken av massgods överensstämmer med de »teoretiska» gränser, som uppdragas av frakttarifferna. Slutligen har man velat få belyst, hur järnvägsförstatligandet och

den eventuella ombyggnaden av vissa järnvägar till normalspår kommit och kommer att påverka fraktskillnadsgränserna och sannolikt de faktiska upplandsförhållandena. Dessa sistnämnda bliva särskilt belysta genom omfattningen av massgodstrafiken, i den mån uppgifter härom föreligga. Här ifrågavarande undersökning har utförts av e. o. aktuarien *Sven-Erik Nordin*.

Med upplandshamnar har i förevarande sammanhang menats hamnar, där transporter till och från upplandet av de viktigaste slagen av massgods eller stapelvaror — bland införselvarorna främst stenkol och koks samt konstgödningsmedel och bland utförselvarorna malmer av olika slag, pappersmassa, papp och papper, trävaror samt tackjärn, göt och valsverksprodukter — under undersökningsåret 1937 uppgått till minst 10 000 ton. Då upplandstransporterna varit mindre, ha hamnarna betraktats som hamnar utan egentligt uppland, lokalhamnar. De industrihamnar och lastageplatser, främst i Norrland, över vilka skeppas betydande kvantiteter trävaror och pappersmassa, samt till vilka införas stenkol och kalksten, komma icke i fråga såsom upplandshamnar. Endast i ett fåtal fall äga härvid transporter rum till och från inlandet med av vederbörande industriföretag ägd bana, stickspår eller med egna pråmar. Undersökningen räknar med 39 upplandshamnar, av vilka några knappast äro upplandshamnar i egentlig mening, då transporter avse huvudsakligen en ort, belägen någon mil innanför hamnen.

För upplandshamnarna hava konstruerats fraktskillnadsgränser avseende fraktkostnaderna enligt järnvägarnas massgodstariffer, varvid hänsyn tagits till tillkommande övergångsavgifter samt banavgifter. Gränserna hava inlagts på karta 1, avseende 1947 års förhållanden.

Fraktskillnadsområdena kunna betraktas såsom »teoretiska» upplandsområden för hamnarna vad gäller stapelvaror. De visa ganska god överensstämmelse med vad *De Geer* kallar kommunikationsuppland. Ett dylikt är ett konstruerat område, avgränsat på sådant sätt, att järnvägsstationerna inom detsamma ha kortare avstånd till hamnen i fråga än till andra hamnar. Fraktskillnadsområdena äro väsentligt olika i skilda delar av landet. I Norrland äro de av betydande storlek och enhetlig form och nå ända upp mot norska gränsen, beroende på att järnvägssystemet är enhetligt, ägt av Statens järnvägar och utbyggt som ett rutnät. I mellersta och södra Sverige äro förhållandena annorlunda. Hamnarna ligga närmare varandra, järnvägarna äro eller voro (1937) dels i statens, dels i enskild ägo och hade utbyggt enligt skilda principer, varvid ofta ett intimt samarbete ägt rum mellan en hamn och dess järnvägsförbindelse inåt upplandet. Industrierna, särskilt i Bergslagen, fingo härigenom flera möjligheter att skeppa sina produkter och få in sitt behov av bränsle och andra varor. Konkurrens uppstod därför mellan hamnarna om trafikområdena, och såväl hamnar som järnvägar medgävo taxenedsättningar. Särskilt gynnsamma omständigheter, bl. a. möjlighet att utnyttja tomvagnsdragning, förelågo för järnvägarnas nedsättningar. Härigenom förändrades på olika sätt de faktiska upplandens gränser, och hamnarna företogo utbyggnader, som kunde innebära en överdimensione-

ring av hela omlastningsapparaten för den mellansvenska trafiken. Jämväl i södra Sverige äro fraktskillnadsområdena oenhetliga och skära på sina ställen in i varandra, icke minst beroende på järnvägarnas olika spårvidd, varigenom omlastningskostnaderna hindrat varutransporterna på de eljest kortaste och billigaste vägarna.

Genom en jämförelse mellan de faktiska upplanden och fraktskillnadsområdena kan man generellt konstatera, huru fraktnedsättningar inverkat på trafikens utbredning. Genom järnvägarnas fortgående förstatligande kommer konkurrensen järnvägarna emellan att successivt elimineras, något som i många fall torde förändra upplandstrafiken för hamnarna, så att somliga komma att vinna härpå medan andra förlora.

En god belysning av upplandsförhållandena år 1937 för svenska hamnar ge uppgifter angående transporterna av *kol och koks* (se karta 2).

Vad industrikol och -koks beträffar finnas enligt kartorna 3 och 4 två för industrien viktiga konsumtionsområden. Det ena är Bergslagen med dess utlöpare till Göteborg och Gävle. Här ligga våra största järn- och stålindustrier samt huvuddelen av pappersindustrien. Det andra området är beläget i trakten kring Sundsvall—Härnösand och representeras av den norrländska massaindustrien. Även andra områden av landet äga en icke ringa förbrukning av kol och koks. Endast i de inre delarna av Norrland förekommer ingen konsumtion av industrikol och -koks. Om man bortser från Gävle, Söderhamn (Stugsund), Sundsvall och Luleå, äro ifrågavarande transporter inom de norrländska hamnarnas upplandsområden praktiskt taget obefintliga. Industrien utefter kusten tar själv in sitt kol. I Mellansverige och även i Sydsverige försiggår däremot en omfattande upplandstrafik, även om en stor del av bränslet stannar i hamnstäderna, främst Stockholm, Malmö och Göteborg. Transporterna från Göteborg och Gävle äro de ojämförligt största. Över Göteborg gå transportvägarna långt upp i Bergslagen.

Inom norra (norr om Gävle) och södra Sverige överensstämna trafikområdena väl med fraktskillnadsområdena. Här synas betingelser för fraktnedsättningar som regel saknas. I Mellansverige åter förekommer i några fall föga överensstämmelse mellan dessa områdens gränser.

Här må särskilt framhållas, att Göteborgs faktiska upplandsområde sträcker sig betydligt längre in i landet än vad fraktskillnadsgränserna angiva. Vidare må nämnas, att Otterbäckens upplandsområde i norr är betydligt vidgat samt att Oxelösunds transporter nå ända upp till Ställdalen. Slutligen må anföras, att Stockholms upplandsområde sträcker sig ända upp till trakten av Långshyttan och Smedjebacken eller betydligt längre än fraktskillnadsgränsen når. Här må också erinras om, att från Stockholm betydande kvantiteter koks (fastighetskoks) transporteras till Västerås och Köping.

En väsentlig orsak till den nämnda bristande överensstämmelsen år 1937 torde vara förekomsten av returfrakter och möjligheten av snabb vagnsomsättning för kol och koks på de mellansvenska järnvägarna. Sådana returfrakter förekomma även på kanallederna, främst Trollhätte kanal.

I fråga om Göteborg och dess uppland spelar Bergslagsbanan en mycket stor roll. Genom denna fraktas ned betydande kvantiteter trävaror, pappersmassa och papper, till stor del avsedda för export. Det för fabrikena avsedda kolet transporteras i motsatt riktning. Man undviker härigenom till stor del tomkörning på återresan. Då tågen bliva ganska fullastade i båda riktningarna, har man ansett sig kunna sänka fraktavgifterna icke oväsentligt, något som har vidgat Göteborgs uppland.

I Otterbäcken går kolet motsatt väg som malmen och likaså i Oxelösund, där emellertid en betydande tomvagnsdragning äger rum i uppåtgående riktning.

Vad Stockholm beträffar ha koltransporterna till Avesta, Horndal, Byvalla m. fl. orter till enligt uppgift viss del betingats av järnvägstransporter till Stockholm, främst från Garpenbergs gruvfält.

Gävle är den naturliga importhamnen för kol och koks uppåt Bergslagen samt exporthamnen för malm, järn och träförädlingsprodukter därifrån. Här överensstämman fraktskillnadsområdet och det faktiska upplandsområdet med varandra. Returfrakterna hava sålunda icke åstadkommit någon förändring i hamnupplandet. Detsamma gäller Västerås och Halmstad, i vilka fall liksom i fråga om Gävle returfrakterna äro betydande men till följd av den gynnsamma varubalansen inom fraktskillnadsområdet icke ändrat gränserna. De förändringar, som ägt rum under de senaste åren vad Halmstad beträffar, synas icke sammanhänga med hamnens returfraktförhållanden.

I fråga om *järnmalm* ha redan i det föregående vissa uppgifter lämnats visande returfraktförhållandena. Till komplettering må nämnas, att tomvagnsdragningen på Riksgränsbanan är ännu mera omfattande än på Oxelösundsbanan, naturligen sammanhängande med att de för transporterna till Narvik och Luleå använda malmvagnarna äro av sådan konstruktion, att de svårligen kunna användas för annan trafik. Dessutom förekommer som bekant icke någon nämnvärd konsumtion av kol eller koks i Kiruna och Gällivare.

Vad beträffar *annan malm* än järnmalm har under undersökningsåret utförelsen varit koncentrerad till trakten kring Garpenberg samt till zinkgruvan vid Åmmeberg. Malmtransporterna från förstnämnda område ha gått på järnväg, varvid transportvägarna varit desamma som för järnmalm. Den brutna zinkmalmen har transporterats dels med järnväg, dels med pråmar till Göteborg, i senare fallet via Göta och Trollhätte kanaler. Pråmarna ha icke i större mån utnyttjats för returfrakter.

Järnmalmen har brutits i det inre av Norrland samt i Bergslagen, varför transport måst ske med järnväg till exporthamn. Järnvägarna ha däremot i betydligt mindre grad utnyttjats för transport av *pappersmassa och papper* (jfr kartbilaga).

Produktionen av pappersmassa är starkt koncentrerad till Norrland, där särskilt i Sundsvalls- och Härnösandsdistrikten fabrikena ligga tätt. Massatillverkning försiggår även i Vänerområdet samt i mindre omfattning i andra delar av Mellan- och Sydsverige.

I Norrland sker exporten i huvudsak direkt från industriernas lastageplatser, men en avsevärd del går dock med kustbåt och järnväg över Göteborg och Stockholm.

Pappersmassa är en stapelvara, vars export till viss del äger rum med linjefartyg. Detta har påverkat transportvägarna. En stor del av exporten går till transoceaniska marknader. Då härvid sjöfartslinjerna spela en stor roll för transportererna, och då dessa linjer i betydande mån stanna i Göteborg och Stockholm, komma långa kusttransporter till dessa hamnar till stånd. Direkta skeppningar ske främst med tramp- och kontraktstfartyg i hela laster eller stora delar av sådana. De äro mycket stora vad angår de norrländska hamnarna. Gävle är en betydande exporthamn för massa i såväl tramp- och kontraktstfart som linjefart. För Göteborg och Stockholm dominerar linjefarten.

Returfrakter för pappersmassa ha främst utnyttjats av Gävle och Halmstad. För de norrländska hamnarna har också kol och koks gått i retur för massa, varigenom tramp- och kontraktstfartygens barlastgång så vitt möjligt minskats.

Exporten av *papp och papper* har praktiskt taget helt skett med linjefartyg. Pappersindustrien är i huvudsak koncentrerad till Vänerområdet, men betydande industrier finnas även i Norrköpingstrakten, i sydöstra Götaland och Jönköping. De viktigaste exporthamnarna äro Stockholm, Göteborg och Norrköping. Spesshult vid Väner kan också nämnas som utskippningshamn.

Trävaror ha exporterats främst över de norrländska hamnarna och lastageplatserna, varvid det förnämsta området är Sundsvalls- och Härnösandsdistriktet. I Mellan- och Sydsverige äro Norrköping, Västervik, Oskarshamn, Kalmar, Halmstad, Göteborg och Uddevalla betydande exportorter. Även Vänerhamnarna ha stor trafik av trävaror. Dessa varor ha huvudsakligen utskippats med tramp- och kontraktstfartyg. För transocean export spela dock linjefartygen stor roll.

Närmare uppgifter beträffande var och en av upplandshamnarna lämnas i aktuarien Nordins undersökning, *bil. 1*, där också jämförelser gjorts mellan fraktskillnadsområdena före kriget och efter järnvägarnas förstatligande.

En jämförelse mellan 1937 och 1947 års fraktkartor ger vid handen, att betydande förskjutningar ägt rum av gränserna för upplanden. Detta sammanhänger främst med att de enskilda järnvägarnas banavgifter samt övergångsavgifterna försvunnit i och med förstatligandet av järnvägarna.

Förskjutningar ha ägt rum under den angivna tiden både i fråga om de transporterade kvantiteterna av olika varor över hamnarna och vad gäller gränserna för trafikområdena för skilda slag av massgods. Uppgifter för år 1947 föreligga dock ännu icke i tillräcklig omfattning för att möjliggöra en belysning härav. Förutsättningar saknas sålunda nu för en analys, sådan som gjorts av 1937 års förhållanden. Man kan därför icke anställa närmare jämförelser mellan de konstruerade och de faktiska upplanden beträffande år 1947.

I detta sammanhang må anmärkas, att en ny faktor inverkar på förskjutningarna mellan hamnarnas uppland. Denna består däri, att transportkostnaderna för vagnslastgods förändrats, bl. a. på grund av den fortgående elektrifieringen av järnvägarna. Särskilt betydelsefullt är, att järnvägstransporternas terminalkostnader, enligt vad Nordin framhållit, numera intaga en relativt sett större andel av totalkostnaderna än tidigare. Detta förhållande kan tänkas förringa betydelsen för järnvägarna att genom taxesänkningar förvärva gods som returfrakt i syfte att minska tomvagnsdragningen i en riktning inom vissa upplandsområden, där godstillgången i andra riktningen är riklig och transportavstånden ej äro så stora, varvid järnvägsvagnarna kunna utnyttjas bättre genom att direkt åter hämta fraktgods än genom att fördröjas avsevärt för lastning av returfraktgods. Detta sistnämnda gods skulle då taga andra transportvägar. Så har redan i vissa fall skett. I den mån returfrakter genom nedsättningar tidigare vidgat en hamns uppland utöver dess konstruerade fraktskillnadsområde, skulle sålunda i här berörda fall genom returfrakternas bortfallande eller minskning en bättre överensstämmelse framträda mellan ifrågavarande hamnars verkliga uppland och deras konstruerade fraktskillnadsområden.

Det må understrykas, att Nordins undersökning gäller upplandsförhållandena för svenska hamnar beträffande massgods. Om undersökningen fått omfatta även styckegods, skulle den ha visat, att transporter i samband med linjesjöfart — och särskilt sådan på längre avstånd såsom transocean fart — vad gäller de största och i bland även de större hamnarna gå till och från områden inom Sverige långt utanför massgodstrafikens gränser. Stora svårigheter föreligga emellertid att genomföra en undersökning omfattande alla, ja, t. o. m. blott några få hamnar, enligt ett på detta sätt vidgat upplandsbegrepp. Endast för ett par varor — pappersmassa och papper — har en liknande undersökning gjorts.

De undersökningar som utförts angående upplandens betydelse för hamnarna ge vid handen, att denna betydelse kan ses främst ur tre synpunkter: med hänsyn till de konstruerade fraktskillnadsområdenas storlek, vidare vad angår de faktiska upplandens beräknade omfattning samt slutligen med hänsyn till huru stor upplandstrafiken är eller riktigare var år 1937.

Den första synpunkten gällande *det konstruerade upplandsområdet* ger närmast en föreställning om de potentiella möjligheterna för hamntrafikens tillväxt. Det är naturligt, att norrlandshamnarna (norr om Gävle) skola uppvisa stora fraktskillnadsområden, men dessa bestå till allra största delen av skogsmark och fjäll, där förbindelser praktiskt taget saknas. Detsamma gäller Kristinehamn, som kommer högt upp på skalan som nr 3 efter Luleå och Skellefteå, före Sundsvall. Det söder om Norrland största fraktskillnadsområdet äger Norrköping, och därefter komma Gävle och Göteborg. För Halmstad och Karlstad representera betydande delar av upplandet skogsområden. Stockholms fraktskillnadsområde äger däremot icke sådan karaktär utan framträder mera som industribygd och befolkningsagglomeration. Efter Stockholm komma Västerås och Köping, norrlandshamnarna Härnösand och Hudiksvall samt härefter Uddevalla, Kalmar och Oskarshamn.

Det faktiska upplandet säger otvivelaktigt mera om dess betydelse för hamnrörelsen än det konstruerade. Här beror det på huru långt förbindelserna, faktiskt utnyttjade för transporter, sträcka sig. De största faktiska upplanden finna vi att Göteborg, Sundsvall, Norrköping och Gävle äga. Att Luleå och Oxelösund skola ha stora sådana uppland är givet, sammanhängande med transporterens längd, men i båda fallen äro dessa ensidiga. Detta gäller däremot ej i samma mån Hudiksvall och än mindre Stockholm. Efter denna hamn följa Västerås, Kalmar, Karlstad och Kristinehamn, Otterbäcken, Uddevalla och Köping.

Vill man erhålla en direkt mätare på de verkliga upplandens betydelse för vederbörande hamnar i trafikavseende, finner man en sådan i *upplandstransporterens storlek*.

En sammanställning av de uppgifter om upplandstrafikens storlek, som ligga till grund för förevarande upplandsundersökning, meddelas i nedanstående tablå, som gäller hamnar med en sådan trafik av minst 20 000 ton. Det må understrykas, att beräkningarna, som helt naturligt äro mycket approximativa, gälla 1937 års förhållanden och avse transporten i anslutning till import och export av de stora slagen av massgoods, dock icke oljor. I de fall, där transportererna av nyssnämnda vara spela en större roll, visa de totala transportsiffrorna i förhållande till andra hamnar låga siffror.

Hamn	Upplands- trafik ton	Hamn	Upplands- trafik ton
1. Luleå	3 320 000	17. Uddevalla.....	85 000
2. Oxelösund.....	2 320 000	18. Ystad	80 000
3. Göteborg	1 200 000	19. Sundsvall	75 000
4. Gävle.....	950 000	20. Åhus.....	75 000
5. Otterbäcken	350 000	21. Oskarshamn	65 000
6. Västerås	335 000	22. Trelleborg	60 000
7. Stockholm.....	300 000	23. Landskrona	50 000
8. Norrköping.....	260 000	24. Kalmar	50 000
9. Malmö.....	250 000	25. Karlshamn.....	25 000
10. Köping	225 000	26. Karlskrona	25 000
11. Halmstad	175 000	27. Sölvesborg	25 000
12. Söderhamn Stugsund...	125 000	28. Södertälje.....	25 000
13. Hälsingborg.....	100 000	29. Ronneby	20 000
14. Varberg.....	100 000	30. Härnösand.....	20 000
15. Karlstad	90 000	31. Hudiksvall.....	20 000
16. Kristinehamn	90 000		

Att de tunga malmtransporterna skola ställa Luleå och Oxelösund i första rummet är naturligt, liksom också att Göteborg kommer in som den största upplandshamnen med allsidig trafik. Gävle, Otterbäcken och Västerås, som följa härpå, äga stora malmtransporter, men Stockholm, som kommer härnäst i ordningen, är otvivelaktigt den andra hamnen i storlek med hänsyn till mera allsidiga upplandstransporter. Norrköping och Malmö synas tävla om det tredje rummet bland hamnar med allmän upplandstrafik. Köping har betydande malmtransporter, medan i Halmstad och Söderhamn skogs-

produkter och kol dominera. Större mångsidighet visar Hälsingborg, ehuru dess upplandstrafik av här ifrågavarande varor främst gäller kol och koks. Mindre mångsidighet finner man hos Varberg, Karlstad, Kristinehamn och Uddevalla.

Det är ganska förvånande, att upplandstrafiken av de stora massgodsartiklarna i anslutning till import och export ej äro av större storlek, än vad ovan återgivna uppgifter ange. Visserligen ökas storleken av transportererna, om även inrikesgodset medtages, men knappast i sådan grad, att storleksordningen mera avsevärt förändras. Man synes därför kunna säga, att Sverige äger ett fåtal hamnar med större upplandstransporter.

Man kan emellertid även inräkna hamnorten i upplandet, i vilket fall summan av in- och utgående varutrafik i ton blir ett mått på hamnens betydelse ur upplandssynpunkt. Med denna norm skulle ordningsföljden mellan hamnarna med en varutrafik — exkl. flottgods — av 200 000 ton och däröver enligt 1937 års förhållanden bli följande:

Hamn	Lossade och lastade varor, milj. ton	Hamn	Lossade och lastade varor, milj. ton
1. Göteborg ¹	6·00	15. Kalmar	0·38
2. Stockholm ¹	5·00	16. Otterbäcken	0·37
3. Luleå	3·28	17. Sundsvall	0·36
4. Oxelösund	2·41	18. Söderhamn	0·34
5. Gävle	1·73	19. Skellefteå	0·31
6. Malmö	1·45	20. Köping	0·30
7. Norrköping	0·91	21. Oskarshamn	0·29
8. Hälsingborg	0·68	22. Karlstad	0·27
9. Västerås	0·57	23. Ystad	0·26
10. Limhamn	0·54	24. Åhus	0·26
11. Halmstad	0·47	25. Kristinehamn	0·24
12. Trelleborg	0·46	26. Uddevalla	0·21
13. Karlshamn	0·42	27. Slite	0·20
14. Landskrona	0·40	28. Piteå	0·20

Här framstå Göteborg och Stockholm såsom de med hänsyn till totaltrafiken avgjort största hamnarna, medan Malmö kommer efter malmhamnarna Luleå och Oxelösund men även efter Gävle, ej endast beroende på malmexporten. Härefter följa Norrköping och Hälsingborg samt vidare Västerås — med rätt betydande malmexport — och Limhamn, en specialhamn. I fortsättningen kommer en ganska heterogen samling hamnar med rätt ringa skillnad i varutrafikens storlek. De största av dem äro Halmstad, Trelleborg, Karlshamn, Landskrona och Kalmar. På de 7 största hamnarna kommer över hälften av hela trafiken och på 28 hamnar ca tre fjärdedelar.

Som ovan framhållits kommer statens intresse i hamnbyggandet in främst i samband med att hamnarna fylla en funktion i omlastningsarbetet för ett större uppland. En gradering av upplandsintresset har i viss mån skett genom de ovan gjorda sammanställningarna och gränsdragningarna. Man sy-

¹ Siffran delvis beräknad vad inrikestrafiken angår.

nes helt allmänt kunna säga, att ju större trafiken på en hamn är, desto mera betyder denna trafik för landet. Dock har man måhända anledning att göra åtskillnad på tungt massgods och dyrbart styckegods, i synnerhet om för det förstnämnda de privata intressena skapat de erforderliga omlastningsanordningarna, medan för det sistnämnda det allmänna svarat för en hamnutrustning, som på grund av trafikens intermittens och stora variationer i övrigt ej medger ett utnyttjande i tillnärmelsevis samma grad, som fallet är för massgodset. Man torde också kunna säga, att vederbörande hamn i allmänhet har större intresse i den trafik som avser hamnsamhället, medan staten har att särskilt tillse, att trafiken på upplandet utanför detta blir betjänad på riktigt sätt. Statens förnämsta uppgift vad gäller hamnbygandet synes emellertid vara att tillse, att farleder, inseglingstrännor och hamnar erhålla sådana dimensioner och sådan utrustning, att de medge passage för de fartyg, som föra sådana laster, vilkas mest ekonomiska transportväg går över ifrågavarande hamnar.

Vad upplandstrafiken i vidare mening, även innefattande den del som gäller hamnorten, betyder per invånare av dennas befolkning för de hamnar som upptagits i föregående tablå (sid. 50) framgår av följande tablå.

Hamn	Ton per invånare	Hamn	Ton per invånare
1. Otterbäcken	1 480·0	15. Landskrona	20·2
2. Oxelösund	806·8	16. Sundsvall	19·5
3. Luleå	243·0	17. Kristinehamn	18·2
4. Piteå	58·5	18. Kalmar	18·0
5. Köping	45·1	19. Halmstad	17·5
6. Gävle	43·7	20. Åhus ¹	17·2
7. Karlshamn	41·9	21. Västerås	16·1
8. Limhamn	40·9	22. Norrköping	13·3
9. Skellefteå	36·3	23. Uddevalla	13·2
10. Oskarshamn	33·8	24. Hälsingborg	11·2
11. Trelleborg	33·1	25. Slite	10·3
12. Söderhamn	31·6	26. Malmö	9·8
13. Ystad	23·3	27. Karlstad	9·8
14. Göteborg	22·3	28. Stockholm	9·0

Att malmexporthamnarna skola förete mycket höga tontal per invånare är givet och konstituerar icke i och för sig något särskilt stort statsintresse, annat än vad farlederna och inseglingstrännorna angår. Förhållandevis mycket högt tontal visar Piteå, som haft stora ekonomiska svårigheter med sin farled. Köpings siffra är hög på grund av malmexporten samt de många industriernas behov. För Gävle äro även inseglingsförhållandena av stor vikt. Karlshamn visar ett högt tontal på grund av stora betydande industrier. Limhamn är en privat industrihamn. I Oskarshamn spela industrierna stor roll, medan i Trelleborg färjetrafiken är betydelsefull. Söderhamn äger stora industrier i de närmaste omgivningarna, och Ystad har ganska stor upplands- trafik.

¹ Tonsiffran pr invånare har beräknats på Kristianstads folkmängd.

I de hittills nämnda hamnarna är massgodstrafiken vida övervägande, ja stycke-godstrafiken är där av endast ringa omfattning. I Göteborg spelar emellertid sistnämnda trafik en stor roll. Det höga tontalet per invånare visar, att upplandstrafiken är mycket stor. Efter Göteborg kommer ett antal stadshamnar — Landskrona, Sundsvall, Kristinehamn, Kalmar, Halmstad, Åhus och Västerås — med betydande upplandstrafik, varvid dock industrier i hamnorten och trakten däromkring höja tontalen. Norrköping med stort uppland och omfattande industri har även ett ganska högt tontal per invånare. Även Uddevalla har ett sådant. För följande hamnar sjunker detta tontal, antydande att upplandstrafiken ej är av så stor relativ betydelse utan att hamnorten och dess behov är avgörande för totaltrafikens storlek. Detta gäller bl. a. Hälsingborg, Malmö och Stockholm, samtliga utpräglade importhamnar och konsumtionsortshamnar. I sådana hamnar torde tontalet per invånare utöver en genomsnittssiffra av ca 5 ton ge viss anvisning, huru stort uppland vad invånarantalet angår, som hamnen betjänar. (Jfr Edlunds bilaga 2.) Trafikens omfattning skapar i de här nämnda hamnarna ett särskilt allmänt intresse i deras möjlighet att betjäna denna trafik, som till betydande del består av stora djupgående fartyg.

Hamn	Tontal per invånare	Hamn	Tontal per invånare
1. Örebro	14.800	10. Örebro	5.200
2. Göteborg	8000	11. Hälsingborg	5.100
3. Luleå	5.800	12. Malmö	5.100
4. Åhus	5.800	13. Stockholm	5.100
5. Köping	5.700	14. Västerås	5.100
6. Gävle	5.700	15. Landskrona	5.100
7. Kristianstad	5.700	16. Sundsvall	5.100
8. Långserud	5.700	17. Kalmar	5.100
9. Skövde	5.700	18. Halmstad	5.100
10. Örebro	5.700	19. Uddevalla	5.100
11. Hälsingborg	5.700	20. Åhus	5.100
12. Malmö	5.700	21. Västerås	5.100
13. Stockholm	5.700	22. Landskrona	5.100
14. Västerås	5.700	23. Sundsvall	5.100
15. Landskrona	5.700	24. Kalmar	5.100
16. Sundsvall	5.700	25. Halmstad	5.100
17. Kalmar	5.700	26. Uddevalla	5.100
18. Halmstad	5.700	27. Åhus	5.100
19. Uddevalla	5.700	28. Västerås	5.100
20. Åhus	5.700	29. Landskrona	5.100
21. Västerås	5.700	30. Sundsvall	5.100
22. Landskrona	5.700	31. Kalmar	5.100
23. Sundsvall	5.700	32. Halmstad	5.100
24. Kalmar	5.700	33. Uddevalla	5.100
25. Halmstad	5.700	34. Åhus	5.100
26. Uddevalla	5.700	35. Västerås	5.100
27. Åhus	5.700	36. Landskrona	5.100
28. Västerås	5.700	37. Sundsvall	5.100
29. Landskrona	5.700	38. Kalmar	5.100
30. Sundsvall	5.700	39. Halmstad	5.100
31. Kalmar	5.700	40. Uddevalla	5.100
32. Halmstad	5.700	41. Åhus	5.100
33. Uddevalla	5.700	42. Västerås	5.100
34. Åhus	5.700	43. Landskrona	5.100
35. Västerås	5.700	44. Sundsvall	5.100
36. Landskrona	5.700	45. Kalmar	5.100
37. Sundsvall	5.700	46. Halmstad	5.100
38. Kalmar	5.700	47. Uddevalla	5.100
39. Halmstad	5.700	48. Åhus	5.100
40. Uddevalla	5.700	49. Västerås	5.100
41. Åhus	5.700	50. Landskrona	5.100
42. Västerås	5.700	51. Sundsvall	5.100
43. Landskrona	5.700	52. Kalmar	5.100
44. Sundsvall	5.700	53. Halmstad	5.100
45. Kalmar	5.700	54. Uddevalla	5.100
46. Halmstad	5.700	55. Åhus	5.100
47. Uddevalla	5.700	56. Västerås	5.100
48. Åhus	5.700	57. Landskrona	5.100
49. Västerås	5.700	58. Sundsvall	5.100
50. Landskrona	5.700	59. Kalmar	5.100
51. Sundsvall	5.700	60. Halmstad	5.100
52. Kalmar	5.700	61. Uddevalla	5.100
53. Halmstad	5.700	62. Åhus	5.100
54. Uddevalla	5.700	63. Västerås	5.100
55. Åhus	5.700	64. Landskrona	5.100
56. Västerås	5.700	65. Sundsvall	5.100
57. Landskrona	5.700	66. Kalmar	5.100
58. Sundsvall	5.700	67. Halmstad	5.100
59. Kalmar	5.700	68. Uddevalla	5.100
60. Halmstad	5.700	69. Åhus	5.100
61. Uddevalla	5.700	70. Västerås	5.100
62. Åhus	5.700	71. Landskrona	5.100
63. Västerås	5.700	72. Sundsvall	5.100
64. Landskrona	5.700	73. Kalmar	5.100
65. Sundsvall	5.700	74. Halmstad	5.100
66. Kalmar	5.700	75. Uddevalla	5.100
67. Halmstad	5.700	76. Åhus	5.100
68. Uddevalla	5.700	77. Västerås	5.100
69. Åhus	5.700	78. Landskrona	5.100
70. Västerås	5.700	79. Sundsvall	5.100
71. Landskrona	5.700	80. Kalmar	5.100
72. Sundsvall	5.700	81. Halmstad	5.100
73. Kalmar	5.700	82. Uddevalla	5.100
74. Halmstad	5.700	83. Åhus	5.100
75. Uddevalla	5.700	84. Västerås	5.100
76. Åhus	5.700	85. Landskrona	5.100
77. Västerås	5.700	86. Sundsvall	5.100
78. Landskrona	5.700	87. Kalmar	5.100
79. Sundsvall	5.700	88. Halmstad	5.100
80. Kalmar	5.700	89. Uddevalla	5.100
81. Halmstad	5.700	90. Åhus	5.100
82. Uddevalla	5.700	91. Västerås	5.100
83. Åhus	5.700	92. Landskrona	5.100
84. Västerås	5.700	93. Sundsvall	5.100
85. Landskrona	5.700	94. Kalmar	5.100
86. Sundsvall	5.700	95. Halmstad	5.100
87. Kalmar	5.700	96. Uddevalla	5.100
88. Halmstad	5.700	97. Åhus	5.100
89. Uddevalla	5.700	98. Västerås	5.100
90. Åhus	5.700	99. Landskrona	5.100
91. Västerås	5.700	100. Sundsvall	5.100

Allt intressantare blir de förhållanden som följande tabell visar. Den visar att i de flesta hamnarna är den största delen av trafiken utrikes trafik. Detta gäller särskilt de hamnar som ligger på kusten. I de inre hamnarna är den största delen av trafiken inrikes trafik. Detta gäller särskilt de hamnar som ligger i inlandet. Detta visar att den största delen av trafiken är utrikes trafik. Detta gäller särskilt de hamnar som ligger på kusten. Detta visar att den största delen av trafiken är utrikes trafik. Detta gäller särskilt de hamnar som ligger på kusten.

Tabellen är baserad på de uppgifter som följande tabell visar.

KAP. VI.

Utvecklingen av vattendjupet i hamnarna samt behovet av olika hamndjup för olika slags trafik.

Utvecklingen av vattendjupet i hamnarna är beroende av djupförhållandena i inseglingleder och andra viktiga farleder. Av betydelse för Östersjöbäckens hamnar äro härvid främst djupförhållandena i Östersjöns tillfartsleder, Öresund och Bälten, samt Kielkanalen. Dessutom är av viss betydelse djupet i Kalmarsund. För hamnar vid de inre vattenlederna äro givetvis kanalernas och de muddrade farledernas djupförhållanden avgörande. En översikt av dessa förhållanden lämnas i överstelöjtnant Edlunds såsom bilaga 2 tryckta generalplaneutredning.

Hamnutredningen har från handelshamnarna inhämtat uppgifter dels angående minsta djup i den djupaste inseglingstrännan, dels angående största djup vid kaj, allt i meter under medelvattenytan. Uppgifterna, som avse åren 1913, 1923, 1933, 1943 och 1948, hava sammanställts i följande tabell.

Vad inseglingstrännorna beträffar är, då det gäller att belysa utvecklingen av hamndjupen, i allmänhet det naturliga vattendjupet av mindre intresse. Däremot säga exempelvis uppgifterna, huru den djupaste inseglingledens till Göteborg minsta djup ökats från 1913 8,5 m och 1923 9,0 m till 10 m 1933, en hel del om trafikens eller hamnens behov av successivt ökat vattendjup. I Stockholm markeras utvecklingen av uppgiften om vattendjupet i Oxdjupets bestämmande sektion 8,5 m år 1913, 10,5 m 1923 och 12,0 m 1933. Malmö har under perioden 1913—1948 ökat sitt inseglings- och hamndjup från 7,25 till 9,25 m, Hälsingborg har ökat sitt inseglingsdjup från 7,4 till 10,3 m och Luleå från 7,6 och 8,1 till 9,1 m.

Av ännu större intresse är emellertid ur hamnbyggnadssynpunkt vattendjupet vid kaj. Härvidlag belyses utvecklingen 1913—1948 av tabellens andra del.

En sammanfattning av uppgifterna lämnas i nedanstående tabell.

Största vattendjup vid kaj Meter	Antal hamnar	
	1913	1948
10	—	3
9·0—9·9	—	4
8·0—8·9	2	8
7·0—7·9	6	12
6·0—6·9	16	11
5·0—5·9	14	14
4·0—4·9	13	5
Summa	51	57

Tabell 5. Djupförhållandena i svenska hamnar åren 1913, 1923, 1933, 1943 och 1948

Hamnar	Minsta djup i den djupaste inseglingstrännan meter under m.v.-ytan					Största djup vid kaj meter under m.v.-ytan				
	1913	1923	1933	1943	1948	1913	1923	1933	1943	1948
<i>Norrandshamnar</i>										
Luleå	7·6	7·6	8·1	8·1	9·1	7·6	7·6	8·1	8·1	9·1
Piteå, inre hamnen....	5·8	5·8	5·8	5·8	5·8	5·8	5·8	5·8	15·8	15·8
Skelleftehamn	8·3	8·2	8·1	8·0	8·0	6·5	6·4	6·3	27·5	27·5
Umeå	9·0	9·0	9·0	9·0	9·0	5·0	7·3	7·3	7·3	7·1
Örnsköldsvik	11·0	11·0	11·0	11·0	11·0	6·0	6·0	6·0	27·0	27·0
Härnösand	10·0	10·0	10·0	10·0	10·0	6·0	6·0	6·0	8·0	8·0
Sundsvall	10·0	10·0	10·0	10·0	10·0	6·0	7·3	8·2	8·2	8·5
Hudiksvall	7·0	7·0	9·0	9·0	10·0	5·5	5·0	6·0	6·0	6·0
Söderhamn ⁴	6·1	6·1	6·1	6·3	6·3	6·1	6·1	6·1	6·1	6·1
Gävle	6·9	6·9	8·0	8·0	8·0	6·9	6·9	8·0	8·0	8·0
<i>Ostkusthamnar</i>										
Öregrund	8·0	8·0	8·0	8·0	8·0	4·0	4·0	3·9	3·9	3·9
Norrtälje	4·1	4·5	4·5	6·3	6·3	4·1	4·5	4·5	6·0	6·0
Vaxholm	10·0	10·0	10·0	10·0	10·0	4·0	4·0	4·0	4·0	4·0
Stockholm	8·5	10·5	12·0	12·0	12·0	8·5	8·8	9·8	9·8	9·8
Nynäshamn	18·0	18·0	18·0	18·0	18·0	7·0	7·0	7·0	7·0	8·5
Södertälje	5·3	5·3	7·0	7·0	7·0	5·3	5·3	6·3	6·3	6·3
Nyköping	4·0	5·4	5·1	4·7	4·6	4·0	5·4	5·1	5·0	4·9
Oxelösund	17·0	17·0	17·0	17·0	17·0	7·4	8	8·6	8·6	9·0
Norrköping	6·0	6·0	6·5	7·0	7·0	6·0	6·0	6·5	7·0	7·0
Söderköping	4·8	4·8	4·8	4·8	4·8	3·5	3·5	3·5	3·5	4·5
Gamleby	5·5	5·5	5·5	5·5	5·5	5·2	5·2	5·5	5·5	5·5
Västervik	6·0	6·0	7·9	7·9	7·9	6·0	6·0	57·9	57·9	57·9
Oskarshamn	6·6	8·5	8·5	8·5	8·5	6·0	7·5	7·5	67·5	67·5
Kalmar	6·6	6·6	6·6	6·6	6·6	6·6	6·6	6·6	6·6	6·6
<i>Sydskusthamnar</i>										
Karlskrona	6·1	6·1	7·3	7·3	7·3	6·1	6·1	7·3	7·3	7·3
Ronneby	5·7	5·7	6·5	6·5	5·7	5·7	6·0	6·5	6·5	5·7
Karlshamn	11·0	11·0	11·0	11·0	11·0	6·0	8·0	8·0	10·0	10·0
Sölvesborg	5·2	5·2	6·0	6·0	6·0	5·2	5·2	6·0	6·0	6·0
Åhus	6·3	6·3	6·3	6·3	6·3	6·0	6·0	6·0	6·0	6·0
Simrishamn	5·0	5·5	5·5	5·5	5·5	5·0	5·0	5·0	5·0	5·0
Ystad	6·2	6·2	6·2	6·2	7·2	6·2	6·2	6·2	6·2	7·2
Trelleborg	7·0	7·0	7·0	7·0	7·0	6·5	6·5	7·0	7·0	7·0
Limhamn	—	7·0	7·7	8·0	8·0	—	7·0	7·0	8·0	8·0
Malmö	7·3	9·3	9·3	9·3	9·3	7·3	9·3	9·3	9·3	9·3
Landskrona	8·0	8·0	8·0	8·0	8·0	7·5	8·0	8·0	8·0	8·0
Hälsingborg	7·4	10·0	10·0	10·0	10·0	7·2	10·0	10·0	10·0	10·0
Höganäs	6·4	6·4	6·4	6·4	6·6	5·3	5·3	5·3	5·3	6·6

¹ Vattendjupet vid Munksund är 8·0 meter. — ² Vattendjupet vid Rönnskär är 8·3 meter.
— ³ Vattendjupet vid Oljehamnen är 9·0 meter. — ⁴ Med Stugsund. Sandarne har 7·0 m. djup.
— ⁵ Gäller Luzernhamnen. — ⁶ Vattendjupet vid Kopparverkshamnen är 8·5 meter.

Hamnar	Minsta djup i den djupaste inseglsrännan meter under m.v.-ytan					Största djup vid kaj meter under m.v.-ytan				
	1913	1923	1933	1943	1948	1913	1923	1933	1943	1948
<i>Västkuſthamnar</i>										
Halmſtad	5·3	6·0	6·7	8·1	8·1	5·5	7·0	7·0	8·1	8·1
Falkenberg	4·5	4·5	5·0	5·0	5·0	4·5	4·5	5·0	5·0	5·0
Varberg	5·5	5·5	5·5	7·7	7·7	5·5	5·5	5·5	7·7	7·7
Göteborg	8·5	9·0	10·0	10·0	10·0	8·0	9·0	10·0	10·0	10·0
Uddevalla	7·8	7·8	7·8	9·0	9·0	6·0	6·0	6·0	8·3	8·3
Lysekil	21·0	21·0	21·0	21·0	21·0	5·4	5·4	5·4	6·0	7·5
Strömſtad	12·0	12·0	12·0	12·0	12·0	4·5	4·5	7·0	7·0	17·0
<i>Mälare- och Hjälmare- hamnar²</i>										
Sigtuna	3·0	3·0	3·0	3·0	3·0	3·0	3·0	3·0	3·0	3·0
Uppsala	2·7	2·7	2·7	2·7	2·7	3·2	3·2	3·2	3·2	3·2
Enköping	3·0	3·0	3·3	3·6	3·6	3·0	3·0	3·6	3·9	3·9
Väſterås	4·5	4·5	6·5	6·5	6·5	4·5	4·5	6·5	6·5	6·5
Köping	4·5	4·5	6·2	6·2	6·2	4·5	4·5	6·2	6·2	6·2
Arboga	2·8	2·8	2·8	2·8	2·8	2·8	2·8	2·8	2·8	2·8
Örebro	2·1	2·1	2·5	2·5	2·5	2·1	2·1	2·5	2·5	2·5
Eskilſtuna	2·7	2·7	2·7	2·7	2·7	2·7	2·7	2·7	2·7	2·7
Torſhälla	2·3	2·3	2·3	2·3	2·0	2·3	2·3	2·3	2·3	2·3
Strängnäs	8·0	8·0	8·0	8·0	8·0	4·5	4·5	4·5	4·5	4·5
Mariefred	3·1	3·1	3·1	3·1	3·1	2·9	2·9	2·9	2·9	2·9
<i>Vänern- och Vättern- hamnar³</i>										
Vänersborg	3·0	3·0	5·0	5·0	5·0	3·0	3·0	4·0	4·0	5·0
Trollhättan	3·0	5·0	5·0	5·0	5·0	3·0	5·0	5·0	5·0	5·0
Stallbacka	—	5·0	5·0	5·0	5·0	—	5·0	5·0	5·0	5·0
Amål	4·8	4·8	6·0	6·0	6·0	4·2	4·2	6·0	6·0	6·0
Karlstad	5·2	5·2	5·2	5·2	5·2	5·0	5·0	5·0	5·0	5·0
Kriſtinehamn	3·0	5·2	5·2	5·2	5·2	3·0	5·2	5·2	5·2	5·2
Otterbäcken	4·3	5·8	5·8	5·8	5·8	4·3	5·8	5·8	5·8	5·8
Mariestad	3·6	3·6	3·6	3·6	3·6	3·6	3·6	3·6	3·6	3·6
Lidköping	4·8	4·9	5·2	5·6	5·6	4·8	4·9	5·2	5·6	5·6
Jönköping	3·2	3·2	3·2	3·2	3·2	3·2	3·2	3·2	3·2	3·2
Hjo	3·5	3·5	3·2	3·2	3·2	3·5	3·5	3·2	3·2	3·2
Vadſtena	3·1	3·1	3·1	3·1	3·1	3·1	3·1	3·1	3·1	3·1
Motala	3·2	3·2	3·2	3·2	3·2	3·2	3·2	3·2	3·2	3·2
Askersund	5·0	5·0	5·0	5·0	5·0	3·0	3·0	3·0	3·0	3·0
Linköping	3·4	3·4	3·4	3·4	3·4	3·4	3·4	3·4	3·4	3·4
<i>Ö-hamnar</i>										
Borgholm	4·0	4·0	5·5	5·5	5·5	3·6	3·6	5·0	5·0	5·0
Färjeſtaden	4·5	4·5	4·5	4·5	4·5	4·0	4·0	4·2	4·5	4·5
Viſby	5·5	6·0	6·0	6·0	6·0	5·5	6·0	6·0	6·0	6·0

¹ Störſta djup vid piren är 8·5 meter. — ² Mälärhamnarnas djup beſtämmeſ av Söder-
tälje kanals djup, 6·0 meter vid lågvatten, ſamt av djupet i farlederna. — ³ Djupsiffrorna äro
angivna enligt hamnarnas uppgifter. Det trafikabla djupet beſtämmeſ för genomgångſtrafik
av Trollhätte kanals djup, 5 meter, ſamt för Vätternhamnarna och Göta-kanal-hamnarna
av Göta kanals djup 2·97 meter. Inseglsdjupen ha beſtämt kajdjupen.

År 1913 funnos inga svenska hamnar med ett vattendjup vid kaj större än 8 å 8,5 meter, och dessa största djup gällde Göteborg resp. Stockholm. År 1948 ägde Göteborg, Hälsingborg och Karlshamn ett största vattendjup vid kaj av 10 meter, medan Stockholm hade 9,8 meter, Malmö 9,2 meter samt Luleå och Oxelösund ca 9,0 meter. Två nya djupklasser hava alltså under tiden 1913—1948 uppstått, hamnar med 9—9,9 meters djup samt sådana med 10 meter och däröver. Storhamnarna ha tydligen krävt väsentligt ökat djup. Men också andra hamnar hava haft behov av särskilt stort vattendjup: Hälsingborg för sin oljetrafik och Karlshamn för importen av sojabönor m. m. för oljeindustrien, och båda hade naturliga förutsättningar för en fördjupning till 10 meter. Malmhamnarna Oxelösund och Luleå ökade sitt djup på grund av att malmtonnagets storlek och djupgående ökats.

I storlekssklassen 8—8,9 meters vattendjup inträdde ett antal av 8 hamnar, Uddevalla, Halmstad, Landskrona, Limhamn, Nynäshamn, Gävle, Sundsvall och Härnösand, samtliga, utom Limham och Nynäshamn, upplandshamnar med betydande industri och befolkning inom hamnsambhällena och upplanden. Dessa hamnar äga i regel även en avsevärd trafik på avlägsnare länder av ganska stora tonnageenheter. Limhamn är nybyggd efter 1913 och en typisk industrihamn, som dock även har linjetrafik, och Gävle har främst på grund av sin malmexport behövt öka hamnens vattendjup.

Till klassen 7—7,9 meters djup hörde förr endast de i storlek närmast Göteborg och Stockholm liggande större hamnarna. Numera höra dit dels en så stor hamn som Norrköping, dels färjehamnen Trelleborg, »örlogshamnen» Karlskrona, västkusthamnarna Strömstad, Lysekil och Varberg, vidare Ystad, Västervik (Luzerna), Oskarshamn samt norrlandshamnarna Örnsköldsvik, Umeå (djuphamnen) och Skellefteå (Skelleftehamn). De båda sistnämnda ha på grund av landhöjningen samt trafikens ökade krav byggt uthamnar. Strömstad och Lysekil äga sitt relativt stora vattendjup på grund av naturliga förutsättningar. Varberg är en kolimporthamn för stora industridistrikt, medan Västervik och Oskarshamn äro betydande industristäder med avsevärt uppland. Alla hamnar som 1913 räknades till förevarande klass hava ökat sitt vattendjup.

Ju lägre man kommer på djupskalan — åtminstone till 4—5 meter — desto större olikhet finner man mellan hamnar med samma vattendjup. Till djupklassen 6—6,9 meter hör ett antal hamnar såsom Höganäs, Åhus, Sölvesborg och Kalmar, Södertälje och Norrtälje, Söderhamn, Hudiksvall, Mälarhamnarna Västerås, Köping samt öhamnen Visby. Alla hamnar som 1913 tillhörde denna klass, med undantag av Åhus, Kalmar och Söderhamn, återfinnas numera i högre klasser.

I klassen 5—5,9 meters djup stå år 1948 fyra hamnar kvar i samma klass som 1913, nämligen Simrishamn, Ronneby (som dock ökat sitt djup ehuru det senare minskats), Piteå och Karlstad. Klassen omfattade år 1913 såväl som 1948 14 hamnar. 1948 räknas hit Falkenberg, Simrishamn, Ronneby, Piteå, Vänersborg, Trollhättan, Stallbacka, Åmål, Karlstad, Kristinehamn, Otterbäcken, Lidköping och Borgholm.

Av hamnar med 4—4,9 meters djup finnas åtskilliga utöver dem för vilka uppgifter här föreligga. De sistnämnda voro 1948 endast fem: Söderköping (Mem), Nyköping, Vaxholm, Strängnäs och Färjestaden. Av dem ägde alla utom Söderköping samma djup 1913. Samtliga här medtagna hamnar med nämnt djup år 1913 voro 13 st., av vilka tio ökat sitt djup under tiden 1913—1948.

Går man till hamnar med 3—3,9 meters vattendjup finner man, att av de i tabellen upptagna hamnarna 11 ägde ett sådant djup 1948, nämligen Öregrund, Mariestad, Jönköping, Hjo, Vadstena, Motala, Askersund, Linköping, Uppsala, Sigtuna, Enköping, medan 15 hamnar gjorde det år 1913, nämligen utom nyssnämnda: Söderköping, Vänersborg, Trollhättan, Kristinehamn och Borgholm. 10 st. hava oförändrat djup, alla belägna vid inre vattenvägar; den elfte, Öregrund, har minskat sitt djup.

Av hamnar med 2—2,9 meters djup vid kaj äro samtliga i tabellen upptagna 5 Mälare- och Hjälmarehamnar: Arboga, Eskilstuna, Torshälla, Mariefred och Örebro, och alla äga ett sedan 1913 oförändrat djup.

För större hamnar med större djup har en mycket betydande ökning av vattendjupet i många fall skett sedan 1913. Störst är ökningen i Karlshamn, från 6,0 till 10,0 meter, men här har fördjupningen i hög grad underlättats av naturförhållandena. En betydande fördjupning har också ägt rum i Sundsvall — från 6,0 till 8,5 meter — i Hälsingborg — från 7,2 till 10,0 meter — i Halmstad — från 5,5 till 8,1 meter och i Härnösand — från 6,0 till 8,0 meter. I de nämnda norrlandshamnarna har måhända fördjupningen sammanhängt med att i trafiken trävaror ersatts av massa, som kräver större kajdjup. Fördjupningen av Hälsingborg har, som nämnts, påkallats av oljetrafikens krav samt de naturliga förutsättningarna för att bygga i djupt vatten. I Halmstad torde fördjupningen hänföra sig till en önskan att kunna taga emot transoceanafartyg med hänsyn till upplandets behov för industrien. Tillgång till kaj med väsentligt större djup finner man även i Oskarshamn, där Kopperverkskajen fått 9,5 meters djup, medan djupet vid äldre kajer är endast 7,5 meter.

Betydande djupökning har vidare ägt rum i Strömstad, Lysekil, Uddevalla och Varberg samt i en del Väner- och Mälarhamnar: Vänersborg, Trollhättan och Kristinehamn samt Västerås, sammanhängande med kanal- och farledsfördjupningarna. I vissa fall ha hamnarna utbyggts till större djup än kanaler och farleder för närvarande ge möjlighet att utnyttja, med tanke på framtida farledsfördjupningar.

Göteborg har, som ovan nämnts, uppvisat en stor djupökning från 8,0 till 10 meter och Stockholms en mindre sådan från 8,5 till 9,8 meter, medan Malmö har samma ökningssiffra av 2 meter från 7,25 till 9,25 meter som Göteborg. Att fördjupningen i storhamnarna hänger samman med den transoceanafartygens krav, avseende dels vanliga lastfartyg, dels tankfartyg och dels slutligen i fallet Göteborg även passagerarfartyg, är uppenbart.

Med hänsyn till vad här anförts synes ett studium av utvecklingstendenserna hos det tonnage som normerar hamndjupen böra göras.

Utvecklingen av fartygens djupgående har ingalunda, som man i allmänhet förmodar, gått i jämn takt till allt större djupgående. I regel plägar man belysa denna utveckling genom siffror eller diagram, avseende medeltal eller största samt minsta siffror för de under olika år eller perioder nytillkomna 10 största fartygens djupgående. En maximisiffra noterades under åren före första världskriget, men under följande år minskades motsvarande siffror för fartygens största djupgående väsentligt och hade under perioden 1924—1930 ännu ej hunnit upp till mer än ungefär de siffror, som gällde 30 år tillbaka i tiden. Vad här framhållits betyder emellertid endast, att de största *passagerarfartygen* i världen icke ha byggts med ökat utan minskat djupgående. Trots att fartygsstorlekarna ökats, har djupgåendet minskat, ofta sammanhängande med att bredden ökats, på grund av att överbyggnaderna antagit stora proportioner.

Sveriges största passagerarfartyg var före kriget Kungsholm, som ägde ett djupgående av 8,91 meter. Drottningholm, som byggdes år 1905, hade emellertid större djupgående, 9,45 meter. Stockholm, som såldes innan fartyget var levererat, skulle ha fått ett ännu större djupgående.

Det ser således ut, som om utvecklingen icke skulle gå i riktning mot en ökad storlek och ett ökat djupgående för de stora passagerarfartygen. Undantagsvis kunna stora fartyg byggas men knappast som regel, något som synes sammanhänga med den konkurrens, som flyget erbjuder och torde komma att erbjuda. Den långväga passagerartrafiken beräknas för viss, av stor hastighet beroende trafik komma att förmedlas av stora flygplan, som tillika taga post och en del stycke gods. Passagerartrafiken med snabbgående lastfartyg med ett antal passagerarhytter kan även komma att spela en icke obetydlig roll.

För våra svenska hamnar är utvecklingen av de stora passagerarfartygen av intresse endast för Göteborg. Visserligen går en del turistfartyg in i Östersjön, men sådana ha i regel alltför ringa last, för att de skola kräva större djupgående. Utvecklingen på här ifrågavarande område ger icke anledning till ökat vattendjup i hamnarna.

I allmänhet överskattar man antalet stora fartyg. I hela världen funnos vid mitten av år 1939 endast 578 fartyg av en storlek om 10 000 bruttoton och däröver. 1947 hade antalet — genom tillkomsten av de under kriget byggda amerikanska fartygen — stigit till 977. Dessa fartyg bestodo till allra största delen av passagerarfartyg, tankfartyg samt malmfartyg, alla tre kategorierna med en högst begränsad användning vad de anlöpande hamnarna angår.

En av de kategorier, som har att uppvisa mycket stora fartygsenheter, är *tankfartygen*. Här har utvecklingen länge gått mot allt större tonnage. För närvarande byggas i USA fartyg på ca 30 000 d. w. med ett djupgående av ca 10 meter, och på svenska varv projekteras tankfartyg av en storlek, som ej är mycket mindre.

I den tabell 6 över svenska handelsflottans tankfartyg om 2 000 bruttoton och däröver, som meddelas här nedan, ha icke medräknats fartyg, som byggts för såväl tank- som malmtrafik. Dessa fartyg äga ett djupgående, som är mindre än de största rena tankfartygen.

Tabell 6. Svenska handelsflottans tankfartyg om 2 000 bruttoton och däröver 1939 och 1948.

N a m n	Bygg- nads- år	Brutto- ton	Djup- gående i meter	N a m n	Bygg- nads- år	Brutto- ton	Djup- gående i meter
<i>Beståndet den 1 september 1939</i>				Bera	1939	11 051	9·02
Abadan	1928	6 308	7·93	Bern	1922	5 468	7·7
Ariston	1938	10 566	9·04	Carina	1931	6 404	8·0
Atlantides	1939	9 650	8·5	Constance	1944	11 152	9·12
Balacklava	1929	7 941	8·27	Falsterbohus	1941	10 592	9·10
Capella	1930	9 720	8·64	Gauthiod	1947	8 606	8·29
Carina	1931	6 405	8·0	Julius	1942	11 134	9·10
Castor	1928	8 945	8·62	Juno	1942	8 252	8·52
Cleopatra	1933	6 687	8·20	Kjell	1934	6 667	8·15
Gustaf E. Reuter	1928	6 294	7·96	Kratos	1945	8 327	8·49
Kalmia	1931	8 187	8·34	Lillöhus	1943	8 855	8·28
Nike	1939	8 559	8·49	Malmöhus	1941	10 583	9·12
Oljaren	1922	5 469	7·70	Marieholm	1947	11 489	9·25
Pan Gothia	1931	10 398	8·87	Nike	1939	8 558	8·49
Pegasus	1930	9 749	8·79	Oceanus	1940	10 078	9·05
Pollux	1928	8 971	8·62	Oljaren	1946	8 131	8·49
Procyon	1932	8 982	8·67	Saint-Gobain	1936	10 290	8·65
Saint-Gobain	1936	10 290	8·65	Saturnus	1939	9 871	8·88
Sveaborg	1930	9 209	8·69	Securus	1946	8 575	8·29
Sveadrott	1938	10 019	8·71	Sigrid Reuter	1926	5 784	7·68
W. R. Lundgren	1938	8 549	8·49	Sinus	1941	8 226	8·50
Summa 20 fartyg		170 898		Soya	1944	10 372	9·19
<i>Beståndet den 1 maj 1948.</i>				Soya II	1946	10 412	9·19
Arabian Queen	1947	11 182	9·23	Sveaborg	1944	8 555	8·25
Ariston	1938	10 566	9·04	Sveadrott	1938	10 018	8·71
Atalanta	1930	9 720	8·64	Tankland	1941	8 044	8·16
Jaguar	1939	9 641	8·58	Trykon	1929	7 940	8·27
Avanti	1946	10 132	8·79	Uranus	1942	10 332	9·11
Balacklava	1944	8 322	8·49	W. R. Lundgren	1938	8 549	8·49
				Zelos	1942	8 263	8·49
				Summa 36 fartyg		330 141	

Svenska redare började först på 1920-talet visa större intresse för tankfart. Av de äldsta ännu i trafik varande svenska tankfartygen äro tvenne, byggda 1922 och 1926, 7,7 meter djupgående. För de därefter äldsta, från 1929 och 1930, äro motsvarande siffror 8,27 och 8,64. Sistnämnda djup överträffas 1936 med 8,65 meter och 1938 med 9,04, samt sedan 1942 av 9,11, 1944 av 9,19 och 1947 av 9,25 meter.

Huru djupgåendet förändrats sedan krigsutbrottet 1939 framgår av följande sammanställning.

Antalet svenska tankfartyg om 2 000 bruttoton och däröver.

Djupgående meter	1 sept. 1939	1 maj 1948
7,5—7,99	3	2
8,0—8,49	6	14
8,5—8,99	10	8
9,0—9,49	1	12
Summa	20	36

Ökat antal finner man dels i gruppen 8,0—8,49 meter, där 8 fartyg tillkommit, dels i gruppen 9,0—9,49 meter, där 11 fartyg tillkommit.

En mindre ökning i det största djupgåendet har ägt rum sedan 1939. Detta är f. n. 9,25 meter, motsvarande ett hamndjup av ca 10 meter, eller det största djupet i våra hamnar. Endast Nynäshamns oljehamn, där farledsdjupet är mycket stort — 18 meter —, kan taga emot de största under byggnad varande tankfartygen. För den framtida utvecklingen äro dock farledsdjupen avgörande, då själva hamnanordningarna för oljehamnar i allmänhet äro relativt enkla och mindre kostnadskrävande.

Ifråga om svenska tankfartyg av en storlek mellan 300 och 2 000 bruttoton meddelas följande uppgifter, avseende den 1 september 1939 och den 1 maj 1948

Tab. 7. Svenska handelsflottans tankfartyg om 300—2 000 bruttoton 1939 och 1948.

N a m n	Byggnadsår	Bruttoton	Djupgående i meter	N a m n	Byggnadsår	Bruttoton	Djupgående i meter
<i>Beståndet den 1 september 1939</i>				Castor	1944	458	3,07
Algol	1937	989	4,25	Dalanäs	1934	473	3,44
Bellatrix	1935	484	3,44	Divina	1942	650	3,96
Dalanäs	1934	475	3,44	Dollie	1944	460	2,99
Hamal	1937	987	4,27	Gran	1944	464	3,07
Nerita	1937	434	3,26	Lovö	1948	1 291	4,4
Nynäs	1929	311	2,96	Nerita	1937	434	3,26
Rigel	1936	980	4,28	Nynäs	1929	310	2,96
Soya II	1935	438	3,58	Ostbris	1937	987	4,27
Soya IV	1936	647	4,11	Pan	1944	464	3,07
Summa 9 fartyg		5 745		Servus	1940	872	3,69
<i>Beståndet den 1 maj 1948</i>				Skansen	1943	744	4,12
B.T. V	1944	469	3,70	Svea Reuter	1940	1 377	4,57
B.T. VI	1919	399	3,70	Tankborg	1936	646	4,11
B.T. VII	1944	459	3,70	Tankman	1939	453	3,2
B.T. VIII	1944	460	3,70	Tankvik	1935	487	3,58
				Tergus	1940	467	3,30
				Westbris	1936	1 002	4,28
				Summa 22 fartyg		13 776	

En stark ökning av dessa mindre distributionsfartygs sammanlagda antal och tonnage har ägt rum. Någon ökning i det största djupgåendet har emellertid icke skett.

I maj 1948 funnos dessutom 35 tankbåtar mindre än 300 bruttoton med ett sammanlagt tontal av 3 231 bruttoton. Djupgåendet varierar från ca 1 till 3,5 meter.

Vad *malmfartygen* beträffar må erinras om att här ifrågakomma endast de specialbyggda fartygen med uteslutning av sådana, som gå i rent internationell malmtrafik mellan Cruz Grande i Chile och Sparrow's Point nära Baltimore i Förenta Staterna, då denna trafik ej berör svenska hamnar. De av Tirfingbolaget byggda fartygen Malmland och Ferroland om vardera 12 620 ton d. w. och med ett djupgående av 8,15 meter, vilka fartyg byggts för transport av såväl malm som olja — varvid dock icke obetydliga förändringar måste göras vid en omställning — men gå i malmfart mellan Narvik och Antwerpen hava, då deras trafik ej berör svenska hamnar, icke medtagits här. Däremot hava Grängesbergsbolagets fartyg Rautas och Raulana samt tvenne av detta bolag nybeställda fartyg, vilka alla byggts för kombinerad malm- och tankfart och vilka även användas i sådan, medtagits i förevarande sammanhang. Det är sålunda endast Grängesbergsbolagets fartyg, som här redovisas såsom malmfartyg (tab. 8, sid. 62).

Av uppgifterna framgår, att det äldsta fartyget från 1907 är av ringa storlek, och äger ett djupgående av 5,6 meter. Ett fartyg som byggdes 1913 är större och har ett djupgående av 6,7 meter. De åren 1921—23 tillkomna fartygen äga ett djupgående av 7,80—8,70 meter varvid må anmärkas, att sistnämnda djupsiffra gäller fartyg, avsedda för trafik på Narvik. De senare byggda fartygen ha icke nått upp till detta djup. Man finner bland dem — bortsett från de kombinerade malm- och oljefartygen, d. v. s. bland de åren 1942—1945 byggda — dels en mindre typ med mindre djupgående av 6,88 meter, dels en större typ med större djupgående av 7,90 meter, närmast hänförande sig till östersjö- och nordsjötrafik resp. oceantrafik eller sådan över Narvik. De malmfartyg som trafikerar svenska hamnar kunna alltså icke sägas ha erhållit ökat djupgående sedan 1920-talet, och de nytillkomna kombinerade malm- och tankfartygen nå icke upp härvidlag till maximisifforna för Narviksfartygen under 1920-talet. Oxelösunds djupsiffra 9,0 meter och Luleås å 9,1 meter synas alltså förslå, enligt vad man nu kan finna.

De hittills berörda fartygstyperna hava trafikerat specialhamnar med i regel stort vattendjup. Nära dessa typer stå ett par andra, som också gälla större fartyg och därför även större hamnar, nämligen fartyg insatta i linjetrafik i medelhavsfart och oceanfart.

Såsom exponent för *linjetrafiken i medelhavsfart* må anföras Svenska Orientlinjens fartyg. En sammanställning rörande deras bestånd och nybyggnader i maj 1948 lämnas här nedan (tab. 9, sid. 62).

Tabell 8. Malmfartyg tillhörande TrafikAB Grängesberg-Oxelösund.

	Byggnadsår	Ton DW Sommarfribord	Svenska bruttoton	Djupgående, full last, m.
S/S Polcirkeln	1907	3 355	1 926	5·59
› Kalix	1913	5 015	2 857	6·72
› Kiruna	1921	8 300	5 513	7·80
M/S Laponia	1922	8 340	5 659	8·01
› Luossa	1923	8 340	5 667	7·99
› Nuolja	1923	9 900	6 864	8·70
› Akka	1942	8 960	5 271	7·90
› Sarek	1942	8 980	5 276	7·90
› Kajtum	1943	6 040	3 454	6·88
› Kengis	1943	6 040	3 455	6·88
› Saggat	1943	8 980	5 270	7·90
› Karmas	1944	6 060	3 455	6·88
› Suorva	1944	9 020	5 273	7·90
› Saivo	1944	9 020	5 275	7·90
› Rautas	1944	12 100	9 141	8·46
› Kvickjokk	1945	6 150	3 468	6·88
› Karesuando	1946	6 150	3 469	6·88
› Raunala	1946	12 100	9 141	8·46
<i>Nybyggnader:</i>				
M/S 650	1949—50	15 100		8·64
› 651	1950—51	15 100		8·64

Tabell 9. Linjefartyg i Medelhavsart tillhörande Svenska Orient linjen.

	Byggnadsår	Ton DW	Svenska bruttoton	Djupgående, full last, m.
M/S Gotland	1929	3 240	1 874	5·72
› Vikingland	1932	4 240	2 629	6·59
› Birkaland	1935	4 700	2 658	6·55
› Bardaland	1936	4 575	2 588	6·55
› Boreland	1938	4 680	2 613	6·55
› Sagoland	1939	5 115	3 068	6·85
› Sunnanland	1940	5 110	3 064	6·85
› Skogaland	1941	5 075	3 068	6·85
› Sameland	1943	5 075	3 078	6·85
› Erland	1943	2 890	1 630	5·77
› Nordanland	1946	6 275	3 813	7·18
› Naboland	1946	6 180	3 689	7·14
<i>Nybyggnader:</i>				
M/S 390				c:a 7·19
› 406				› 7·19
› 407				› 7·19
› 419				› 7·19
› 115				› 5·77

Fartygen från 1929 och 1932 voro 5,72 resp. 6,59 meters djupgående. Under åren 1935—38 tillkom ett antal fartyg med 6,55 meters djupgående och 1939—43 en serie med 6,85 meters sådant. Senare byggda och beställda fartyg äga ett djupgående av 7,14—7,19 meter, bortsett från några mindre dylika. Här föreligger en icke obetydlig ökning i fartygens djupgående. Maximum härvidlag motsvarar ett hamndjup vid kaj av ca 7,70 meter. 17 svenska hamnar äro tillgängliga för dessa fartyg, och om lossning och lastning sker i flera hamnar, så att maximidjupgåendet ej utnyttjas, ytterligare ett antal sådana.

Vad *oceanlinjefartygen* beträffar må först meddelas uppgifter angående *Rederi AB Nordstjernans fartyg*, (tab. 10).

De äldsta fartygen byggda 1913—15 äga samtliga ett djupgående av 7,11 meter. 1919—28 byggdes dels några fartyg om 7,68 meters djupgående, dels

Tabell 10. Linjefartyg i oceantrafik tillhörande Rederi AB Nordstjernan.

	Byggnadsår	Ton DW Sommarfribord	Svenska bruttoton	Djupgående, full last, m.
M/S Pedro Christophersen.	1913	6 500	3 745	7·11
» Kronprinsessan Marga-				
» reta	1914	6 550	3 757	7·11
» Pacific	1914	6 250	3 741	7·11
» San Francisco	1915	6 550	3 720	7·11
» Balboa	1919	9 460	5 550	7·98
» Canada	1921	9 460	5 628	7·98
» Axel Johnson	1925	7 310	5 020	7·68
» Annie Johnson	1925	7 310	5 018	7·68
» Margaret Johnson....	1928	7 470	5 210	7·68
» Nordstjernan	1935	7 060	5 301	7·70
» Uruguay	1935	7 060	5 301	7·70
» Colombia	1937	7 060	5 305	7·70
» Chile	1937	7 060	5 305	7·70
» Peru	1938	6 910	6 022	7·70
» Ecuador	1940	7 400	7 070	7·99
» Argentina	1943	7 770	7 290	7·97
» Brasil	1943	7 550	7 205	7·97
» La Plata	1943	7 885	7 385	7·99
» Amazonas	1943	7 885	7 380	7·99
» Suedia	1944	7 730	7 303	7·97
» Orinoco	1944	7 885	7 374	7·99
» Venezuela	1945	7 850	7 312	7·97
» Panama	1945	7 790	7 312	7·97
» Bio-Bio	1945	7 895	7 418	7·99
» Bolivia	1946	7 850	7 312	7·97
» Paraguay	1947	7 890	7 312	7·97
» Seattle	1947	9 085	6 478	8·12
» Guayana	1948	7 800	7 315	7·97
» Golden Gate	1948	9 000	6 478	8·12
» Los Angeles	1948	9 000	6 478	8·12

Tabell 11. Linjefartyg i oceanfart tillhörande Transkoncernen.

	Byggnadsår	Ton DW	Svenska bruttoton	Djupgående, full last, m.
M/S Parrakoolä	1928	9 244	5 841	8·18
» Mirrabooka	1928	9 244	5 818	8·18
» Klipparen	1935	5 970	3 581	7·15
» Vingaren	1936	6 135	3 178	7·25
» Goonawarra	1937	7 560	5 003	7·98
» Gullmaren	1938	5 945	3 397	7·23
» Kanangoora	1938	7 560	4 998	7·98
» Glimmaren	1939	6 170	3 206	7·23
» Kookaburra	1939	9 190	4 841	7·86
» Temnaren	1939	6 000	3 173	7·24
» Mongabarra	1941	9 160	4 984	7·85
» Yarrawonga	1941	9 100	4 858	7·86
» Barranduna	1942	9 020	5 678	7·83
» Bullaren	1943	6 260	3 201	7·25
» Mattawonga	1943	9 050	5 755	7·83
» Boolongena	1944	9 185	4 968	8·02
» Innaren	1944	6 260	3 214	7·25
» Kolsnaren	1944	6 060	3 513	7·25
» Parramatta	1944	9 120	4 924	7·85
» Narrandera	1944	9 275	4 881	8·01
» Boogabilla	1945	9 270	5 812	7·83
» Mangarella	1945	9 050	4 991	7·75
» Vangaratta	1945	9 270	5 803	7·83
» Hjelmaren	1946	6 275	4 456	7·17
» Nimbus	1947	8 870	6 386	7·81
» Siljan	1947	2 500	1 550	5·46
» Stratus	1948	9 050	6 383	7·80
» Sunnaren	1948	c:a 6 300	4 202	7·20
<i>Nybyggnader:</i>				
M/S 634	1949	c:a 7 090		
» 635	1949	c:a 7 090		

några med 7,98 meters djupgående. De 1935—38 tillkomna fartygen ägde alla 7,70 meters djupgående, varpå följde under åren 1940—47 en serie å 7,97 och 7,99 meter. Slutligen byggdes 1947—48 fartyg av en ny typ med 8,12 meters djupgående, och de gjorda nybeställningarna äro av samma typ. Här har alltså sedan 1913 ägt rum en ökning av djupgåendet med ca 1 meter men från 1938 med blott ca 14 centimeter. Maximidjupet kräver ett hamndjup vid kaj av ca 8,60 meter, vilket villkor uppfylles av 7 svenska hamnar. Då emellertid en del av lasten plägar lossas i första svenska hamn, och då lastning äger rum i flera hamnar, kan man räkna med, att ytterligare fyra hamnar och sannolikt flera äga möjlighet att taga emot ifrågavarande fartyg.

Rederi AB Transatlantics fartyg från tiden kring första världskrigets slut ägde ett djupgående av ca 8 meter. De under 1920-talet byggda fartyg-

Tabell 12. Linjefartyg i oceanfart tillhörande Svenska Ostasiatiska Kompaniet.

	Byggnadsår	Ton DW	Svenska bruttoton	Djupgående, fullt lastad, sommarfribord, m.
S/S Ceylon.....	1911	9 390	5 368	7·91
M/S Formosa	1921	9 400	5 610	8·17
› Nagara	1929	10 320	6 588	8·41
› Tamara	1931	10 330	6 392	8·38
› Tonghai.....	1940	10 040	6 234	8·34
› Mindoro.....	1941	10 040	6 222	8·34
› Bali	1941	10 100	6 214	8·32
› Mangalore.....	1943	7 360	4 318	7·31
› Bengal	1944	7 850	4 446	7·31
› Travancore.....	1944	7 350	4 309	7·31
› Bataan	1946	7 570	4 361	7·33
› Benares	1946	7 850	4 463	7·31
› Hainan	1946	7 600	4 362	7·33
› Andaman	1947	7 600	4 383	7·33
<i>Nybyggnader:</i>				
M/S 1740	1948—49	c:a 10 000		8·38
› 399	1950	} c:a 9 850		8·31
› 400	1950			
› 420	1952			

Tabell 13. Linjefartyg i oceanfart tillhörande AB Svenska Amerika Linjen.

(Svenska Amerika Mexico linjen.)

	Byggnadsår	Ton DW	Svenska bruttoton	Djupgående, full last, m.
S/S Braeholm	1920	8 674	5 614	8·23
M/S Ragnhildsholm	1929	5 155	2 857	6·57
› Vasaholm	1930	7 345	4 216	7·30
› Svaneholm	1930	5 065	2 883	6·59
› Tunaholm	1938	6 060	3 460	7·10
› Stegeholm	1939	7 350	4 261	7·30
› Danaholm.....	1939	5 935	3 542	7·13
› Tidaholm	1943	6 490	3 792	7·18
› Krageholm	1943	6 400	3 653	7·14
› Vretaholm	1943	7 460	4 260	7·31
› Sparreholm.....	1944	6 350	3 694	7·14
› Uddeholm	1945	7 850	4 468	7·31
› Trolleholm	1946	7 850	4 475	7·31
› Rydboholm.....	1946	7 620	4 289	7·31
<i>Nybyggnader:</i>				
		6 300		7·18
		7 850		7·31
		6 300		7·18
		2 900		5·77
		2 900		5·77

gen hade ett sådant av 7,8 och 6,5 meter, vartill kommo Transpacifics fartyg om 8,18 meter. Under senare delen av 1930-talet byggdes dels fartyg av en mindre typ med 7,10—7,25 meters djupgående, dels fartyg av en större typ med 7,86—7,98 meters djupgående. Djupgåendet har sedan hållits ungefär oförändrat. Någon ökning kan alltså icke sägas hava ägt rum under de senaste 20—30 åren. De fartyg, som äga det största djupgåendet, hava ett sådant av 8,18 meter, motsvarande ett hamndjup av ca 8,70 meter, vilket finns i 7 svenska hamnar. Då lastning och lossning oftast sker i flera hamnar, kunna sannolikt ytterligare några hamnar mottaga dessa fartyg.

Svenska Ostasiatiska Kompaniets före första världskriget anskaffade fartyg ägde ett djupgående av ca 7,9 meter. Under 1920-talet tillkommo fartyg med 7,7—8,2 meters djupgående, och det ökades 1929 till 8,4 meter. Senare byggda fartyg liksom även nybeställda äga ett djupgående för en mindre typ av 7,3 meter och för en större av 8,3—8,4 meter. I förhållande till tiden före första världskriget har sålunda en mindre ökning i fartygens djupgående ägt rum men icke från tiden före andra världskriget. Det största djupgåendet hos fartygen motsvarar ett hamndjup av ca 8,9 meter, vilket finns i 7 hamnar (tab. 12).

Av *Svenska Amerika Linjens* fartyg, avsedda för Amerika—Mexico-linjens reguljära trafik, visar det äldsta nu i trafik gående, det enda ångfartyget, byggt 1920, det största djupgåendet, 8,23 meter. Av senare byggda fartyg finner man förutom mindre fartyg med mindre djupgående (5,77—6,59 meter) en serie med 7,30—7,31 meters djupgående och en med 7,10—7,18 meters. Om man bortser från ångfartyget från 1920 finner man, att någon ökning i fartygens djupgående icke ägt rum (tab. 13).

Vad beträffar den framtida utvecklingen av oceanlinjefartygen må särskilt framhållas, att farthastigheten är stadd i ökning. Sålunda ha Rederi ab. Nordstjernans fartyg ökat sin fart från 11,25 till 19,50 knop — det sistnämnda gäller de allra nyaste fartygen. Rederi ab. Transatlantics fartyg ha ökat farten från 11, 12—13 till 19,5 knop — det sistnämnda för de nyaste fartygen — och Svenska Ostasiatiska Kompaniets fartyg ha gjort en fartökning från 12 till 17,75 knop. Den ökade hastigheten drar med sig en ökad storlek, för att man skall kunna ekonomisera driften. Och storleksökningen medför en viss tendens till ökat djupgående. Emellertid synes djupgåendet för våra oceanfartyg knappast ge anledning till ökade hamndjup, då de nuvarande största djupen icke utnyttjas. År 1939 anlöptes Göteborgs djupaste kaj av sammanlagt 8 fartyg med 8 meters djupgående och däröver, varav det största var på 8,8 meter. För Stockholm saknas uppgifter. Hälsingborg hade år 1937 vid sin djupaste kaj 8 fartyg med 7 meters djupgående och däröver — högst 8,5 meter — och Karlshamn hade 15 fartyg om 8 meter och däröver — högst 9,1 meter — vid sina 10-meterskajer. Malmö frihamns 9,25 meterskaj anlöptes samma år av 4 fartyg med 7 meters djupgående och däröver, varav det största var på 7,2 meter. De normala vattenståndsvariationerna äro mycket stora och kunna uppgå till ca 1,5 meter.

Det är sannolikt att förhållandena förändrats under efterkrigsåren, då många stora utländska fartyg anlöpt våra hamnar. På längre sikt kan man tänka sig, att en omläggning av huvudtransportvägarna kan komma att kräva en omprövning av hamndjupsfrågan och den lokala fördelningen av djuphamnarna.

I detta sammanhang må nämnas, att Sverige äger 11 hamnar innanför Öresundströskeln med ett större djup än den svenska farleden Flintränan (som har 7,2 meters djup vid medelvatten) och 7 hamnar i samma läge med större djup än den danska farleden Drogden i Öresund (8,0 meter). Kielkanalen har 11,3 meters minsta djup och tillåter passage av fartyg med högst 9,5 meters djupgående. Stora Bält har 12—13 meters minsta vattendjup. Av intresse är också, att Panamakanalen har ett djup av 12,2 meter och Suezkanalen ett sådant av 12,4 meter.

Vad beträffar *reguljärtrafiken i nordsjöfart* må framhållas, att de fartyg, som sysselsätts i sådan av ett flertal rederier, äga ett djupgående av 4,2—5,5 meter, om man bortser från några passagerarefartyg, som utgå från Göteborg. Större förändringar härvidlag, som kunna påverka svenska hamnars djupförhållanden, synas icke vara att påräkna.

Reguljärtrafiken i östersjöfart använder sig av mindre fartyg.

Efter denna exposé över utvecklingen vad angår den svenska handelsflottans kategorier av huvudsakligen större fartyg må här lämnas en översikt över utvecklingen av denna flottas fartyg med hänsyn till djupgåendet sedan år 1900. En sammanställning rörande de fartyg, som ägt ett djupgående av 4 meter och däröver, byggd på uppgifter i Sveriges Skeppslista meddelas här nedan.

Tabell 14. Svenska fartygs djupgående åren 1900—1947.

Sammanställningen omfattar alla svenska handelsfartyg om 4 meters och större djupgående på full last.¹

År	Antal fartyg med nedan angivet djupgående i meter					
	4—5	5—6	6—7	7—8	8—9	9—
1900	410	198	66	4	—	—
1910	386	260	95	23	1	—
1919	298	205	75	39	5	1
1929	286	275	75	66	18	2
1939	279	226	55	78	28	4
1947	216	178	47	92	39	12

¹ Bland dessa 12 fartyg är 1 malmfartyg (Svealand) i trafik mellan utländska hamnar, 10 tankfartyg och 1 passagerarefartyg (Drottningholm)

¹ Enligt Sveriges Skeppslista.

Sammanställningen utvisar, att utvecklingen under senare decennier medfört en minskning av antalet fartyg med ett djupgående av $4/5$, $5/6$ och $6/7$ meter samt en ökning av antalet fartyg med större djupgående. Antalet fartyg av sistnämnda slag är emellertid ganska ringa.

Då det är av intresse att närmare studera fördelningen av fartygen med större djupgående, har nedanstående tabell upprättats, avseende förhållandena år 1947.

Tabell 15. Djupgåendet för olika kategorier av svenska handelsflottans fartyg år 1947.

Gäller fartyg med lägst 6 meters djupgående.¹

	Fartygens djupgående i meter						
	6—6,5	6,5—7	7—7,5	7,5—8	8—9	9—10	10—
Tankfartyg	—	—	—	2	19	10	—
Malmfartyg	—	5	—	8	5	—	1
Passagerarfartyg.....	2	—	—	—	1	1	—
Isbrytarfartyg	2	2	—	—	—	—	—
Lastfartyg	13	23	40	42	14	—	—
Summa	17	30	40	52	39	11	1

Endast ett fartyg, Svealand med 10,3 meters djupgående, äger ett sådant över 10 meter och är insatt i trafik, som ej berör svenska hamnar. Av fartygen med 9/10 meters djupgående äro 10 tankfartyg och 1 passagerarfartyg (Drottningholm). Till storleksklassen 8/9 meter höra 19 tankfartyg, 5 malmfartyg (varav Malmland och Ferroland i trafik ej berörande svenska hamnar), 1 passagerarfartyg (Gripsholm) samt 14 lastfartyg, tillhörande Ostasiatiska Kompaniet, Red. ab. Transpacific (ej berörande Sverige) och Transatlantic samt Red. ab. Wallenco och Gylfe. I klassen med $7,5/8$ meters djupgående äro 2 tankfartyg, 8 malmfartyg samt 42 lastfartyg. Till klassen $7/7,5$ meters djupgående höra 40 lastfartyg. I storleksklassen $6,5/7$ meters djupgående ha inräknats 5 malmfartyg, 2 isbrytarfartyg samt 23 vanliga lastfartyg, av vilka 2 varit engagerade i transport av malm och kol. Klassen $6/6,5$ meters djupgående omfattar 2 passagerarfartyg (Suecia och Britannia), 2 isbrytarfartyg samt 13 vanliga lastfartyg, av vilka 3 varit i trafik med malm och kol.

Tabellen utvisar, att fartygen med 8 meters djupgående och däröver äro antingen specialfartyg, som icke eller blott i ringa mån anlöpa svenska hamnar och i så fall endast de största, eller vanliga lastfartyg, som i regel angöra blott sist berörda hamnar. När man kommer ned till ett vattendjup av under 8 meter, ökas de vanliga lastfartygens antal och likaså antalet svenska hamnar som anlöpas. Det är emellertid anmärkningsvärt, att medan storleksklassen $7/8$ meters djup omfattar 92 vanliga lastfartyg, så ingå i storleksklassen $6/7$ meter endast 36 fartyg. Det är den stora ökningen i an-

¹ Enligt Sveriges Skeppslista.

talet svenska fartyg för transocean fart, som ligger bakom den berörda ansvällningen av 7/8 meterklassen. Den starka nedgången i antalet fartyg med ett djupgående av 4/5 och 5/6 meter sammanhänger delvis med de stora förlusterna under kriget av fartyg utav de storlekar, som äga ett dylikt djupgående, förluster som icke annat än till en del ersatts. Förlusterna drabbade huvudsakligen trampfartyg.

Trampfartygen äro främst sysselsatta i en trafik av kombinerad export av trävaror och import av kol och koks. Trävaruexporten går som bekant till stor del så till, att varorna pråmas ut till fartygen, som ligga ute på redde. Hamndjupen vid kaj äro således i allmänhet icke av större betydelse för de utgående trävarorna, ehuru en tendens till övergång av lastning vid kaj gör sig gällande. Däremot äro dessa djup av stor vikt i fråga om importen av kol och koks. I själva verket förhåller det sig så, att djupgåendet hos de fartyg, med vilka kol och koks importeras, i hög grad dimensionerar hamnarnas djup, om man bortser ifrån storhamnarna och hamnar för specialimport och -export, såsom oljeimport och malmexport. Det finns endast få varor, som importeras i hela laster med så stora fartyg, att dessa ha ett större djupgående än kolbåtar. Sedan linjefartygen övertagit skeppningarna av svavelkis och råfosfat samt till stor del spannmål, är det egentligen importen av apatit, delvis av spannmål samt sojabönor, som går i hela laster med trampbåtar i storlekar, som äro större än kolbåtarna och därför kunna ha större djupgående än dessa. Det är emellertid blott ett fåtal hamnar, som beröras av dessa transporter; i fråga om apatit Limhamn och Gäddviken och vad beträffar spannmål hamnarna i de stora kvarnindustristäderna — Stockholm, Göteborg och Malmö samt möjligen ännu ett par städer — och vad angår sojabönor, Karlshamn. För andra hamnar är i regel koltonnaget det mest djupgående. Det är därför av mycket stort intresse att undersöka, hur *koltonnagets* djupgående ter sig.

Ett material för en sådan undersökning finns i de uppgifter kommerskollegium under några år erhållit över importen av kol och koks, vilka uppgifter för år 1939 även upptaga vederbörande fartygs namn och storlek i bruttoton. Detta material har bearbetats på sådant sätt, att endast en uppgift för varje fartyg medtagits, då man alltså får fram den svenska handelsflotta, som under året varit engagerad i import till Sverige av ifrågavarande varor. Uppgifterna ha kompletterats med fartygens dödviktston samt djupgående.

En sammanställning av resultatet meddelas i tab. 16.

Tabellen visar att ett fåtal kolfartyg äger ett djupgående av mindre än 4 meter och mera än 6 meter. De egentliga kolfartygen äro alltså 4—6 meter djupgående. Om man sorterar ut malmfartyg, som taga kol som returfrakt, och linjefartyg, som blott tillfälligtvis taga kol och som ju icke äro kolbåtar, visar det sig, att endast 4 kolfartyg haft ett större djupgående än 6 meter.

Tabell 16. Svenska fartyg engagerade vid import av kol och koks till Sverige år 1939.

Fartygets djupgående i meter.	Antal	Bruttoton	D.W.-ton
2—3.....	4	411	605
3—4.....	23	9 795	13 831
4—5.....	104	108 661	158 037
5—6.....	127	211 464	331 343
6—7 ¹	10	25 314	41 768
7—.....	6	28 803	46 903
Summa	274	384 448	592 487

¹ Därest malmfartyg samt linjefartyg (vilka icke varit sysselsatta såsom egentliga kolfartyg) frånräknas, komma de sist upptagna grupperna att te sig på följande sätt:
6—7 meter 4 fartyg om 7 852 bruttoton och 12 540 d.w.-ton
7— „ — — — — —

En bättre uppfattning om kolfartygens fördelning på grupper av d.w.-ton samt djupgående ger tab. 17.

Tabell 17. Antalet svenska fartyg engagerade vid import av kol och koks till Sverige år 1939.

Fartyg med ett djupgående av 4'0—6'0 meter och i storlek om 1 000 d.w.-ton och däröver.

D.w.-ton	Djupgående i meter				Summa
	4—4'5	4.5—5'0	5—5'5	5'5—6'0	
1 000—1 500.....	21	9	2	1	33
1 500—2 000.....	7	32	12	1	52
2 000—2 500.....	1	18	38	10	67
2 500—3 000.....	—	—	21	11	32
3 000—3 500.....	—	—	2	20	22
3 500—4 000.....	—	—	—	8	8
4 000—4 500.....	—	—	—	—	—
4 500—5 000.....	—	—	—	—	—
Summa	29	59	75	51	214

Enligt denna tabell äro kolbåtarna i regel å 1 000—3 500 d. w.-ton, de flesta på 1 500—2 500 ton och med 4,5—5,5 meters djupgående. För en mindre hamn, som icke kan taga in så stora fartyg och icke heller kan taga in så stora varupartier på en gång, är det av intresse att konstatera, att det år 1939 fanns ganska gott om svenska fartyg med de dimensioner som passa. Härtill kommer, att mycket kol och koks går i inrikestrafik efter omlastning från andra fartyg. Säkerligen finns det för importen också många utländska fartyg, trots att kriget starkt decimerat mest de fartygskategorier, det här är fråga om. Emellertid räknar man med en brist på kolbåtar under några år framåt. Då koltransporterna från Amerika upphöra, torde de

stora amerikanska fartygen försvinna från svenska hamnar. Däremot torde de mindre motorseglare, som nu använts, fortfarande komma att begagnas. Bortsett från tillfälliga förhållanden, sådana som rått under och efter kriget, må anföras en omständighet, som spelar en ganska stor roll, nämligen den, att de mindre fartygen av kolbåtsstorlek i regel hållas i trafik under väsentligt flera år än de större, varför förändringar i typer och dimensioner försgå mycket långsamt.

I syfte att konstatera utvecklingstendensen hos kolbåtar har upplysningar inhämtats från ett antal redare med sådana fartyg med begäran att få del av redarnas synpunkter på koltonnaget. Dessa gå ut på följande. Några större förändringar i tonnagestorlekarna komma knappast till stånd. En viss mindre ökning inom olika tonnagegrupper kan måhända väntas, men större tonnage på över 4 000 ton synes icke annat än i undantagsfall komma att användas i koltrafik, då de större lasterna äro obekväma för emottagarna och de lägre fraktsatser, som kunna erhållas för sådana, icke lära motsvara extrakostnaderna. De kolbåtar som byggts ha haft ett djupgående av i regel omkring 5 meter, högst 5,8 meter. Djupgåendet synes bli ungefär oförändrat. Detta innebär i stort sett, att för hamnar med ett vattendjup av upp till 6 å 6,5 meter någon anledning knappast torde finnas att med hänsyn till trafiken öka detta. I de största hamnarna synes ett djupgående av 7—7,5 meter förslå.

I det föregående har påvisats, att utvecklingen vad gäller vissa typer av större fartyg i europeisk och oceanfart går mot ökad storlek och därmed ökat djupgående. Emellertid är tendensen till ökat djupgående mindre framträdande än ökningen av övriga dimensioner. Härom meddelas från skeppsbyggnadshåll följande.

Ett stort djup hos fartygen och därmed djupgåendet har i allmänhet minskat byggnadskostnaderna. Samtidigt har man emellertid haft olägenheten att då ej kunna angöra grundare hamnar eller passera vissa kanaler, varför djupet ofta av denna anledning måste begränsas.

Tendensen till ökad fart har medfört en övergång till slankare former, något som i sin tur aktualiserat frågan om fartygens stabilitet, vilken förbättrats genom att fartygsbredden ökat, något som skett på bekostnad av djupet.

Framdrivningsegenskaperna ha ej alltid varit de gynnsammaste med det större djupet. Med de avsevärt höga farter, för vilka fartygen nu konstruerats, har valet av lämpligt djupgående i förhållande till övriga dimensioner större betydelse än tidigare.

Utvecklingstendenserna bliva med hänsyn till bl. a., att olika faktorer stå emot varandra, olika för olika fartygstyper.

I en av rapporterna till internationella sjöfartskongressen i Brüssel år 1935 underströks, att man icke finge överskatta betydelsen av att en hamn äger stort djup. Härvid framhölls, att man icke borde nedlägga onödigt stora kostnader på djupkajer, som blott någon enstaka gång kunde utnytt-

jas. Befraktaren kunde också som regel utan olägenhet rätta sig efter en hamns beskaffenhet och i trafik, insätta sådana fartyg, som vore passande för denna.

Liknande synpunkter framkommo i andra rapporter till Brüsselkonferensen. Där sades också bl. a., att ökandet av fartygsbredderna är vida mera påtagligt än ökningen av djupgåendet, vilket förblivit rätt oförändrat. Detta är så mycket viktigare, som en förändring av vattendjupet för en hamn i regel är en av de mest kostnadskrävande faktorer. De totala kostnaderna för byggandet av kajer stiga med ökat djup och beräknas, enligt ett uttalande av Londonkonferensen 1923, i genomsnitt stiga ungefär med kuben på djupet. Det lär därför bli allt svårare att ekonomiskt försvara de stora utgifter som en hamnfördjupning medför, då den i regel blott kommer ett mycket starkt begränsat antal fartyg till godo.

Man har kommit in på tankegången, att endast de fartyg, som draga nytta av fördjupandet, borde bära kostnaderna för detsamma. 1923 års internationella sjöfartskongress i London enades om ett uttalande, att i en hamn, som huvudsakligen trafikeras av lastfartyg av medeldjup och endast i ringa omfattning av fartyg med mycket stort djupgående, dessa sistnämnda fartygs avgifter borde utgå enligt en högre skala. Det anfördes, att i Rotterdams hamn blott 1 % av de anlöpande fartygen hade ett större djupgående än 8,5 meter, medan hamndjupet möjliggjorde anlöpandet av fartyg med 11 meters djupgående och efter vissa förändringar med 12 meters dylikt. Ej ens för redaren vore det alltid ekonomiskt med större fartyg, och ofta vunno han mera på en snabb och billig dispatch. Kongressen ansåg, att anordningar för att snabbt och ekonomiskt kunna expediera lasterna vid deras ankomst till en hamn vore lika viktiga som tillgodoseendet med djupvattenkajer.

Vad *kusttrafiken* beträffar synes frågan om den framtida utvecklingen av dess tonnage vara oviss. Experimenten med olika tonnage synes hava givit vid handen, att de större fartygstyperna äro mest ekonomiska, under förutsättning att lasttillgången är god. Att tendensen i den reguljära trafiken går mot ett färre antal hamnanlöpningar, varvid uppsamling och distribution av gods i stor utsträckning ordnas med bilar, synes vara givet. Men hur trafikunderlaget kommer att gestalta sig är mera oviss; det sammanhänger framför allt med järnvägarnas och bilarnas taxeutveckling samt med omlastningskostnadernas förändringar.

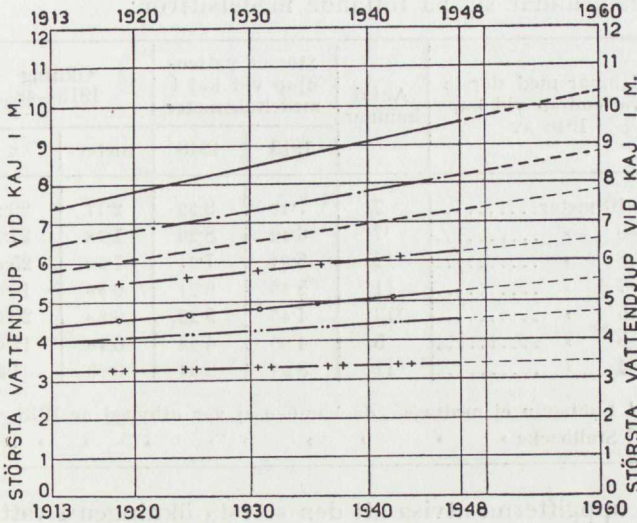
Reguljärtrafikens fartyg äga ett djupgående av omkring 3,5—4,6 meter. Med hänsyn härtill synas de existerande hamndjupen förslå.

I fråga om den icke reguljära trafiken äro tonnageenheter i regel mindre än de största för den reguljära trafiken, och några mera djupgående fartyg torde icke vara att emotse. Däremot har ett antal mindre motorfartyg och motorseglare kommit till under och efter kriget. Hamnarnas djup synes alltså härvidlag icke påverkas av utvecklingen.

Fartygsstorlekarna på *de inre vattenvägarna* äro normerade av infartsledernas djup. Här har utvecklingen varit oenhetlig, i det att inrikestrafiken

DIAGR. 3

UTVECKLINGEN AV STÖRSTA VATTENDJUPET VID KAJ
I SVENSKA HANDELSHAMNAR 1913 - 1948 (1960).
MEDELTALET FÖR GRUPPER AV HAMNAR MED ANGIVET STÖRSTA DJUP 1948



gått tillbaka, medan utrikestrafiken gått framåt. En strävan efter direkta utlandsförbindelser har gjort sig gällande, och detta innebär ju en övergång till så stora enheter som farlederna medge. Det är vid de inre vattenvägarna man finner de minsta hamnarna med de minsta djupen av tydlig lokalhamnskaraktär. Det synes huvudsakligen vara i samband med en industriell utveckling, som trafiken och hamndjupen kunna ökas.

Sverige måste anses vara väl utrustat med hamnar som äga ett stort djup, och utvecklingen sedan tiden före första världskriget har inneburit en stark ökning härvidlag. Ej färre än 15 hamnar ägde sålunda i maj 1948 ett största djup vid kaj av 8 meter och däröver mot blott 2 år 1913 och ej färre än 38 ägde ett dylikt om 6 meter och däröver mot 24 år 1913. Visserligen har vårt land en mycket lång kuststräcka, och visserligen är en betydande del av industrien belägen vid kusten i eller nära hamnsamhällena, men ändock vill det synas, som om 38 hamnar med ett vattendjup som knappast kräves för koltrafik och liknande, beroende av direkt skeppning med relativt djupgående tonnage, vore mer än vårt land behövde. Man kan måhända till förklaring peka på, att utvecklingen gått och synes gå i allt mera utpräglad riktning av ökad betydelse för den transoceana trafiken med dess större tonnageenheter. Men ett så stort antal hamnar med större djup synes kunna innebära en fara för överdimensionering av hamnapparaten och ett hinder för nödig koncentration.

En sammanfattande bild av *utvecklingen* utav djupet i svenska hamnar under de 35 åren från 1913 till 1948 ges i ovanstående diagram. I detta

KAP. VII.

Om hamnkapaciteten och dess utnyttjande.

För att kunna bedöma nyanläggningsbehovet för en hamn bör undersökas, i vilken mån dess kapacitet är utnyttjad, och detsamma gäller ifråga om samtliga handelshamnar inom visst trafikområde och inom hela landet.

Hamnkapaciteten är emellertid icke ett entydigt begrepp, ej ens om man talar om maximikapacitet eller normalkapacitet, uttryck som eljest användas inom driftsekonomien för exempelvis järnvägar. Hamnkapaciteten är nämligen sammanfattningen av en mängd olika faktorer. Först bör nämnas, att hamnarna sällan äro byggda med endast ett vattendjup i bassänger och vid kaj. Ju större djupet är, desto större fartyg kan en hamn mottaga. Man får olika kapacitetssiffror, om man gör beräkningarna med utgångspunkt i olika stora fartyg, last- eller passagerarfartyg etc.

Lossnings- och lastningsarbetet tar också mycket olika tid, sammanhängande med många omständigheter, bl. a. vilka varor det gäller och hur arbetet äger rum — pumpning av olja, sugning av spannmål, störtning av malm, lyftning av parti- eller styckegods etc. — Det beror på utnyttjandet av flera luckor samtidigt, användningen av manuell arbetskraft, vinschar eller kranar med olika kapacitet, lossning eller lastning till eller från järnvägsvagnar eller bilar, till eller från kaj, upplag eller magasin, godsets placering mer eller mindre långt från kajkanten, användandet av handkraft eller skilda mekaniska hjälpmedel vid framförandet och borttransporten av godset m. m. Här inverkar tillgången bl. a. på kranar och stuveriarbetare samt arbetstidens längd och utnyttjande, tillgången på järnvägsvagnar och spår samt bilar, tillgången på och belägenheten av upplagsplatser och magasin, tullkontrollens organisation etc. Icke minst viktig är samordningen av alla nämnda faktorer.

En särskild faktor är säsongvariationerna i trafiken, vilka ställa sig olika för olika varor och i många fall innebära ett totalt upphörande under viss tid på grund av ishinder. Härtill kommer trafikens intermittens och växlingar under korta tidsintervaller.

Man kan måhända med ledning av uppgifter, erhållna genom metodstudier av trafiken och särskilt lossnings- och lastningsarbetet samt transporterna i land, komma fram till vissa kapacitetsberäkningar, gjorda under särskilda förutsättningar. Hamnutredningen har emellertid icke ägt möjligheter till sådana studier och beräkningar. Det har syntts utredningen, att man borde sträva efter att i stället erhålla generella uttryck för hamn- eller trafikka-

citeten, främst genom kvantiteten lossat och lastat gods under ett såvitt möjligt normalt år — varvid man stannat för 1937 — vilka uppgifter motsvara en *normalkapacitet* under gällande förhållanden. Vidare har det syntts, att dessa uppgifter borde kompletteras med vissa beräkningar visande »*maximikapaciteten*». Man har sålunda inhämtat uppgifter från hamnarna angående den största totala varutrafiken under en tremånadersperiod åren närmast före kriget, beräknad såsom månadsmedeltal för varje kaj med olika vattendjup och för de viktigaste lossade och lastade varorna, varvid månadstalen legat till grund för beräkning av årskvantiteten genom multiplikation med antalet trafikmånader enligt hamnförvaltningarnas eget omdöme (alternativ I).

Det har ansetts önskvärt, att de nyss nämnda beräkningarna, grundade på den faktiska trafiken närmast före kriget, kompletteras med beräkningar av maximikapaciteten i ton, gjorda med utgångspunkt i hamnarnas utrustning under ett närliggande år (1944) med kajer, kranar, lagringsmöjligheter och järnvägsspår, med normal tillgång på järnvägsvagnar och bilar samt på stuveriarbetare med 48 resp. 60 timmars arbetsvecka samt med tvåskiftarbete à 8 timmar (alternativ II). Dessa beräkningar skola enligt direktiven vara utförda under förutsättning av samma lagringstid för de olika varorna, som gällde före kriget. Även nu berörda beräkningar ha gjorts för kajer med olika vattendjup och med hänsynstagande till möjligheten av godsets bortförande från eller framförande till kaj. Beräkningarna skola enligt direktiven vara utförda under förutsättning av såvitt möjligt oförändrad proportion mellan massgods och styckegods.

Det har i det frågeformulär som för uppgifternas införskaffande utsänts till hamnarna anmärkts, att om stora variationer i trafiken skulle förekomma, vilka ej bero av ishinder i och för sig utan av vissa inkommande eller utgående varors säsongmässiga skeppning, detta bör anmärkas, och särskilda beräkningar utföras, varvid hänsyn tages härtill.

Ytterligare uppgifter hava inhämtats angående maximikapaciteten, beräknad med hänsynstagande till vissa relativt lätt realiserbara förändringar i fråga om lagringsmöjligheter och järnvägsspår samt med viss såsom möjlig ansedd ökning av tillgången på järnvägsvagnar och bilar ävensom antalet stuveriarbetare med olika arbetstid per vecka (alternativ III). Då många hamnar icke verkställt dylika beräkningar och då de erhållna ge möjlighet till alltför stort spelrum för olika bedömning, ha uppgifterna icke använts.

I nedanstående tabell har för ett antal stadshamnar inom olika trafikområden eller delar av sådana sammanställts uppgifter, dels avseende varutrafiken i ton år 1937, som anses utgöra ett mått på den totala, normala hamnkapa- citeten, dels den av vederbörande hamnförvaltningar beräknade maximala varutrafiken enligt alternativ II med 48 timmars arbetsvecka och enkelt skift, dels slutligen vissa beräknade uppgifter rörande antalet godston per kajmeter och år — 1937 — inom de egentliga hamnarna, varvid frånräknats järnvägsfärjegods, flottgods, trafik över lastageplatser inom

Tabell 18. Kapacitetsuppgifter för svenska hamnar enligt hamnarnas uppgifter.

Hamn	Varutrafik		Uppgivet antal trafikmånader	Godston per kajmeter och år (1937) för själva hamnen
	Verklig trafik 1937, ton	Beräknad maximal, ton		
<i>Övre Norrland:</i>				
Luleå	(3 634 200)			
exkl. flottgods	3 278 800	5 265 700	8	69
Piteå	(282 100)			
exkl. flottgods	202 200	390 800	7·5	44
Skellefteå	(490 200)			
exkl. flottgods	309 500	673 200	7—8	25
Umeå	(845 400)			
exkl. flottgods	160 500	312 000	9	73
Örnsköldsvik	112 500	181 900	9	¹ 66
	4 063 500	6 823 600	—	—
<i>Nedre Norrland:</i>				
Härnösand	75 400	133 900	8·5	57
Sundsvall	362 300	449 500	9	118
Hudiksvall	60 700	216 000	9	83
Söderhamn	407 000	814 700	9	103
Gävle	(1 790 100)			
exkl. Karskär samt flottgods	1 215 000	1 710 000	10	¹ 250
	2 120 400	3 324 100	—	—
<i>Upplands, Södermanlands och Östergötlands kusthamnar:</i>				
Norrköping	12 700	50 000	10	30
Södertälje	74 600	130 000	9	108
Nyköping	44 900	66 000	10·5	71
Norrköping	(1 091 000)			
exkl. flottgods	908 500	1 364 600	12	¹ 268
	1 040 700	1 610 600	—	—
<i>Stockholm</i>	5 000 000	8 138 500	12	¹ 265
<i>Gotland:</i>				
Visby	181 500	390 000	12	175
<i>Småland:</i>				
Västervik	147 900	550 100	12	177
Oskarshamn	291 100	330 200	12	174
Kalmar	382 000	633 300	10	121
	821 000	1 513 600	—	—
<i>Öland:</i>				
Borgholm	27 600	40 000	9	52
<i>Blekinge:</i>				
Karlskrona	154 800	187 200	12	209
Ronneby	173 400	588 000	12	209
Karlshamn	422 700	1 199 800	12	292
Sölvesborg	102 600	151 000	12	141
	853 500	2 126 000	—	—

¹ Exkl. oljetrafik.

H a m n	Varutrafik		Upp- givet antal trafik- månader	Godston per kajmeter och år (1937) för själva hamnen
	Verklig trafik 1937, ton	Beräknad maximal, ton		
<i>Skåne:</i>				
Åhus	255 800	312 300	12	172
Simrishamn	32 100	53 000	12	48
Ystad	258 000	316 000	12	247
Trelleborg	(464 300)			
exkl. färjetrafiken	213 400	346 200	12	231
Malmö	(1 447 800)			
exkl. färjetrafiken	1 327 600	1 986 200	12	203
Landskrona	404 100	476 000	12	196
Hälsingborg.....	(678 500)			
exkl. färjetrafiken	627 300	1 592 000	12	258
	3 118 300	5 081 700	—	—
<i>Halland:</i>				
Halmstad	471 600	477 800	12	197
Falkenberg.....	61 300	163 700	12	175
Varberg	178 500	400 000	12	165
	711 400	941 500	—	—
Göteborg	6 000 000	7 323 100	12	2495
<i>Bohuslän:</i>				
Lysekil	39 400	150 000	12	38
Uddevalla.....	207 500	527 600	12	185
Strömstad.....	23 700	98 400	12	45
	270 600	776 000	—	—
<i>Mälaren-Hjälmarenområdet:</i>				
Västerås	(572 300)			
exkl. kraftverkshamnen	499 300	655 000	9	295
Köping	300 700	330 600	9-10	167
Örebro	34 600	80 000	8	43
Eskilstuna	45 800	60 000	8	101
	880 400	1 125 600	—	—
<i>Vänernområdet:</i>				
Vänersborg ³	14 300	30 000	8	66
Lidköping	140 900	321 500	8	200
Mariestad	67 600	109 700	8	145
Kristinehamn	(247 300)			
exkl. flottgods.....	240 000	288 200	9	187
Karlstad	(727 400)			
exkl. flottgods.....	274 700	363 400	9	219
	737 500	1 112 800	—	—

¹ Denna siffra kan synas hava överskridit 1946 års totala godstrafik med c:a 145 000 ton. I sistnämnda års totalsiffra ingick emellertid 725 000 ton sand, som icke gått över kaj. Hela godsmängden exkl. sand till hamnbyggnader utgjorde år 1946 1 405 120 ton. — ² Exkl. olje-
trafik. — ³ Gamla hamnen.

hamnområdet samt ingående olje- och utgående järnmalmskvantiteter, för vilka särskilda anordningar gjorts, som medge snabb lossning resp. lastning och där godsets medtagande skulle förrycka tontalet; härvid har motsvarande reduktion i antalet kajmeter gjorts. I den mån så har varit möjligt, har gods som omlastats från fartyg till fartyg uteslutits; men då har detta anmärkts i texten.

Jämförelsen mellan 1937 års faktiska varukvantiteter för olika hamnar (alternativ II med 48 timmars arbetsvecka) och motsvarande, av hamnförvaltningarna uppskattade maximala kvantiteter, borde, synes det, närmast ge en anvisning om hur hamnmyndigheterna anse sina hamnars kapacitet utnyttjad, d. v. s. huru mycket ytterligare trafik, som hamnarna anse sig kunna taga emot utan särskilda åtgärder. I viss mån synas uppgifterna ge en sådan antydning. Den beräknade maximikvantiteten visar sålunda, bortsett från Visby, där särskilda förhållanden råda och där hamnmyndigheten icke räknat med någon ökning av »1937 års kapacitet», att den minsta ökningen i den beräknade maximikapaciteten utöver 1937 års faktiska utnyttjande ägt rum i *Göteborg* med 22,5 %, där sålunda hamnens kapacitet skulle vara starkast utnyttjad. Detta synes också vara fallet, att döma av nyttjetalet — antalet lossade och lastade ton per kajmeter och år — för *Göteborg* 495, som är det högsta bland alla hamnar. Med frånräkning av gods omlastat från fartyg till fartyg blir siffran 449. Relativt låg ökning i berörda årskvantiteter, 32 %, visa *Hallands* hamnar, där *Halmstad* ägde det högsta nyttjetalet, 197 ton per kajmeter, och där även *Varberg* och *Falkenberg* förete tämligen höga nyttjetal, 175 resp. 165 ton per kajmeter och år. Om förutsättningar för en trafikökning utöver 1937 års trafikvolym skulle förefinnas, kunde därför en ökad kapacitet måhända tänkas.

Stockholm förete en relativt måttlig ökning av normaltrafiken till maximitrafik av 63 %. Hamnen visar också, med hänsyn till de många, långa och spridda kajerna, där nyttjetalet i relativt stor utsträckning icke kan vara så stort, ett högt tontal gods per kajmeter och år, 265 ton. Härvid är hänsyn tagen till de ganska stora oljekvantiteter, som utan större behov av kajlängd pumpas in i cisternerna. Om även omlastningstrafiken från fartyg till fartyg frånräknas, blir nyttjetalet 242. Här gäller utbyggnadsbehovet främst den större och mera djupgående trafiken.

Den största relativa skillnaden mellan den beräknade maximala trafiken och 1937 års faktiska varutrafik finner man för *Bohusläns* hamnar, 186 %. Av dessa visa *Lysekil* och *Strömstad* mycket låga nyttjetal, 38 resp. 45 ton per kajmeter och år, vilket förklarar den nyssnämnda stora skillnaden och synes bero på att äldre kajer användas i relativt ringa mån. Den totala kapaciteten har alltså icke utnyttjats. *Annorlunda* synes det förhålla sig med *Uddevalla*, som har ett ganska högt nyttjetal, 185 ton per kajmeter, något som antyder, att ett behov av utbyggnad är tänkbart, om större trafikökning kan påräknas.

Blekingehamnarna förete en anmärkningsvärt stor skillnad mellan 1937 års trafikciffror och de beräknade maximitrafiktalen; de senare ligga 149 %

över de förra. Karlskrona och Sölvesborg visa måttlig ökning, medan Ronneby och Karlshamn uppgivit en maximitrafikkapacitet, som ligger så högt som ca 3 resp. 2,5 gånger 1937 års faktiska trafik. Ronneby hade nämnda år ännu Kongas transporter och ägde ett relativt högt nyttjetal av 209 ton per kajmeter. Utvecklingen har senare medfört en mycket sämre utnyttjning av kapaciteten. För Karlshamn är nyttjetalet högt, 292 ton per kajmeter, något som borde antyda, att kapaciteten varit väl utnyttjad. Sölvesborgs nyttjetal är ganska lågt, 141 ton per kajmeter, beroende på att en stor del äldre kajer finna relativt ringa användning på grund av deras ringa djup och dåliga tillstånd. Utrymme finns därför för vidare utveckling. Karlskrona har den minsta ökningen av 1937 års trafik till maximal. Hamnen har också ett rätt högt nyttjetal, 209, sannolikt beroende på att mycket bränsle går över hamnen för kronans räkning. Hamnen har under senare år utbyggt och förbättrats i flera omgångar.

Blekingehamnarna ha med undantag för Karlshamn visat en svag utveckling. Och några större förutsättningar för en mera betydande industriell expansion inom hamnarnas uppland synes icke förefinnas. Däremot har industrien i Karlshamn byggts ut betydligt.

Smålandshamnarna förete höga maximisiffror i förhållande till 1937 års faktiska varutrafiksiffror, 84 % över de senare, antydande att kapaciteten icke är utnyttjad, något som dock delvis beror på att åtskilliga äldre kajer ha föga trafik. Nyttjetalen äro ej särskilt låga, 177 ton per kajmeter och år för Västervik och 174 ton för Oskarshamn, dock lägre, 121 ton, för Kalmar. I sistnämnda fall omfattar trafikåret endast 10 månader. Utvecklingen har ej varit gynnsam.

För *Övre Norrlands* hamnar visar maximikapaciteten en ökning av 64 % över normaltrafiken. Frånräknar man Luleå, där malmen spelar en stor roll, visa de övriga hamnarna en ökningssiffra på 99 %. Här synas beräkningarna vara osäkra och i hög grad beroende på industriernas expansionsmöjligheter. I betraktande av den sjunkande råvarubasen för skogsindustrierna vill det synas, som om utvecklingsmöjligheterna i stort sett ligga relativt långt fram i tiden. Luleå järnverk kan emellertid komma att få starkt ökad produktion och skeppning.

Det är anmärkningsvärt för samtliga här ifrågakommande hamnar, att de ha låga nyttjetal, mellan 25 och 73 ton per kajmeter och år. Skeppningssäsongen är kort, 7,5 till 9 månader, och utnyttjningsgraden även eljest ej så stor. Det må understrykas, att de beräknade nyttjetalen, som såvitt möjligt hänföra sig till vederbörande hamnars egna kajer, på grund av svårigheterna att erhålla uppgifter rörande godstrafiken på enskilda kajer, fränskilda från den som gäller hamnen, samt i vissa fall även i fråga om lastageplatser inom hamnområdet, få anses vara approximativa. Vad här ovan sagts gäller även *Nedre Norrlands* hamnar.

Nedre Norrlands hamnar visa en beräknad ökning i kapaciteten från normal till maximum av 57 %. Den största relativa ökningen visar Hudiksvall, som icke synes utnyttja sin kapacitet. Hamnen har också ett förhållandevis

lågt nyttjetal av 83 ton per kajmeter. Trafikåret omfattar blott 8—9 månader. Lägre nyttjetal uppvisar Härnösand med 57, medan Söderhamn har 103 och Sundsvall 118 ton per kajmeter. Härnösand har uppgivits äga ett trafikår om 12 månader, men detta torde med hänsyn till trafikens starka begränsning viss tid ej få anses omfatta mer än ca 10 månader. I en klass för sig ligger Gävle med ett nyttjetal av 250. Hamnen synes sålunda hava väl utnyttjat sin kapacitet. Att märka är, att nyttjetalet är beräknat på trafiken med frånräkning av malmtrafiken. Gävle har en mycket stor import av kol och koks samt export av trävaror och pappersmassa, varvid i synnerhet transporterna av kol och koks synas kraftigt höja nyttjetalet.

Skånehamnarna räkna med en ökning av »normaltrafiken» med 63 % till »maximal kapacitet». Största ökningen visar Hälsingborg, som också har det bland Skånehamnarna högsta nyttjetalet, 258 ton per kajmeter. Hamnen står inför realiserandet av mycket stora byggnadsprojekt, vilka dock mera synas vara betingade av bristen på upplagsplatser och av svårigheter beträffande järnvägsspårens draging i staden än av ett större aktuellt utvidgningsbehov. Ett högt nyttjetal uppvisar även Ystad med 247 ton per kajmeter samt Trelleborg med 231 ton. Malmö kommer därefter med 203 ton — eller efter frånräkning av omlastningstrafiken från fartyg till fartyg 199 ton. Hamnen har stora byggnadsprojekt. Landskrona förete relativt högt nyttjetal, 196, och har betydande projekt, närmast för industriens utveckling. Åhus har ett lägre nyttjetal, 172, och Simrishamn ett mycket lågt sådant, endast 48 ton per kajmeter och år, d. v. s. endast 4 ton per kajmeter och månad. I sistnämnda stad är det främst fiskehamnsfrågan som är aktuell.

Kusthamnarna i området *Uppland—Södermanland—Östergötland*, vari ej ingå Stockholm och Oxelösund, förete maximikapacitetssiffror, som ligga i genomsnitt 55 % över 1937 års trafiksiffror. Största hamnen är här Norrköping, som äger ett högt nyttjetal, 268 ton per kajmeter och år, och tydligen har väl utnyttjat sin kapacitet. Hamnen har också stora utbyggnadsprojekt, främst avseende inseglingsleden. Övriga hamnar ha låga nyttjetal: Södertälje 108, Nyköping 71 och Norrtälje 30. Sistnämnda hamn har haft relativt betydande utbyggnader.

Hamnarna vid våra stora inre vattenleder, *Vänern samt Mälaren—Hjälmaren*, beräkna maximitrafiksiffror, som ligga vad Vänernområdet beträffar 51 % och vad Mälare—Hjälmareområdet angår 33 % över 1937 års trafiksiffror. Inom Vänernområdet — däri de enskilda hamnarna ej äro medtagna utan endast stadshamnar — visar Karlstad det högsta nyttjetalet, 219 ton per kajmeter och år, huvudsakligen beroende på den stora importen av kol och koks. Lidköping äger ett ganska högt nyttjetal, 200, men redovisar ändå en maximikapacitet nära 2,5 gånger den »normala». Kristinehamn har relativt högt nyttjetal, 187, bl. a. i betraktande av att seglationen på Vänern i regel är stängd omkring 3 månader på året — medan Mariestad har ett lägre nyttjetal, 145, och Vänersborg det lägsta, 66 ton per kajmeter och år.

Mälaren—Hjälmarens hamnar visa ej så stor ökning i trafikvolymen från det normala 1937 till den beräknade maximitrafiken, nämligen 28 %. Det är främst Västerås som visar ett högt nyttjetal, 295. Köping, som år 1937 ännu icke fått sina industrianläggningar i hamnen utbyggda, företer ett tämligen normalt nyttjetal, 167. Här är det emellertid industrierna, som göra sina krav gällande, och icke styckegodstrafiken i en allmän handelshamn. I båda fallen har man att räkna med endast omkring 9 trafikmånader. Under dessa har dock trafiken varit ganska intensiv. Låga nyttjetal visa Eskilstuna, 101, och Örebro, 43.

De här meddelade uppgifterna ge viss ledning vid bedömandet av hamnarnas kapacitet och dennas utnyttjande. De representera icke någon lösning av problemet att mäta kapaciteten och utnyttjningsgraden utan få endast betraktas såsom ett försök att belysa nämnda förhållanden.

Ett annat sådant försök föreligger i de inhämtade uppgifterna rörande antalet ton per kajmeter *och månad*, beräknade på en tremånadersperiod i anslutning till maximum under åren närmast före kriget. På grund av att säsongväxlingarna ibland kunna vara utpräglade med ett par maxima och minima, kan det hända, att medeltalet för perioden anslutande maximum blir lägre än månadsmedeltalet, beräknat på årstrafiken genom division med antalet trafikmånader. Bortsett härifrån äro ifrågasvarande uppgifter av stort intresse. Något sammanfattande uttryck för kapacitetsutnyttjandet ge de dock icke, då de avse varje kaj med särskilt vattendjup. De kapacitets-siffror, som på detta sätt erhållits, voro avsedda att vara uttryck för den maximikapacitet *som kunde avvecklas*. Man menade nämligen, att en månads högrafik ej alltid eller kanske blott mera sällan kunde expedieras utan att stockningar förekomme. Men tre på varandra följande månaders trafik kring maximum, låt vara av ganska stor omfattning, borde kunna avvecklas, utan att »flaskhalsar» av ett eller annat slag stoppade upp expedieringen.

Ur materialet må här anföras följande. En i regel stor skillnad märkes mellan *styckegodskajer och massgodskajer*. Av de senare stå vissa specialkajer i särklass, då det gäller en hög grad av utnyttjning. Luleås och Västerås malmkajer uppnådde i medeltal under maximimånaderna före kriget en genomsnittlig expediering av över 700 resp. ca 250 ton per kajmeter och månad. Motsvarande tal för Gävle rörde sig om 150 à 160 ton per kajmeter och månad. Ett ovanligt kapacitetsutnyttjande ha Sannegårdens kolkajer i Göteborg, 200 ton per meter och månad, något som synes sammanhänga med att det gäller en stark koncentration av en mycket stor trafik, vilken går till upplandet, varför lagringstiden blir relativt kort och lossningen kan ske snabbt. I Gävle uppnås höga tonsiffror per kajmeter och månad, 115—bortåt 140. Eljest röra sig prestationerna på de bästa massgodskajerna omkring 60—85 ton. I åtskilliga hamnar stanna de vid omkring 40 ton och på sina håll betydligt därunder. 40 ton per månad betyder emellertid 480 ton för 12 månader, en siffra som knappast förekommer annat än vid större koncentrerad trafik.

Styckegodskajernas maximiprestation finner man i Göteborg, där de utgöra 80—95 ton per kajmeter och månad. I de andra storhamnarna når man ej upp över 60 ton och i allmänhet betydligt därunder. För mindre hamnar äro motsvarande tal 15—30 ton, men det förekommer även att tontalen äro 5—10.

Ett annat mått på utnyttjningsgraden är beläggningsprocenten, som anger huru stor del av tiden kajerna äro upptagna av lastande eller lossande fartyg. Procenttal av detta slag hava beräknats för Göteborgs styckegodskajer för utrikestrafik åren 1937 och 1947 och visa, att beläggningsgraden var resp. 73 och 83 %. Samtidigt var godsomsättningen per kajmeter resp. 870 och 660 ton. Beläggningsgraden har sålunda ökat men godsomsättningen minskats, något som synes bero på att fartygens liggetid ökat, vilket i sin tur beror på diverse omständigheter, som framkallade trafikstockning under en del av år 1947.

Att mäta utnyttjningsgraden i procent av maximum är enligt vad som torde ha framgått av det ovanstående icke möjligt. De meddelade uppgifterna ge vid handen, att olikheterna mellan hamnarna äro mycket stora, vilket visar, att hamnarna ganska allmänt icke fullt utnyttja sin kapacitet, om man nu kan tala om något sådant, som skulle förutsätta att trafiken vore jämnt fördelad under årets månader på alla kajer. Det är många omständigheter, som inverka på kapacitetsutnyttjandet och som göra det omöjligt att räkna med fullt utnyttjande. Och det är säkerligen riktigt, att man ej kan göra jämförelser av utnyttjningsgraden efter schablon, ej ens mellan hamnar av samma kategori och storleksordning, vilka arbeta under till synes ganska likartade förhållanden.

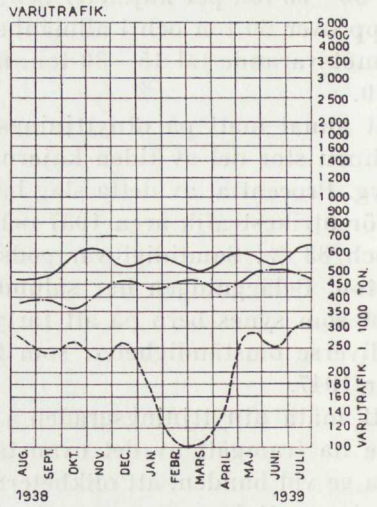
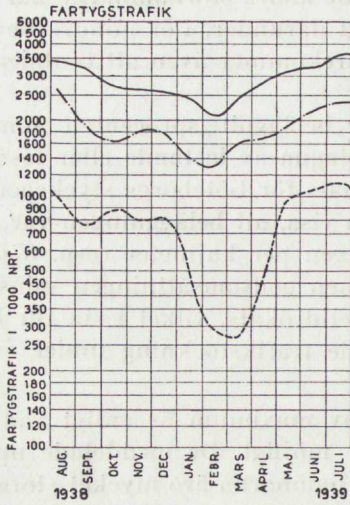
Säsongsväxlingarna äro, som ovan påpekats, i många hamnar mycket olika och under ett och samma kortare tidsavsnitt kan trafiken vara högst ojämn. Hamnarna böra helt naturligt dimensioneras så, att de kunna taga emot den »normala» högtrafiken. Därför är det icke så underligt, att årskapaciteten icke kan utnyttjas annat än till en mindre del. Möjligheterna att anpassa kapaciteten efter behovet äro icke stora. Tvärtom äro ej blott kajer, upplagsplatser och magasin, tillgången på järnvägsspår och vagnar samt kranar givna och tillgången på stuveriarbetare samt deras arbetsprestationer variera inom trånga gränser. Dessutom är det så, att kajerna ha olika vattendjup och äro utrustade på olika sätt för särskilda ändamål, något som än mera ökar stelheten i hamnkapaciteten. Härtill bidrager också att stockning i trafiken drar med sig, att prestationerna i många fall minskas, varigenom svårigheterna ytterligare ökas.

Det har syntts vara av betydelse att ge åtminstone några uppgifter som belysa säsongens inverkan på hamnrörelsen. Det tillgängliga materialet omfattar endast en period augusti 1938—juli 1939, vilken tyvärr icke kan anses vara så normal som önskvärt vore, då kriget genom beredskapsåtgärder satte sin prägel på trafiken, som bl. a. därför visade en i ett flertal hamnar stigande kurva (diagr. 4—6).

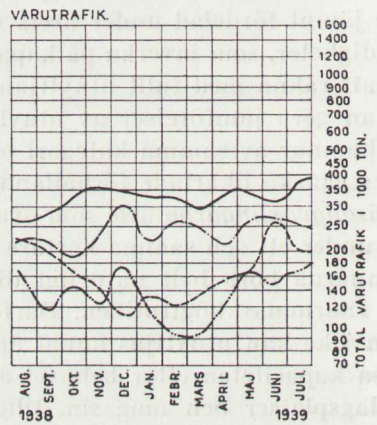
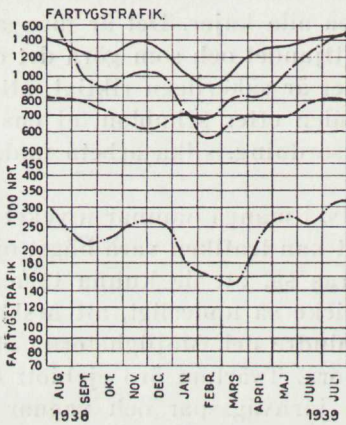
Då det är isförhållandena, som främst inverka på säsongvariationerna,

DIAGR. 4-G FARTYGS- VARUTRAFIKEN I LANDETS HAMNAR.
AUG. 1938 - JULI 1939

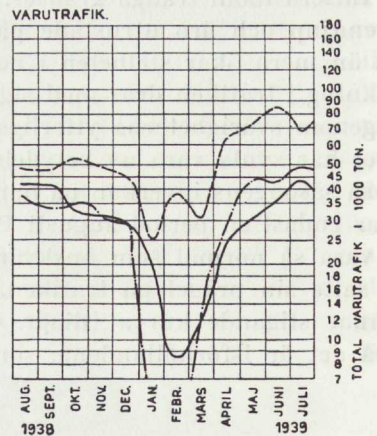
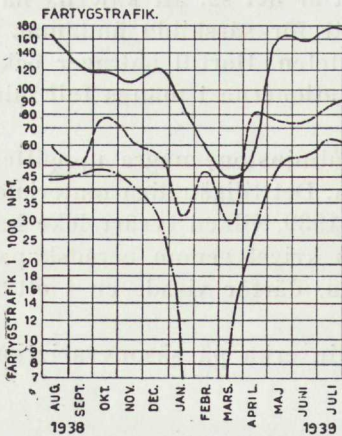
DIAGR. 4 VÄSTKUSTH. (—) OSTKUSTH. (— —) NORRLANDSH. UTOM LULEÅ (----)



DIAGR. 5 GÖTEBORG (—) STOCKHOLM (— —), MALMÖ (----) GÄVLE (— · —)



DIAGR. 6 SUNDSVALL (—), KARLSTAD (— —), VÄSTERÅS (----)



syntes det lämpligt att välja ut ett antal hamnar, där isen spelar en större eller mindre roll. Vintern 1938—39 var mild, varför uppgifterna icke kunna anses ge en fullt riktig bild av det »normala» eller genomsnittliga.

Uppgifterna visa, att säsongrörelse framträder tydligast i fartygstrafiksiffrorna, måhända beroende därpå, att en icke obetydlig del av denna trafik upphör under vintermånaderna, även i sydligare hamnar. För samtliga norrlandshamnar — med frånräkning av Luleå — var fartygstrafikens maximum i juli fyra gånger så stor som minimum under mars. I Gävle var under nämnda period maximum betydligt mer än det dubbla minimum, och i Sundsvall var julitrafiken ca fyra gånger marstrafiken. Längre norrut upphörde trafiken helt under kortare eller längre tid. I Stockholm var maximitrafiken under en månad betydligt mer än dubbelt så stor som under minimimånaden. I Västerås var skillnaden ännu större. I Malmö hade maximimånaden närmare 50 % större trafik än minimimånaden. I Göteborg var maximitrafiken under en månad ca 50 % större än minimitrafiken under en sådan. I Karlstad låg trafiken nere ungefär två månader.

Varutrafiken i norrlandshamnarna — med undantag av Luleå — var i juli ca 3 gånger så stor som i mars. I Gävle var maximisiffran ungefär dubbelt så stor som minimisiffran och i Sundsvall ca 5 gånger motsvarande. I Stockholm visade utrikestrafiken icke så stora variationer, maximum var något mer än 50 % större än minimum. I den inkommande inrikestrafiken voro emellertid extremerna mera olika: 68 000 ton i februari och mars, 175 000 ton i juni, 197 000 ton i september och 237 000 ton i december, varvid bör hållas i minne, att normala förhållanden ej voro rådande. I Västerås nåddes minimum i januari med ca 25 000 ton och maximum i juni med nära 85 000 ton. I Malmö var maximitrafiken mer än dubbelt så stor som minimitrafiken, men i Göteborg var skillnaden betydligt mindre, då utrikestrafikens maximum var blott ca 40 % större än minimum. I Karlstad låg, som förut nämnts, all trafik nere under ett par månader.

De anförda uppgifterna ge endast en mycket ofullkomlig bild av trafikens växlingar i svenska hamnar. Det är uppenbart att olikheterna vidgas, om man går till olika hamndelar inom varje hamn, och att större skillnader kunna uppstå, om man väljer kortare tidsperioder än en månad. Sannolikt kunna än större differenser uppstå, i varje fall då det gäller svårigheter att avveckla en högtrafik, då förändringar i varutrafikens sammansättning äga rum. Särskilt gäller detta proportionen mellan massgods och styckegods men givetvis även förändringar inom dessa godskategorier. Den stora trafikstockningen i storhamnarna under sommaren 1947 berodde delvis därpå att importen fick en väsentligt förändrad sammansättning.

Den ovanligt jämna belastning som trafiken i Göteborg uppvisar, där dessutom de in- och utgående varukvantiteterna väga anmärkningsvärt jämnt, synes till stor del vara anledning till att hamnen kan uppvisa så höga nyttjetal och utnyttja sin kapacitet på sätt som sker. Stockholm har också en relativt jämn belastning, ehuru icke så jämn som Göteborg, men här äro skillnaderna större mellan olika hamndelar, vartill kommer, att

Stockholm har så förhållandevis ringa utgående gods. Därför är också nyttjetalet lägre. Ungefär detsamma gäller Malmö. Ju större skillnaderna äro mellan hög- och lågbelastning hos trafiken och ju ojämnare belastningen över huvud taget är, desto mindre blir hamnens utnyttjning. De låga nyttjetalen för norrlandshamnarna visa detta.

Vad här ovan anförts ger en antydning om att man genom att utjämna en mera betydande del av säsongnedgången i trafiken i flera fall skulle kunna nå en jämnare rörelse och därmed ett bättre utnyttjande av hamnapparaten och alla dess anordningar. De stora säsongvariationerna i vissa hamnar ge en anvisning om att hamndimensioneringen och utnyttjningsfrågorna stå i visst samband med varandra.

Säsongrörelsen sammanhänger i hög grad med problemet att hålla norrlandshamnarna öppna under en längre tid medelst isbrytare eller att draga trafiken vintertiden över sydligare hamnar. Här kommer frågan om järnvägarnas tomvagnsdragning in och dess eventuella utnyttjande för koncentration av viss trafik. Dessa spørsmål skola behandlas i senare kapitel.

KAP. VIII.

Utvecklingen av hamnarnas tekniska utrustning.

Den starka utveckling som trafiken i svenska hamnar uppvisat under de senaste decennierna, bortsett från avbrott under krig och kriser, har åtföljts av en betydande ökning av hamnarnas tekniska utrustning. Härvid kommer i främsta rummet den anläggningsverksamhet, som består i bygande av nya kajer och ombyggnad av gamla sådana till större vattendjup. I andra hand kommer utrustningen av kajerna med kranar, spår och varumagasin.

Hamnutredningen har från hamnarna införskaffat uppgifter till belysande av utvecklingen i nu nämnt avseende under tidsperioden 1913—1947. Uppgifter hava icke erhållits från samtliga hamnar och ej heller ha sådana detaljerade uppgifter kunnat införskaffas som man önskat. Men de data som erhållits och sammanställts för ett betydande antal hamnar giva ändå en i stort sett god bild av utvecklingen under berörda tidsperiod. Här må emellertid understrykas, att uppgifterna måhända i vissa fall äro mindre exakta, men detta torde knappast vara av större betydelse för den belysning de ge rörande utvecklingen i stora drag.

Först meddelas i tab. 19 vissa uppgifter angående antalet kajmeter med minst 3 meters vattendjup åren 1913, 1923, 1933, 1943 och 1947.

Uppgifterna ge vid handen, att en ökning i hela den ifrågavarande kajlängden från 1913 till 1947 utgjort 45 %.

För bedömningen av denna siffras storlek bör jämförelse göras med trafikökningen i svenska hamnar. Det synes emellertid icke vara belysande att göra denna jämförelse för åren 1913 och 1947, då importen under sistnämnda år på grund av speciella förhållanden var stor, medan exporten av liknande skäl var mindre än 1913. År 1947 är även i övrigt mindre ägnat att belysa efterkrigstidens förhållanden vad trafiken angår. Den för hamnarna så betydelsefulla kolimporten blev på grund av förhållandena i Europa till sin karaktär helt olika, vad som före det senaste världskriget kunde anses vara normalt, och oljeimporten torde icke oväsentligt ha påverkats av att olja kanske i viss, i framtiden icke helt bestående utsträckning fått ersätta kol som bränsle. De särskilda förhållanden, som rådde inom handel och sjöfart under år 1947, bidrogo till att åstadkomma en koncentration av massgodstrafiken till ett fåtal hamnar, något som till en del blev nödvändigt som följd av att koltrafiken i hög grad blev transocean och försiggick med rela-

Tabell. 19. Antal kajmeter med minst 3 meters vattendjup i svenska hamnar åren 1913, 1923, 1933, 1943, och 1947.

Hamn	1913	1923	1933	1943	1947	Hamn	1913	1923	1933	1943	1947
1. Norrlandshamnar.											
Luleå	2 535	2 635	2 731	2 751	3 175	Halmstad	1 194	1 769	1 727	1 617	2 630
Piteå, inre hamnen.....	390	390	540	540	540	Falkenberg	860	860	996	996	1 035
Skellefteå (Skelleftehamn + Ursviken)	503	513	490	480	600	Varberg	900	900	900	1 200	1 120
Umeå, stadshamnen	900	900	900	900	900	Göteborg	7 285	8 550	9 755	11 065	12 030
Örnsköldsvik	555	555	1 013	1 479	1 868	Marstrand	200	200	200	200	151
Härnösand	1 800	1 800	1 800	1 800	1 825	Lysekil	505	505	505	505	1 231
Sundsvall	4 000	4 020	3 738	3 738	5 640	Uddevalla	537	647	933	1 708	1 604
Hudiksvall	430	430	430	700	660	Strömstad	400	400	400	670	530
Söderhamn (och Stugsund) ..	1 870	1 870	1 870	1 870	1 996	Summa	11 881	13 831	15 416	17 961	20 331
Gävle	4 986	5 161	5 579	5 980	5 338	Exkl. Göteborg.....	4 596	5 281	5 661	6 896	8 301
Summa	17 969	18 274	19 091	20 238	22 542	5. Mälardammar.					
2. Ostkusthamnar.											
Öregrund	150	150	150	150	225	Köping	1 030	1 030	1 165	943	1 246
Norrälje	250	250	250	370	425	Västerås	935	1 000	1 364	1 454	1 554
Stockholm	12 754	13 240	16 105	17 415	19 639	Strängnäs	101	101	101	121	258
Södertälje	370	640	860	960	700	Summa	2 066	2 131	2 630	2 518	3 058
Nyköping	710	710	710	710	628	6. Väner- och Vätternhamnar.					
Norrköping	3 900	4 000	4 300	4 300	4 480	Trollhättan	30	208	208	208	230
Västervik	700	927	1 027	1 042	1 206	Jönköping	475	475	720	950	930
Oskarshamn	1 090	1 450	1 450	1 450	1 885	Lidköping	440	440	440	440	500
Kalmar	2 790	3 170	3 400	3 400	3 784	Maristad	480	860	860	750	1 002
Summa	22 714	24 537	28 252	29 797	32 972	Kristinehamn	1 415	1 415	1 150	1 100	1 255
Exkl. Stockholm	9 960	11 297	12 147	12 382	13 333	Karlstad	240	240	290	290	300
3. Sjukusthamnar.											
Karlskrona	1 171	1 171	1 171	800	1 027	Arvika	1 330	1 510	1 510	1 510	1 565
Ronneby	733	783	833	761	828	Jönköping	140	140	140	140	160
Karlshamn	1 205	1 405	1 405	1 525	1 445	Gräma	1 190	1 190	1 190	1 190	917
Sölvesborg	620	620	660	660	730	Linköping	100	100	150	150	150
Kristianstad (Åhus)	1 355	1 355	1 355	1 355	1 485	Åskersund	220	220	220	220	63
Simrishamn	570	570	570	570	630	Hjo	6 060	6 798	6 878	6 948	7 072
Ystad	1 018	1 018	1 048	1 048	1 397	Summa	340	340	380	380	420
Trelleborg	1 000	1 000	1 298	1 578	2 315	Borgholm	1 040	1 040	1 040	1 040	1 040
Malmö	4 534	6 701	6 941	9 550	10 025	Visby	1 380	1 380	1 420	1 420	1 460
Landskrona	1 669	2 203	2 203	3 321	2 803	Summa	78 290	86 512	94 236	102 970	113 740
Hälsingborg	2 285	2 785	3 065	3 620	3 620	Totalsumma					
Summa	16 160	19 561	20 549	24 088	26 305						
Exkl. Malmö	11 626	12 860	13 608	14 538	16 280						

tivt djupgående tonnage. På samma sätt som importen, på grund av att den industriella produktionen i Europa ännu icke kommit i gång, tog andra vägar, förändrades även exporten och dess vägar. Jämförelser mellan i tabellen angivna kajlängder under förkrigsår och år 1947 i relation till varustrafiken måste därför bli mindre rättvisande, om jämförelserna skola ligga till grund för bedömning av olika stadshamnars normala kajbehov.

Med hänsyn till vad här anförts förefaller det vara riktigare att jämföra kajlängdsökningen 1913—1947 med trafikökningen under tiden 1913—1937, 1938, 1939 och härvid bäst med 1937 och 1938, då 1939 var alltför influerat av kriget. Utbyggandet av kajerna synes i regel ske så, att trafiken först senare växer i anläggningarna. Med hänsyn härtill skulle kajökningen 1913—1947 svara mot en trafikökning, som vore större än den största under perioden.

Vad varustrafiken angår finnas jämförbara uppgifter endast i fråga om den utrikes trafiken. Importen visar en kvantitativ ökning 1913—1937-38 å 60—75 %, och exporten en sådan å 15 å 20 %. Hela fartygstrafiken i handelshamnarna exkl. färjetrafiken har ökats under samma tid med mellan 50 och 60 % och den utrikes fartygstrafiken med 80—90 %. Vid bedömningen av varustrafiksiffrorna bör beaktas, att trafiken över lastageplatser ingår, något som synes sänka ökningssiffrorna för exporten. Vidare bör hänsyn tagas därtill att viss trafik, såsom importen av mineraloljor samt exporten av malm, till stor del ej varierar med stadskajernas längd.

De anförda siffrorna synes tyda på att kajlängderna i allmänhet icke ökats mera än trafiken eller behovet av kaj. Emellertid har man vid bedömandet av behovet att taga hänsyn till även andra omständigheter. En sådan är strukturförändringar i varustrafiken. Dessa äro av flera slag. Ett sådant innebär, att utrikestrafiken erhållit en sammansättning, där styckegodstrafiken spelar en större roll än förut, och denna trafik synes kräva relativt mera kaj per ton än massgodstrafiken. Nämnda förhållande sammanhänger med linjetrafikens ökning på trampfartens bekostnad, något som för med sig att fartygen anlöpa hamnarna för mindre laster, varigenom fartygstrafiken ökas mera än varustrafiken. En annan faktor är den ökade koncentrationen till storhamnarna och vissa andra geografiska förskjutningar, såsom minskningen i den norrländska trävarustrafiken samt i Västkustens och Blekinges stenexport, som ökat behovet på vissa håll och minskat det på andra. Fartygstrafiken visar under tiden 1913—1938 vad utrikestrafiken angår största ökningen för Mälarhamnarna (mer än 12-dubbling) samt Vänern- och Vätternhamnarna (nära 3-dubbling) men minsta ökningen för Norrlandshamnarna (3,5 %) och Sydkusthamnarna (ca 50 %). Totaltrafiken har ökats mest i Västkusthamnarna (mer än fördubbling) och Mälarhamnarna (med omkring $\frac{2}{3}$) samt minst i Vänern- och Vätternhamnarna (ca 5 %) — där inrikestrafiken minskats — och Norrlandshamnarna (28 %).

Ännu en faktor är ökningen i tonnageenheterna, som krävt mera djupkajer. Detta belyses av nedanstående tabell 20. Sistnämnda förändring har

skett delvis genom att ökat djup skapats för en del kajer, delvis också genom rena nybyggnader. Då en betydande minskning ägt rum i småbåts-trafiken, har detta tillika med minskningen i trävaruexporten etc. lett därhän, att en avsevärd andel av kajbeståndet blivit mer eller mindre oanvänd.

Tabell 20. Medeltonnagens storlek i svenska hamnar.

Medeltal för hamngrupper 1913, 1924, 1938 och 1947. Nettoton.

Hamngrupp	Utrikestrafiken				Totaltrafiken			
	1913	1924	1938	1947	1913	1924	1938	1947
1. Norrlandshamnar ¹	852	1 065	1 467	1 138	256	269	518	610
2. Ostkusthamnar ²	444	574	906	945	104	121	156	196
exkl. Stockholm.....	394	656	681	525	161	196	203	173
3. Sydkusthamnar ³	379	461	423	410	329	353	365	340
exkl. Malmö	353	457	405	346	306	324	341	261
4. Västkusthamnar	338	654	736	1 005	169	173	196	306
exkl. Göteborg	106	195	191	262	95	106	84	104
5. Mälarhamnar ⁴	104	132	920	650	77	71	138	184
6. Väner- och Vätternhamnar ..	112	270	353	231	72	79	84	97
Samtliga	411	570	597	658	168	182	231	281

¹ Med Haparanda. — ² Med Borgholm och Visby. — ³ Inkl. färjetrafik. — ⁴ Med Eskilstuna och Örebro.

Ökningen av fartygens medelstorlek i nettoton är vad gäller utrikestrafiken störst för Mälarhamnarna, 1913—1938 nära en nodubbling av nettotonnaget, sammanhängande med infartsledningarna och hamnarnas fördjupning. I Väner- och Vätternhamnarna har medeltonnaget i utrikestrafik ökat till mer än det tredubbla, vilket beror på fördjupningen av Trollhätte kanal och de i anslutning härtill skedda hamnfördjupningarna. Svagast är ökningen i Sydkusthamnarna.

Det är av intresse konstatera, att medeltonnagens storlek är avsevärt större för Norrlandshamnarna än för andra hamngrupper. Siffran för år 1913 var för den förstnämnda hamngruppen vad totaltrafiken angår 256, ökades 1938 till 518 ton och var år 1947 icke mindre än 610, medan motsvarande siffror för andra grupper voro avsevärt lägre. Förklaringen ligger givetvis i den norrländska exportrörelsen, som sysselsätter stortonnage.

Viss inverkan utöva också förändringarna i fartygens liggetid. I detta avseende rådde abnorma förhållanden år 1947 på grund av importstoppet, varigenom liggetiderna temporärt ökades mycket starkt. Därför kunna inga jämförelser göras. Dessutom har det visat sig omöjligt att erhålla material för tiden omkring 1913. Bortsett från de abnorma förhållandena under år 1947 bör liggetiden från tiden före första världskriget och till nu ha visat en minskning — i den mån jämförelse kan göras mellan motsvarande fartyg och laster — särskilt beroende på lossnings- och lastningsarbetets mekanisering och rationalisering. En sådan omständighet bör helt naturligt minska på kajbehovet.

Ökningen i kajlängden var minst 1923—1933, 8,9 %, och steg sedan till 9,3 % 1933—1943 samt var under 4-årsperioden 1943—1947 relativt ungefär lika stor, 10,5 %, som under 10-årsperioden 1913—1923 (10,6 %). Det synes vara den under krigsåren eftersatta byggnadsverksamheten, som tagits igen såvitt möjligt under de första fredsåren.

Kajbyggnadsverksamheten var under tiden 1913—1947 mycket olika i olika hamnar. Den procentuellt största ökningen kom icke på storhamnarna utan på Örnsköldsvik och Uddevalla, som mer än tredubblat sina kajer. — Härvid bortses från Trollhättan, som år 1913 icke var utbyggd. — Mer än fördubblad kajlängd visa Trelleborg, Halmstad, Lysekil, Kristinehamn och Strängnäs.

Av storhamnarna företer Malmö den största ökningen, mer än 120 %, Göteborg 65 % och Stockholm 54 %. Västkusthamnarna exkl. Göteborg ha ökat sin kajlängd med 81 %. Sydkusthamnarna exkl. Malmö visa en ökning på 40 % och ostkusthamnarna exkl. Stockholm en sådan å 34 %. Mälarhamnarna — Västerås, Köping och Strängnäs — ha ökat sina kajer med 48 %, medan Vänern- och Vätternhamnarna — 11 hamnar — ökat sina med blott 17 %. Norrlandshamnarna ha företett en relativt måttlig kajökning å 25 %. Minsta ökningen förete öhamnarna Borgholm och Visby, endast 6 %.

De tre storhamnarna ha ökat sin sammanlagda kajlängd med 70 % under tiden 1913—1947. Dessa hamnar ha hela tiden om icke dominerat så utgjort en mycket betydande och fram till 1943 stigande del av den här redovisade kajlängden — 1913 31 %, 1923 33 %, 1933 35 % och 1943 och 1947 37 %.

I vissa av de ovan anförda fallen synes man kunna ifrågasätta, huruvida icke ökningen av kajlängden är i största laget, i synnerhet om samtidigt en förbättrad kranutrustning m. m. möjliggjort en ökad utnyttjningsgrad. Emellertid kan en trafikomläggning skapa underlag för en vidare utveckling, och ur militär synpunkt kan en kajökning fördelad på ett flertal hamnar vara berättigad. Det är vanskligt att fälla några bestämda omdömen i de enskilda fallen, utan att man känner trafikens detaljer och de eljest rådande förhållandena. I många fall äro betydande kajlängder föråldrade, stundom bristfälliga och användas icke för trafik. I vissa fall torde dylika kajer hava medräknats av hamnarna, i andra fall icke.

En betydande faktor i hamnarnas utrustning är *kranarna*, vilka kunna i viss mån ersätta en kajförlängning. Det är därför anmärkningsvärt, att jämsides med den starka ökningen av kajlängderna i svenska hamnar gått en relativt ännu starkare ökning i hamnarnas utrustning med lyftkranar, något som dock kan få sin förklaring i de ovan berörda förhållandena.

I nedanstående tabell 21 lämnas en sammanställning av det totala antalet kranar i ett antal svenska hamnar vissa år under tiden 1913—1947.

Uppgifterna ge vid handen, att kranantalet ökats från 207 år 1913 till 669 år 1947, d. v. s. till betydligt mer än det tredubbla.

Tabell 21. Antal kranar i svenska hamnar åren 1913, 1923, 1933, 1943 och 1947.

Namn	1913	1923	1933	1943	1947	Namn	1913	1923	1933	1943	1947						
1. Norrlandshamnar.																	
Luleå	4	4	4	4	4	Halmstad	3	5	10	10	10						
Piteå, inre hamnen	0	1	1	1	0	Falkenberg	1	1	1	1	1						
Skellefteå (Skelleftehamn och Ursviken)	2	2	2	2	2	Varberg	2	2	2	3	3						
Umeå	0	1	2	2	2	Göteborg	38	100	128	174	194						
Örnsköldsvik	0	0	1	1	1	Marstrand	0	0	0	0	0						
Härnösand	0	1	1	2	1	Lysekil	1	1	1	2	2						
Sundsvall	2	4	6	6	8	Uddevalla	6	6	6	6	6						
Hudiksvall	0	0	0	0	0	Strömstad	2	2	2	2	2						
Söderhamn med Stugsund ..	2	3	6	6	6	Exkl. Göteborg	53	117	145	198	218						
Gävle	13	13	20	23	25	Summa	15	17	22	24	24						
Summa	23	29	43	47	50	4. Västkusthamnar.											
2. Ostkusthamnar.																	
Öregrund	0	0	0	0	0	Köping	2	2	5	5	5						
Norrälje	1	1	1	0	1	Västerås	8	8	10	14	14						
Stockholm	51	85	150	155	163	Strängnäs	1	1	1	1	1						
Södertälje	0	1	3	6	8	Summa	11	11	16	20	20						
Nyköping	1	2	2	2	2	5. Mälardhamnar.											
Norrköping	17	23	30	37	37	6. Väner- och Vätternhamnar.											
Västervik	3	3	4	5	5	Trollhättan	0	0	2	2	2						
Oskarshamn	3	3	5	5	6	Lidköping	1	1	1	3	3						
Kalmar	3	3	5	6	6	Mariestad	1	3	3	3	3						
Exkl. Stockholm	1	3	8	6	6	Kristinehamn	2	5	5	5	5						
Summa	77	123	203	216	228	Karlstad	2	7	7	7	7						
3. Sydostkusthamnar.																	
Karlskrona	26	38	53	61	65	Arvika	1	1	1	1	1						
Ronneby	1	1	3	2	2	Jönköping	1	1	1	1	1						
Karlshamn	1	1	2	2	2	Gränna	0	0	0	0	0						
Sölvesborg	2	2	2	3	3	Linköping	0	2	2	2	2						
Kristianstad (Åhus)	4	4	3	4	5	Askersund	1	1	1	1	1						
Simrishamn	3	3	2	3	3	Hjo	1	1	1	1	1						
Ystad	0	0	0	0	1	Summa	10	22	24	26	26						
Trelleborg	1	1	4	4	4	7. Öhamnar.											
Malmö	1	1	3	5	5	Borgholm	0	0	1	1	1						
Landskrona	12	27	41	58	59	Visby	0	1	1	1	1						
Hälsingborg	4	7	11	11	21	Summa	0	1	2	2	2						
Summa	4	16	18	20	20	Totalsumma	207	366	522	621	669						
Exkl. Malmö	33	63	89	112	125												
Summa	21	36	48	54	66												

Lossnings- och lastningsarbetets mekanisering har gått i mycket olika takt inom skilda hamnar. Södertälje hade år 1913 ingen kran men år 1947 8 st. Landskronas kranbestånd har under samma tid ökat från 4 till 21 och Häl-singborgs från 4 till 20 samt Trelleborgs från 1 till 5. Den absolut största ökningen kommer på storhamnarna, där Göteborg leder med en ökning från 38 till 194, d. v. s. mer än en femdubbling. Malmö har nära femdubblat sin kranpark, då kranantalet ökat från 12 till 59. Stockholm har ökat antalet kranar från 51 till 163.

Storhamnarna ha gått i spetsen vid utökandet av kranbeståndet. 1913 hade de 49 % av samtliga här redovisade kranar, 1923 58 %, 1933 60 % samt 1943 och 1947 62 %.

Man finner vissa mått på hamnutrustningen eller omlastningsarbetets mekanisering genom tvenne serier av beräknade uppgifter: antalet kranar per 1 000 meter kaj och antalet kajmeter per kran. Olika kajsträckor i skilda hamnar kunna vara i större eller mindre behov av kranar. Vissa kajer med mindre än 3 meters vattendjup kunna event. vara försedda med kran, och även pontonkranar ingå i kranbeståndet. Men i stort sett torde man kunna sätta antalet kranar i relation till kajlängderna med över 3 meters djup. Ifrågavarande uppgifter anges här nedan.

Antal kranar i svenska hamnar per 1 000 meter kaj.

(med 3 meters vattendjup och däröver)

År	1913	1923	1933	1943	1947
Antal	2·6	4·2	5·5	6·0	5·9

Antal kajmeter per kran.

År	1913	1923	1933	1943	1947
Meter	378	236	181	166	170

Uppgifterna visa, att mekaniseringen av hamnutrustningen fortskridit i snabb takt fram till 1943. Härefter har en stagnation och mindre tillbakagång ägt rum, vilken synes bero på svårigheterna att erhålla beställda kranar.

Till jämförelse meddelas motsvarande sifferserier för storhamnarna.

Antal kranar i storhamnarna per 1 000 meter kaj.

(med 3 meters vattendjup och däröver)

År	1913	1923	1933	1943	1947
Antal	4·1	7·4	9·6	10·2	10·0

Antal kajmeter per kran.

År	1913	1923	1933	1943	1947
Meter	243	134	104	90	100

Som väntat är kranantalet per 1 000 meter kaj mycket större i storhamnarna än medeltalen för samtliga hamnar och antalet kajmeter per kran väsentligt mindre.

Stora olikheter råda emellertid mellan storhamnarna, beroende bl. a. på kajernas olika utnyttjning, vilket framgår av följande uppgifter, avseende år 1947.

	Antal kranar per 1 000 meter kaj	Antal kajmeter per kran
Göteborg	16·1	62
Stockholm	8·3	120
Malmö	5·9	170

Enär kompletta uppgifter angående kranarnas lyftkraft i ton icke föreligga, kan någon sammanställning härav ej lämnas. Specifikation på olika slag av kranar saknas även för ett flertal hamnar.

Under senare år ha tillkommit en del lättare kranar och andra anordningar, som delvis fylla en krans uppgifter. Till det förra slaget höra mobilkranar, av vilka numera finnes ett mindre antal, företrädesvis i större hamnar men även i mindre sådana. Till det senare slaget räknas truckar, främst gaffel- och krantruckar, men även andra anordningar såsom transportörer m. m., vilka likaledes huvudsakligen förekomma i större hamnar. Man väntar sig, att användningen av nämnda slag av anordningar och bl. a. gaffeltruckar i förening med lastpallar, på vilka godset i enhetsförpackningar lägges och med truckarna förflyttas och staplas, med tiden skall komma att väsentligt påskynda och förbilliga lossnings- och lastningsarbetet samt transportererna till och från fartyg, i magasin m. m., varigenom fartygens liggetid kan komma att förkortas.

Till hamnutrustningen hör bl. a. *hamnspår*. Vissa uppgifter hava inhämtats för åren 1913—1943 angående antalet meter järnvägsspår inom varje hamn samt för åren 1937 och 1947 angående antalet meter järnvägsspår på kaj. De förra visa största ökningen, nästan fördubbling, för västkust- och sydkusthamnarna, därav för Göteborg och Malmö betydligt mera än fördubbling, och detsamma gäller Landskrona och Trelleborg. De senare uppgifterna visa större ökning 1937—1947 för hamnspår i Vänersborg, Lidköping, Lysekil, Göteborg, Landskrona, Malmö, Trelleborg, Karlskrona, Västervik, Sundsvall och Luleå.

Till modern hamnutrustning hör vidare *varumagasin*. För samtliga hamnar användbara uppgifter föreligga endast beträffande hamnarnas egna magasin. Se tabell 22. Under tiden 1913—1947 ha Göteborg och Stockholm byggt mest av sådana magasin, resp. 98 000 och 93 000 m² golvyta, varefter följa Malmö med 63 000 m², Västerås med 12 000, Uddevalla med 6 700, Trelleborg med 5 000, och Varberg med 4 900 m². Många andra hamnar hava byggt förhållandevis stora magasinsarealer. Detta gäller Luleå, Umeå, Norrtälje, Nyköping, Norrköping, Oskarshamn, Kalmar, Karlshamn, Halmstad, Falkenberg och Lysekil.

En jämförelse med tillgängliga uppgifter rörande varumagasin i enskild ägo visar, att bortsett från de tre storhamnarna enskilda magasinsutrymmen dominera i följande hamnar, ordnade efter lagringskapacitetens storlek, näm-

Tabell 22. Varumagasinet i hamnarnas ägo, kvm golvyta åren 1913, 1923, 1933, 1943 och 1947.

H a m n		1913	1923	1933	1943	1947	H a m n		1913	1923	1933	1943	1947
1. Norrlandshamnarnar.													
Luleå.....	930	2 080	3 070	3 070	3 070	3 070	4. Västkusthamnarnar.		1 270	2 070	2 370	3 288	3 288
Piteå, inre hamnen.....	933	933	1 280	1 280	1 280	1 280	Halmstad.....	80	529	847	1 053	1 053	1 053
Skellefteå (Skelleftehamn + Ursviken).....	1 790	1 790	1 790	2 579	2 579	2 579	Falkenberg.....	0	0	500	4 900	4 900	4 900
Umeå.....	260	560	1 160	1 160	1 160	1 160	Varberg.....	19 600	51 000	69 500	117 600	117 600	117 600
Örnköldsvik.....	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	Göteborg.....	0	0	0	0	0	0
Härnösand.....	300	300	300	1 100	1 100	1 100	Marstrand.....	104	104	104	104	104	1 604
Sundsvall.....	500	500	2 200	2 200	2 200	2 200	Lysekil.....	175	130	5 900	6 890	6 890	6 890
Hudiksvall.....	0	0	230	905	905	905	Uddevalla.....	114	114	114	94	94	94
Söderhamn med Stugsund	810	810	810	810	810	810	Strömstad.....	21 343	53 947	79 335	133 929	135 429	135 429
Gävle.....	460	460	460	460	460	460	Exkl. Göteborg.....	1 743	2 947	9 835	16 329	17 828	17 828
Summa	6 983	8 433	12 300	14 564	14 564	14 564							
2. Ostkusthamnarnar.													
Öregrund.....	0	0	68	68	68	68	5. Mälardamnarnar.		130	130	130	350	350
Norrälje.....	180	180	180	110	110	110	Köping.....	210	210	11 360	12 110	12 460	12 460
Stockholm.....	24 000	50 000	84 092	116 502	116 502	116 502	Västerås.....	95	95	95	95	95	95
Södertälje.....	530	530	1 427	1 197	1 197	1 197	Strängnäs.....	435	435	11 585	12 555	12 905	12 905
Nyköping.....	260	260	584	3 118	3 562	3 562	Summa						
Norrköping.....	1 020	2 800	3 100	3 437	3 437	3 437	6. Väner- och Vätternhamnarnar.						
Västervik.....	500	500	590	778	778	778	Trollhättan.....	0	0	0	160	160	160
Oskarshamn.....	32	421	761	761	1 970	1 970	Lidköping.....	0	0	0	200	360	360
Kalmar.....	454	1 036	1 165	1 765	1 765	1 765	Maristad.....	0	0	0	340	340	340
Summa	26 976	55 727	91 967	127 736	129 059	129 059	Kristinehamn.....	540	1 005	1 005	1 185	1 185	1 185
Exkl. Stockholm.....	2 976	5 727	7 875	11 234	12 557	12 557	Karlstad.....	760	760	760	760	760	760
3. Sydskuthamnarnar.													
Karlskrona.....	935	890	890	650	650	650	Arvika.....	980	980	980	980	980	980
Ronneby.....	150	360	360	360	360	360	Jönköping.....	1 333	1 333	1 333	1 333	1 333	1 333
Karlshamn.....	0	0	550	550	550	550	Gränna.....	120	120	120	120	120	120
Sölvesborg.....	200	200	500	585	585	585	Linköping.....	313	313	313	313	313	313
Kristianstad (Åhus).....	600	600	840	1 200	1 200	1 200	Askersund.....	100	100	100	100	100	100
Simrishamn.....	120	120	120	120	120	120	Hjo.....	0	0	0	30	30	136
Ystad.....	400	400	500	500	500	500	Summa	4 146	4 611	5 341	5 681	5 787	5 787
Trelleborg.....	1 358	2 967	2 967	6 447	6 447	6 447	7. Öhamnarnar.						
Malmö.....	10 200	28 620	40 063	73 310	73 310	73 310	Borgholm.....	0	0	63	99	99	99
Landskrona.....	350	470	660	660	660	660	Visby.....	0	0	0	0	0	0
Hälsingborg.....	2 620	2 620	2 620	4 440	4 440	4 440	Summa	0	0	63	99	99	99
Summa	16 933	35 563	50 070	88 737	89 427	89 427	Totalsumma	76 816	158 716	250 661	358 301	358 301	358 301
Exkl. Malmö.....	6 733	6 943	10 007	15 427	16 117	16 117							

ligen Gävle, Hälsingborg, Åhus, Ystad, Karlstad, Varberg, Landskrona, Luleå, Kristinehamn, Trelleborg och Köping.

Magasinen äro av olika art. Mindre utrymmen finnas i regel för tillfällig lagring av styckegods, ofta i samband med tulllokaler. Vidare äga i allmänhet industrier egna varumagasin, där rörelsen icke alltid står i närmare samband med hamnrörelsen. Dessutom finnas silobyggnader för olika varor samt tankanläggningar. De egentliga varumagasinen för lagringsändamål äro de, som antingen uppförts av hamnarna själva för uthyrning på längre tid till köpmän eller av dessa byggts på av hamnarna upplåtta tomter inom landhamnområdet.

Det synes förhålla sig så, att först i och med trafikens tillväxt och inträdandet av knapphet på utrymmen med ur trafiksynpunkt fördelaktigare lägen, frågan om hamnarna själva böra bygga magasin för uthyrning till köpmän gjorts aktuell. Ju mera hamnarna lagt ned på sin utrustning med kajer, järnvägsspår och kranar, desto angelägnare har det synts hamnarna, att de skola behålla inflytandet över hamnrörelsen över dessa kajer, så att de utnyttjas på bästa möjliga sätt. Därför hålla många hamnar i princip på att hamnen själv bör bygga magasin, som stå i anslutning till kaj, försedd med järnvägsspår, och kunna nås med förefintlig kranutrustning. Privata magasin hänvisas till andra lägen.

I ett flertal hamnar, där man ännu icke byggt egna magasin för uthyrning, har man börjat se frågan som ett led i rationaliseringen av hela magasinrörelsen, ej blott den del som äger samband med hamnrörelsen. Det vill därför synas, som om hamnarna i fortsättningen komma att i större utsträckning än hittills bygga varumagasin.

Den starka tillväxten i många hamnar av magasinens golvareal står delvis i samband med vad här framhållits. Delvis torde den bero därpå att behovet av magasinutrymme vuxit genom de strukturella förändringarna i varutrafiken, varigenom styckegodset erhållit ökad omfattning.

KAP. IX.

Om varutrafikens sammandragning till och uppdelning på olika hamnar.

Så snart en hamn icke är enbart en lokalhamn, kan man tala om en viss koncentration av trafiken till densamma, nämligen i vad gäller hamnens uppland. En lokalhamns trafik bestämmes av befolkningens storlek, d. v. s. ytterst av konsumtionens omfattning i vidare mening, även avseende lokala industriers behov. Om en lokalhamn växer ut till en större konsumtionsortshamn, är det alltjämt befolkningen och konsumtionen, som avgöra trafikens storlek och karaktär, men den hänför sig till ett större område än själva hamnorten. I den mån industrien inom hamnorten eller upplandet arbetar för en större marknad än den lokala och tager in över hamnen råvaror m. m. och för ut över densamma sin produktion, innebär detta att en koncentration ägt rum, som går utöver den som bestämmes av befolkningens och konsumtionens storlek. En sådan koncentration kan också sammanhånga med handelns organisation. För vissa varor kan det vara fördelaktigt att sammandraga en större import eller mera inrikesgods till en hamn för distribution därifrån.

En stor del av rikets import, export och inrikesgods går över mindre hamnar, därför att transportkostnaderna på detta sätt bliva lägre än om en koncentration ägde rum. Detta gäller särskilt massgods såsom stenkol och koks, foder- och gödningsmedel, byggnadsmaterial av skilda slag m. m. Av dessa varor uppkommer icke någon större koncentration till de största hamnarna men väl en relativt stor sådan till de medelstora hamnarna med större uppland. En koncentration förekommer helt naturligt ifråga om sådana varor som malm, sten och trävaror, som ha sina givna skeppningshamnar.

Med hänsyn till olikheten i tiden på olika orter av uppkomsten utav svårare ishinder har tanken framkastats att temporärt och lokalt sammandraga varor för utskeppning. Detta är ett speciellt slag av koncentration, som ställer krav på hamnarna beträffande upplagsplatser och magasin. Ett annat slag av koncentration gäller sådana varor, som fåla en kombinerad transport med omlastning, d. v. s. mera högvärdiga varor, oftast avsedda för skeppning till längre bort belägna länder, i regel med linjefartyg, som blott angöra ett starkt begränsat antal hamnar. Sådan koncentration kommer vad gäller transocean och medelhavsfordon att behandlas i nästa kapitel.

I förevarande kapitel skall för olika varor en kort redogörelse lämnas för

den faktiska sammandragning till och uppdelning på olika hamnar, som ägt rum och som kan sägas sammanhånga med varornas speciella transportproblem. Först må behandlas de viktigaste import- och exportvarorna.

Importen bestod under ett normalt år före kriget (1937) till c:a 60 % av kvantiteten utav *stenkol och koks*, som på grund bl. a. av sitt ringa värde per ton och sin skrymmande karaktär inte kunde tåla onödiga omlastningar utan måste införas så nära konsumtionsorten som möjligt. Importen skedde i regel med trampfartyg från tyska, polska och engelska hamnar till svenska hamnar. Den största delen av importen fördelade sig därför över praktiskt taget samtliga hamnar med kvantiteter beroende på konsumtionens storlek i hamnorten och dess uppland. Denna dimensionerade också fartygens storlek och därmed deras djupgående samt även hamndjupen.

Den största importen kom år 1937 på Göteborg med 18 %, Stockholm 17 %, Gävle 8 % och Malmö 7 %. Härfter följde Norrköping med 4 %, Hälsingborg med 3 % och Västerås (inkl. kraftverket) med 2,5 %. Trots att en viss koncentration otvivelaktigt rådde till dessa och andra hamnar, gick ca 40 % över en mängd medelstora och mindre hamnar.

Till kol- och kokstrafikens transportproblem hör omlastningstrafiken på upplandet. Tidigare skedde omlastning i mycket större utsträckning än nu från importfartyg till prämar och andra mindre fartyg. Omlastningskostnadernas ökning har befrämjat direkt transport och föranlett fördjupning av kanaler till de inre vattenvägarna samt ökade hamndjup. Konkurrensen om transporter till hamnarna emellan gäller gods till områden kring gränserna mellan fraktskillnadsområdena. Det är också till stor del fråga om en konkurrens i farledsdjup. Här gäller frågan en avvägning mellan bl. a. å ena sidan importörernas önsknings att kunna taga emot så stora fartyg som möjligt, — förutsatt att köpare av så stora laster finnas — varigenom billigare frakter per ton ernås, och industriens önsknings att erhålla varorna billigaste vägen, samt å andra sidan hamnarnas årskostnader, vilka sammanhånga med byggnadskostnaderna för en hamnfördjupning, som, om trafiken med större fartyg icke står i rimlig proportion till behovet, kan komma att slås ut på även den övriga trafiken. Härjämte verkar tillkomsten av ett större antal hamnar med relativt stort djup decentraliserande på trafiken över huvud, vilket möjliggjorts genom de omfattande hamnfördjupningarna under de senaste 35 åren.

Ca 10 % av importkvantiteten utgjordes år 1937 av *mineraloljor*, som till allra största delen gick med stora tankfartyg från de utländska exporthamnarna till de stora svenska oljehamnarna, varifrån de distribuerades med mindre tankbåtar, tankvagnar och tankbilar — i viss utsträckning även i fat — till konsumenterna. Oljeimporten blir starkt koncentrerad till ett fåtal hamnar, där anläggningarnas kapacitet är beroende av storleken hos hamnortens och upplandets konsumtion och där fartygens djup för de storlekar som krävas normera hamndjupen. En betydande del av importen går till upplag, som förlagts utanför de stora hamnarnas hamnområden, samt till raffinaderier. Det är därför icke mycket mening med att återge

uppgifterna för importen till hamnarna och i synnerhet ej för ett så långt avlägset år som 1937, från vilken tidpunkt stora förändringar ägt rum. Sannolikt komma sådana även att inträffa under en relativt nära framtid.

Oljetransporterna ha sina speciella problem. Här gäller huvudfrågan, huru många hamnar som ur ekonomisk synpunkt böra inrätta sig som oljehamnar. Tonnageutvecklingen till allt större och mera djupgående fartyg synes peka mot en centralisering, även om hänsyn i detta fall liksom i många andra måste tagas till vårt lands långa kuster samt befolkningens och industriens lokalisering, som ge anvisningar om de billigaste transportvägar. Om blott tillräckligt vattendjup finnes, betinga oljehamnsanläggningar vanligen inga verkligt stora kostnader, såvida icke hänsyn skall tagas till försvarssynpunkter. Upplandens oljebehov måste helt naturligt vara utslagsgivande för frågan om flera mindre oljehamnsanläggningar skola tillkomma eller transporterna på längre sträckor skola ske genom mindre distributionsfartyg, tankvagnar eller tankbilar. Direkta skeppningar från utlandet till såväl kusthamnar som hamnar vid inre vattenleder kunna även ske med mindre tankbåtar, som också kunna komma till användning vid distributionen från svenska raffinaderier. Svenska hamnar vid kusten och inre vattenleder äga redan i ganska stor utsträckning mindre tankanläggningar. Transporter i mindre skala kunna jämväl ske med vanliga fartyg.

Bränsleimporten utgjorde år 1937 ca 70 % av rikets totala importkvantitet. Resterande 30 % av importen bestod av en mängd olika varor, där de mest betydande nådde upp till ca 1,5 % av den totala importkvantiteten. I vissa fall gick importen i hela laster — något som gällde råfosfat, som gick direkt till närmaste hamn för fosfatfabrikerna, och ibland gödningsmedel samt fodermedel m. m. — men i allmänhet förekom den berörda importen i dellaster och till ganska stor del med linjefartyg från skilda länder.

De stora hamnarna togo emot en betydande del av denna import, men den största delen kom på de många mindre hamnarna, varvid mycket berodde på importhandels organisation och varornas vidaretransport.

Beträffande importen av *gödningsmedel* kom chilesalpeter från Chile, delvis även från USA, kalksalpeter och kalkkväve från Norge, stassfurtersalter från Tyskland, Frankrike, Belgien, Polen och Ryssland samt superfosfat från Belgien. Chilesalpeteren skeppades i stora, djupgående fartyg, medan övriga gödningsämnen sändes i mindre sådana, som kunde gå in i flertalet hamnar. Importen var sålunda i hög grad spridd över ett stor antal hamnar. Då kostnaderna för omlastning och vidaretransport voro relativt stora, förekom icke större koncentration till storhamnar.

Av gödningsmedelimporten 1937 kom största posten, 21 %, på Landskrona — där fosfatfabrik är belägen — varefter följde Göteborg med 11 %, Malmö med 10 %, Stockholm med 8 %, Åhus med 7 %, Hälsingborg med 4 %, Norrköping med 4 %, Kalmar med 3 %, Halmstad med 3 % etc. Det är uppenbart, att importen gick till de hamnar, som ligga närmast jordbruksbygderna, resp. konstgödningsfabrikerna. En stor del av importen kom på mindre hamnar.

Importen av *kraftfodermedel* bestod 1937 förutom av majs från USA, Argentina, Ungern, Jugoslavien, Rumänien, Nederländska Indien och Kanada, av oljekakor och mjöl av sådana, skeppade från Argentina och övriga Sydamerika, Brittiska och Nederländska Ostindien, Västafrika och Egypten m. fl. länder. Det allra mesta kom från transoceaniska länder och mycket gick med reguljära eller kontraktstyg. Det synes vara den omständigheten som i viss mån förklarar, att en större del av kraftfoderimporten än av gödningsmedelimporten gick till storhamnar (51 % gentemot 29 %).

Av fodermedelimporten exklusive majs kom år 1937 den största kvantiteten på Göteborg 18 %, Stockholm 17 %, Malmö 16 %, Hälsingborg 11 %, Norrköping 7 %, Åhus 6 %, Uppsala 5 %, Kalmar 5 % och Halmstad 3 %. En stor del av importen gick till jordbruksbygdernas hamnar.

Importen av *spannmål* gick helt naturligt till mycket betydande del till de stora kvarnindustristäderna, Stockholm, 19 %, Göteborg, 17 %, Malmö, 15 %, Kristianstad (Åhus), 14 %, Kalmar, 7 % och Ystad, 6 %.

Spannmålen kom tidigare i högre grad än nu i hela laster. Nu går det mesta på linjebåtar från Sydamerika (Argentina) och USA. Detta har bidragit till att en ganska betydande naturlig koncentration av trafiken ägt rum till hamnarna med de största kvarnanläggningarna, varvid storhamnarna spela en framträdande roll. Emellertid gick 1937 ungefär hälften till ett antal medelstora och mindre hamnar. Dessa varor äro ju relativt dyrbara, varför de i ganska stor utsträckning ansetts kunna bära kostnaderna för omlastning.

Importen av *frö och växter*, bestående huvudsakligen av linfrö, sojaböner, kopra, jordnötter m. m., utgjorde en betydande post, varav största delen eller 68,5 % år 1937 gick till Karlshamn. Därefter gingo ganska ansevära kvantiteter till Göteborg, 12,0 %, Stockholm, 6,7 % och Malmö, 3,4 %. Sojabönorna kommo från Kina (Manchuriet), kopran från Nederländska Ostindien, Australiska öarna, Filippinerna, linfrö från Argentina och vissa östersjöländer samt jordnötter från Brittiska Indien och Afrika. Transporterna skedde mest med linjefartyg, men från närliggande länder kom en del varor i mindre laster.

Importen av *frukter och bär* består dels av sydfrukt, som komma främst från medelhavsländerna men även från Sydafrika och Sydamerika, dels av bananer främst från Västindien och Columbia, dels av äpplen, päron, plommon m. m. huvudsakligen från USA men även från Sydamerika, Sydafrika och Australien.

Fruktimporten var före kriget och är allttjämt starkt koncentrerad till Göteborg och Stockholm såsom varande de transoceaniska och medelhavslinjernas utgångs- och sluthamnar och tillika centra för de största konsumtionsområdena. Härtill kommer, att den färska frukten ej far väl av omlastningar. På Göteborg kom år 1937 45 % och på Stockholm 44 % av hela importen av här berörda varor, medan endast 8 % kom på Malmö. Inemot hälften av Göteborgs import är tulltransitgods.

En mycket stor och heterogen varugrupp är den, som omfattar *koksalt och svavel*, sprängämnen, färger och färgämnen samt kemikalier och kemisk-tekniska preparat. De stora artiklarna äro koksalt, svavel och glaubersalt. Koksalt kommer från Tyskland, Sovjetryssland, Italien m. fl. länder, svavel från Norge och USA samt glaubersalt från Tyskland, Chile och Belgien. En mycket stor del av importen av hithörande ämnen kommer från Tyskland.

Koksalt har sin största användning inom jordbruk och mejerihantering men användes även inom ett flertal industrier, inom fisket och konservindustrin samt hushållen och transporteras delvis i hela laster med mindre tonnage, men även som styckegods till många hamnar. Svavel liksom glaubersalt går mest till massafabrikerna, ofta direkt och i större partier. Övriga hithörande varor gå övervägande sjöledes till de större hamnarna. Här berörda styckegods går med de reguljära fartygen.

Av här ifrågavarande varor gick 1937 till Göteborg 23 %, Stockholm 14 %, Malmö 5 %, Norrköping 4,4 %, Gävle 3,6 %, Halmstad 2,1 %, Trelleborg 1,9 % och Hälsingborg 1,7 %. Resten, ca 44 %, gick dels över en stor mängd hamnar, dels över fabrikernas lastageplatser.

Priserna på dessa varor äro mycket varierande. De flesta varor, som icke ha karaktär av massgods, tåla en omlastning och vidaretransport på sjön.

Importen av *metaller*, oarbetade och arbetade, är ganska stor. Den består av dels bly, koppar, tenn etc. och produkter därav, dels av järn och stål och produkter därav.

Importen av råvarorna *bly, koppar, tenn* etc. går huvudsakligen till metallverken. De arbetade produkterna spela ej kvantitativt så stor roll. Här råder en mycket stark koncentration till de importhamnar, som komma närmast ifråga: Stockholm — vari Västeråskonsumtionen ingår —, över vilken hamn 49 % gick, Norrköping — som innefattar Finspångs import —, över vilken hamn 26 % ankom, och Göteborg, varöver 19 % kom.

De oarbetade metallerna kommo till mycket stor del från transoceanaländer: kopparn från Chile och USA, bly från Mexiko, tenn från Nederländska Ostindien, medan zink, aluminium, nickel m. m. hämtades huvudsakligen från europeiska länder, något som också gällde halvfabrikat och fabrikat av metaller. Skeppningen försiggick dels med transoceanalinfartyg, dels med mindre fartyg i europeisk fart.

Importen av *järn och stål* gick till olika industrier för bearbetning. De stora importhamnarna äro Göteborg, som 1937 mottog 30 %, Stockholm, 23 %, Malmö, 11 %, Norrköping, 6 %, Gävle, 5 %, Oxelösund och Västerås vardera 2,7 à 2,8 %. Ifråga om järn och stål råder sålunda betydligt mindre koncentration än beträffande bly, koppar, tenn m. m., ehuru storhamnsandelen är betydande, ca 64 %.

I importen av järn och stål dominerade de europeiska länderna. Skeppningarna gingo dels med tramp-, dels med linjefartyg, i allmänhet icke av de större storlekarna.

Exportens till kvantiteten mest betydande vara var *järnmalm*, (ca 59 %), vars främsta skeppningshamnar äro Narvik, år 1937 med 6,8 milj. ton, Luleå med 2,6 milj. ton och Oxelösund med ca 2 milj. ton. Mindre kvantiteter — under 0,5 milj. ton — gå ut över bl. a. Gävle, Stockholm, Västerås, Köping, Kristinehamn och Otterbäcken. Exporten går till största delen till tyska och engelska hamnar med särskilda malmfartyg eller trampfartyg, varvid exporten över svenska hamnar främst går till tyska östersjöhamnar.

Malmen kan av naturliga skäl icke koncentreras till andra hamnar än till dem, som ligga gruvorna närmast och erbjuda den billigaste transportvägen. Dock äro i vissa fall kostnaderna för transportererna från Bergslagens gruvor till flera svenska hamnar ungefär lika stora, varför fråga om viss koncentration till endera kan tänkas uppstå. Ur ekonomisk synpunkt är den transportvägen den billigaste, där de samlade transportkostnaderna, jämväl med beaktande av returtransporter, äro lägst för år räknat. Det har framhållits i olika sammanhang, att flera hamnar byggt ut kajer i syfte att taga emot en större del av malmtrafiken, vilken mera ekonomiskt torde kunna koncentreras på färre hamnar. Det stora problemet sammanhänger med Grängesberg—Oxelösunds-järnvägens förstatligande och möjligheterna att i samband härmed rationalisera transportererna, en fråga, vars lösande icke torde ligga inom hamnutredningens uppdrag.

Näst järnmalm kom år 1937 *trävaror* (ca 15 %) och *pappersmassa* (ca 11 %) som de största exportvarorna. Trävarorna gingo 1937—38 till ca 95 % till europeiska länder, övervägande till England, Tyskland, Nederländerna, Danmark och Norge och mest med trampfartyg, men viss del gick med kontraktsfartyg och linjefartyg. Minst $\frac{2}{3}$ gick ut över norrländska hamnar och främst lastageplatser och ca 20 % skeppades över Göteborg, andra västkusthamnar samt vänernhamnar.

Trävaruexporten är i allmänhet icke koncentrerad på stadshamnar utan sker till största delen från de många mindre lastageplatserna vid älvmyningarna, där det på älvarna nedflottade timret samlas och bearbetas vid talrika sågverk och andra industrianläggningar. Göteborg är faktiskt Sveriges största trävaruexporthamn, trots att hamnen icke ligger i vår egentliga och största skogsregion. Detta beror därpå att i Göteborg omlastas för export trävaror från bl. a. Värmland och Dalsland samt vidare att i Göteborg med omnejd äger rum en betydande träförädling, vars produkter till stor del exporteras. Från Göteborg exporterades år 1937 454 900 m³ trävaror, exklusive arbeten av trä. Närmast i exportstorlek kom Husum med 278 000 m³ och Gävle med 260 500 m³. Man torde i allmänhet antaga, att de norrländska stadshamnarna skulle ha den största exporten av trävaror, men så är alltså icke fallet. Trävaruindustrierna söka sig i regel icke till stadssamhällen, och det är huvudsakligen i den mån som dessa industriernas lastageplatser ligga inom de i Norrland vanligen stora hamnområdena men utanför de egentliga städerna, som stadshamnarna kunna uppvisa större trävarutrafik. Hamnarna Sundsvall och Härnösand, som ligga inom de största skeppningsdistrikten för trävaror, uppvisa endast obetydlig trävaruexport på grund av att

industriernas hamnanläggningar i stor utsträckning ligga utanför stadens hamnområde.

Det torde vara i viss mån möjligt att verkställa en mera lokal koncentration av trävarutrafiken, exempelvis till vissa relativt isfria hamnar i Norrland, i syfte att vinna längre skeppningssäsong. Däremot syntes det nu vara omöjligt att uppnå ökad koncentration till storhamn för vidare transport till främmande länder. Torkningsprocedurens framsteg m. m. skulle visserligen göra det möjligt att få större kvantiteter trävaror tillgängliga för dylikt ändamål, men ekonomiskt synes en lösning ligga utanför möjligheternas gräns.

Av *pappersmassan* gick år 1937 ca 60 % till europeiska länder. Omkring $\frac{2}{3}$ gick över norrlandshamnar och lastageplatser och omkring $\frac{1}{4}$ över västkust- och vänernhamnar, varvid Göteborg dominerade. En mycket stor del gick med tramp- och kontraktsfartyg, men särskilt för transport på utomeuropeiska länder betydde linjefarten mest.

Göteborg var den avgjort största exporthamnen för pappersmassa, ej blott vad den transoceaniska linjetrafiken angår utan vad hela exporten beträffar. 1937 exporterades över Göteborg 403 000 ton pappersmassa eller efter beräkning torrsvikt 355 900 ton, d. v. s. 14 % av hela rikets export. Närmast i storlek kom Gävle (med Karskär) med 200 200 ton eller 191 900 ton torrsvikt samt Vifstavarv-Fagervik med 114 500 ton, Söderhamn (Bergvik och Sandarna) med 138 100 ton (127 900 ton torrsvikt).

Ifråga om pappersmassa förekommer en koncentration, varvid omlastning äger rum i de största hamnarna av dit per fartyg eller järnväg ankommet gods. Göteborg utgör ju en naturlig koncentrationspunkt och skeppningshamn för en stor rayon av massatillverkning. Den verkligt betydande koncentrationen gäller emellertid gods för skeppning med linjefartyg till transoceaniska och medelhavsländer. Denna fråga behandlas i annat sammanhang.

Göteborg är också den största exporthamnen för *papper och papp*. År 1937 exporterades över hamnen 355 700 ton av dessa varor eller ca 53 % av hela rikets export av desamma. Närmast Göteborg äro de största exporthamnarna Norrköping med år 1937 68 300 ton, Hallstavik med 67 900 ton och Gävle med 47 000 ton. Den starka koncentrationen till Göteborg sammanhänger med skeppningarna till transoceaniska länder men även därmed att Göteborgs stora uppland är säte för industrier för tillverkning av papper och papp. Här må vidare framhållas, att dessa varor såsom ganska högt förädlade tåla längre och alltså dyrare transport än råvaror och likaså dyrbara omlastningar, något som vidgar upplandsgränserna och ökar möjligheterna för en koncentration. Slutligen må erinras om att stora delar av exporten av här ifrågavarande slag av varor gå till bl. a. England och Frankrike, till vilka täta reguljära linjeförbindelser utgå från Göteborg.

Exporten av *järn och stål* samt produkter därav är betydande och spänner över ett stort antal såväl europeiska som utomeuropeiska länder. Industrien är lokaliserad inom mycket olika områden av vårt land, men den har alltså sin tyngdpunkt i det gamla Bergslagen, vars förnämsta ex-

porthamn numera är Göteborg, kanske till stor del tack vare Bergslagsbanan och Trollhätte kanal och de goda skeppningsmöjligheter som Göteborgs hamn erbjuder. En stark koncentration av järn- och stålexporten äger därför rum till Göteborg, över vars hamn år 1937 utfördes ca 47 %. Stockholm är en annan utlöpare för Bergslagens export och 20 % gick den vägen. Bergslagens nordöstra gränsort är Gävle, över vilken hamn 13 % av nämnda export ägde rum. Andra mera betydande exportcentra äro Oxelösund (6 %) och Köping (5 %) samt Kristinehamn. Samtliga här nämnda hamnstäder äro säten för stora industrier inom järn- och stålområdet.

Exporten av andra varor än de här ovan nämnda är kvantitativt föga betydande.

Av det anförda framgår, att tendensen till koncentration till eller uppdelning på ett flertal hamnar är högst olika för olika varor och slag av trafik. Det är dock svårt att få riktiga mått på koncentrationen. Folkmängdens storlek inom hamnstäder och deras uppland är en norm, då befolkningens behov i vidare mening ju ge uttryck åt den trafikvolym, som man kan räkna med skall gå över en hamn. För en stad sådan som Stockholm utgjorde medelfolkvärdet 1937 blott 8,7 % av rikets och även om man räknar med Storstockholm, när icke dess andel högre än kanske 10 %. Nu kan man visserligen säga, att Stockholms uppland rymmer en åtskilligt större befolkning, men ökningen kan knappast bli större än att man når upp till kanske 15 % av rikets. Siffran synes vara relativt låg, och det skulle ju vara så, att man endast för den del av trafiken, som når över detta procenttal, kunde tala om en koncentration. Importen över Stockholm, som år 1937 utgjorde ca 17 % av rikets, skulle sålunda endast i obetydlig mån vara koncentrerad till huvudstaden. Däremot är den det vad vissa varor angår.

Andra normer för ett mått på koncentration finnas. Så har här talats om att befolkningen och dess behov i vidaste mening skulle motsvaras av en hamntrafik av ca 5 ton per capita. Räknar man med Storstockholms befolkning år 1937 å ca 700 000, skulle detta betyda omkring 3,5 milj. tons trafik. Totaltrafiken rörde sig om ca 5 milj. ton, och därför skulle omkring 1,5 milj. ton hänföra sig till koncentration, den må nu gälla befolkningens inom upplandet behov eller andra behov. Räknar man med hela upplandets befolkning och dess trafikbehov av i runt tal 4,5 milj. ton, skulle blott 0,5 milj. ton representera en verklig koncentration.

Det ligger nära att tänka på industrien som en koncentrationsskapande faktor. Men hur skall man mäta den? Industrierbetarantalet i Stockholm utgjorde 1937 ca 9,6 % av hela landets, men då ingår häri icke byggnadsindustriens arbetare. Bortsett från att man alltjämt är inne på befolkningens område, synes siffran knappast ge mycken ledning. Det är ungefär samma storleksordning, som anges av hela folkvärdets andel i rikets. Tillverkningsvärdet innefattar många dubbelräkningar och är dessutom olika för skilda slag av industrier, per capita av arbetarantalet.

Man kommer till det resultatet, att det icke finns någon verklig mätare på den »väntade» eller naturliga sammandragningen av trafiken till en hamn

och därför på det som därutöver kan kallas verklig koncentration; det är högst olika förhållanden, som gälla för olika varor och därför också för det hela.

Man torde kunna säga, att redan vårt lands stora längd och de olika naturbetingelserna i skilda landsdelar antyda, att en viss, ofta ganska betydande decentralisering är naturlig. Emellertid ha olika omständigheter medverkat till att vi erhållit trenne huvudkoncentrationspunkter för befolkning, industri och handel i våra tre största städer, och genom sin blotta existens verka dessa, synes det, ytterligare tilldragande på befolkning och affärsliv. Särskilt gäller detta verksamhet som sammanhänger med import och export. Här finner man emellertid ur trafikekonomiska synpunkter vissa svagheter på sina håll. En är, att Stockholm och Malmö äga mycket ensidig trafik av huvudsakligen ingående varor, medan den utrikes utgående trafiken är av relativt ringa omfattning. En annan svaghet är, att Malmö delar det som borde vara dess naturliga uppland med ett flertal hamnar inom den skånska halvön, av vilka flera äga en betydande trafik.

Vad den förstnämnda svagheten beträffar har man i olika sammanhang dryftat frågan om sätten för dess övervinnande. En tanke har varit att leda utgående trafik från andra orter och landsdelar över de ifrågavarande hamnarna. Denna fråga behandlas vad gäller transocean linjetrafik i nästa kapitel. En annan tanke har varit att draga exportindustrier till storstäderna eller deras uppland. Man har härvid också tänkt på att förlägga reexportindustrier i frihamnarna. Det har emellertid visat sig vara förenat med åtskilliga nackdelar att förlägga nya storindustrier till storstäderna. Tendensen synes närmast vara den, att dylika industrier flytta ut från dessa städer. Den allmänna uppfattningen i fråga om lokaliseringspolitik är också numera, att man icke bör främja en överindustrialisering och vidare tillväxt av de största städerna. Man vill i stället skapa lämpliga centra inom skilda delar av landet och kanske särskilt landsbygden. Detta skulle närmast innebära, att industrien i större utsträckning än hittills förlades till de medelstora och mindre hamnstäderna eller till deras uppland. En större industri och i all synnerhet en exportindustri kräver emellertid för sin lokalisering bl. a. god tillgång på arbetskraft, något som ofta är svårt att åstadkomma i mindre orter, samt goda kommunikationer, förutom järnvägsförbindelser med upplandet tillgång till reguljära linjeförbindelser med olika marknader. Detta sistnämnda är kanske ännu svårare att realisera för en mindre ort, i synnerhet om större regularitet eller turtäthet kräves. I vissa fall ha dock större industrier med behov av importvaror och möjlighet till utskeppning av sina produkter förlagts till mindre orter. Men det synes icke vara alla slag av industrier, som kunna förläggas till mindre hamnorter.

För *inrikestrafiken* finnes ingen fullständig statistik, då uppgifter saknas för flertalet varor ankommande från inrikes ort till Göteborg samt för alla till inrikes ort från Stockholm och Göteborg avgående varor. Dessutom torde närtrafiken icke alltid vara helt redovisad. Härtill må anföras, att betydande kvantiteter sten sändas från stembrott utan taxor, och liknande är förhållan-

det med trävaror och pappersmassa från lastageplatser, vilka transporter ej bliva redovisade, försåvitt de ej gå till en hamn med taxa, där de anges såsom lossade varor. Då emellertid kompletterande uppgifter erhållits för till Göteborg inrikes ankommande varor år 1939, har ett försök gjorts att få en så fullständig redovisning som möjligt för det *inrikes ankommande godset* detta år. Det visar sig, att endast i tre fall motsvarande varugrupper för inrikes avgående gods erhållit större siffror, men differenserna äro små.¹ Ankomstsidan synes alltså ge en relativt säker bild av inrikestrafikens omfattning och sammansättning. Höjningar ha gjorts för de tre i not 1 nämnda fallen.

För de varugrupper kommerskollegium redovisar i sjöfartsstatistiken utgör de ifrågavarande uppgifterna följande, genomgående angivna i ton.

Tabell 23. Till svenska hamnar år 1939 från inrikes orter ankomna varor.

	Ton		Ton
Levande djur	4 500	Trävaror, oarbetade, sågade	
Ladugårdsalster	17 600	m. m.	606 500
Fisk, kräftor m. m.	45 500	Arbeten av trä	8 600
Spannmål, mjöl, gryn, bröd m. m.	428 800	Pappersmassa, papp och papper	548 100
Socket, sirap, tobak, kaffe och specierier	348 900	Kalk för jordbrukets behov	31 300
Kraftfoder, betmassa, hö, halm m. m.	144 800	Gödningsämnen (utom kalk) ...	185 700
Potatis, rotfrukter och grönsaker	43 100	Tändstickor	3 400
Frukt, bär, växter, bark och garvämnen	33 000	Koksalt, svavel och produkter av kemisk-teknisk industri ..	159 400
Spirituosa, öl och läskedrycker	26 300	Stenkol och koks	182 200
Spånadsämnen, garn, vävnader m. m.	36 800	Träkol	2 000
Hudar, hår, ben m. m. och fabri- kat därav	12 700	Asfalt, cement, lera, sand, torv m. m.	2 020 300
Oljor, tjära, gummi och fabrikat därav	667 400	Glas, porslin, kakel och tegel ..	210 400
		Sten, oarbetad och arbetad	755 000
		Malmer och mineraliskt slagg ..	224 100
		Metaller, oarbetade och arbetade	292 600
		Maskiner, redskap och verktyg	37 100
		Övriga varor	121 200
			7 197 300

Totalsumman, ca 7,2 milj. ton, är mindre än väntat. Härvid bör observeras att flottgodset är frånräknat.

Trots att inrikestrafiken i stor utsträckning synes vara anknuten till de största hamnarna, antingen så att varor sändas dit, event. för vidare befordran till utrikes ort, eller utsändas därifrån, till stor del utgörande vidaretransport av från utlandet ankommande gods, råder icke den starka koncentration till storhamnarna, som man kunde ha väntat. På Stockholm kom sålunda ej mer än omkring 15 % av hela inrikesgodset, summa ankommet och avgången, och på Göteborg ungefär lika mycket, medan på Malmö kom

¹ 100 ton arbeten av trä, 800 ton kalk för jordbrukets behov samt 1 900 ton träkol.

ca 2,5 %. På de tre storhamnarna kom alltså ungefär en tredjedel av hela inrikestrafiken. Räkna man med att en stor del, omkring en tredjedel, av storhamnarnas inrikestrafik är omlastning från eller till utrikes ort, är det tydligt, att den egentliga inrikestrafiken i storhamnarna icke är så betydande.

Efter storhamnarna följa med hänsyn till inrikestrafikens storlek Norrköping, Gävle, Oskarshamn och Limhamn. Malmen till Oskarshamns kopparverk höjer totalsiffran avsevärt, och att Limhamns speciella transporter verka på samma sätt är uppenbart.

Det som förorsakar en större uppdelning av inrikestrafiken på en mängd hamnar är framför allt, att den till stor del består av tungt massgods, sammanhängande med byggnadsverksamheten. De till kvantiteten mest betydande varorna äro sand, lera, grus och jord, vidare asfalt, sten och trävaror. Byggnadsmaterial har samma betydelse för inrikestrafikens fördelning på olika hamnar, som stenkol och koks haft och åter torde få för utrikestrafiken. Stenkol och koks spela nu icke så stor roll i inrikestrafiken som förr. De ha efterträtts till betydande del av mineraloljor. Det är emellertid icke uteslutet, att förstnämnda varor återfå den omfattning de ägde före sista världskriget.

Av övriga varor äro de till kvantiteten största pappersmassa, spannmål, socker m. m., metaller o. d., malmer och mineraliskt slagg, fodermedel och gödningsmedel, salt, svavel m. m. Transporternas art sammanhänger helt naturligt med karaktären hos hamnsamhällena och upplanden. Olika industrier draga med sig skilda transporter av förnödenheter och produkter för näringsgrenen i fråga. Även transporternas kvalitet spelar en stor roll. Denna har att göra med regulariteten och exaktheten i tiden för godsets ankomst, leveranserna »från dörr till dörr» m. m. Utvecklingen synes peka i den riktningen, att de flesta slag av styckegods gå över till järnvägstransporter på längre avstånd och biltransporter på kortare sådana. Och även stora delar av massgodset synas visa en tendens i samma riktning.

Trots att massgodset alltmera dominerar inom inrikestrafiken på sjön, är det anmärkningsvärt små kvantiteter, som komma på de olika hamnarna. I de allra flesta handelshamnar nådde hela inrikestrafiken ej upp till 50 000 ton per år. Man synes därför ha anledning att iakttaga försiktighet, då det är fråga om utbyggandet av hamnar med hänsyn till inrikestrafikens behov. Det är huvudsakligen för industriella behov, som utbyggnader i detta fall kunna tänkas komma ifråga.

KAP. X.

Den transoceana linjetrafikens koncentration till vissa svenska hamnar.

I de motioner, som ledde till förevarande utredning, fästes stor vikt vid sambandet mellan hamnarnas utbyggande till större vattendjup och den transoceana linjetrafikens utveckling. Man menade, att efter andra världskriget skulle uppstå en skärpt konkurrens mellan olika länders sjöfartslinjer, i synnerhet de transoceana, varvid de svenska syntes vara handicapade av de stora nationernas linjer i synnerhet därigenom, att de tillgängliga lastkvantiteterna i vårt lilla land ej vore så stora, något som också försvårade för våra linjer att erhålla tillräcklig turtäthet, för att de skulle kunna erbjuda likvärdiga transportmöjligheter. I syfte att skapa så stort lastunderlag som möjligt hade flera svenska linjer gjort en vändslinga in i Östersjön och anläpt ej blott ett flertal svenska utan även utländska hamnar. Man ansåg, att man under skärpta konkurrensförhållanden icke skulle ha råd med en så dyrbar och föga rationell ordning, som ju också minskade linjernas service genom att turtätheten icke blev vad den kunde vara, om godset koncentrerades, så att linjerna behövde anlöpa endast en eller ett par, tre svenska hamnar.

Här förelåge en bristande samordning av de olika transportmedlen, oceanfartyg, kustfartyg och fartyg för de inre vattenvägarna samt järnvägar och bilar, något som också till stor del bottnade i en bristande kommunal och statlig transportpolitik och som lett till en decentralisation av trafiken i stället för till en koncentration av densamma samt till en överdimensionering av landets samlade transportapparat. Särskilt gällde detta hamnkajer med större djup, avsedda för mera långväga trafik med större fartyg. Denna trafik splittrades på onödigt många hamnar, något som vållade en national-ekonomisk förlust och försvårade i stället för befrämjade trafikens utveckling och nödvändiga koncentration.

Motionärernas syfte synes ha varit bl. a. att åstadkomma ett klart hamnpolitiskt program med beaktande av önskvärdheten av en större koncentration främst av den transoceana linjetrafiken samt att åvägbringa en starkare kontroll från statens sida över kapitalinvesteringar i hamnbyggnadsväsendet.

I riksdagsskrivelsen åberopas såsom motiv för hemställan om utredning vad som anförts i utlåtanden av de utskott, som behandlat motionen. Dessa

utlåtanden innehålla synpunkter av huvudsakligen följande innebörd. Även om en koncentration av den transoceaniska linjetrafiken till ett fåtal hamnar skulle innebära vissa fördelar för denna trafik, kunde dock en sådan utveckling medföra vissa icke önskvärda konsekvenser. Det gällde att se till, att åsyftade vinster i fråga om fraktkostnader för sjötransporterna icke komme att motvägas av ökade kostnader för landtransporter till och från centralhamnarna. Ej heller finge bortses från att ett flertal hamnar redan utbyggts för oceangående trafik och att förläggning av industrier ägt rum med hänsyn härtill. Ur försvarspolitisk synpunkt förelåge också risker vid en stark koncentration. Dessa omständigheter manade till försiktighet, då det gällde en större centralisering av hamntrafiken.

I direktiven för hamnutredningen framhölls, att det syntes uppenbart, att en koncentration av den transoceaniska sjöfarten i och för sig skulle innebära fördelar och till en viss grad vara en nödvändig förutsättning för att vårt land skulle kunna uppehålla erforderliga resurser i fråga om de kostnadskrävande tekniska anordningar, som med avseende å det stora och djupgående tonnage tarvades för ernående av en rationalisering av arbetet med lastning och lossning m. m. En dylik rationalisering vore önskvärd, såväl för att det i byggnad och drift dyrbara stora tonnage skulle kunna i möjligaste mån utnyttjas för sitt egentliga ändamål, utan onödig tidsutdräkt för uppsamling eller avlämnande av gods, som också för att vinna en tillfredsställande organisation och ett ekonomiskt utnyttjande av den i hamnarbetet behövligen manuell arbetskraften. I den mån en överdimensionering i antydda hänseenden föranleddes av en alltför vittgående decentralisering, kunde denna sålunda minska möjligheterna att hamntekniskt hålla en standard, som kunde underlätta för landet att hävda sig i den internationella konkurrensen.

För långt driven kunde å andra sidan en koncentration medföra vissa olägenheter, vilka antytts i utskottsutlåtandena. Ekonomiskt berättigad bleve centraliseringen endast i den mån fördelarna med densamma övervägde de olägenheter och kostnader, som föranleddes av omlastningar och dyrbara landvägstransporter. Det borde vid behandlingen av ifrågakvarande spörsmål också beaktas, att ett eventuellt behov av ökad koncentration i fråga om storhamnarna icke finge undanskymma de krav, som kunde föreligga beträffande andra hamnar, för att dessa skulle vara i stånd att fylla sina uppgifter inom transportväsendet.

De första svenska transoceaniska linjerna, startade av Rederiab. Nike, som sedermera gick upp i Rederiab. Transatlantic samt av Rederiab. Nordstjernen, tillkommo åren 1903—04, och de områden dessa först besökte voro Sydafrika och Sydamerika. De följdes av andra linjer: 1907 av Ostasiatiska Kompaniet, med linjer på Ostasien, Brittiska Indien och Persiska viken, 1911 av Svenska Levantlinjen, sedermera Svenska Orientlinjen, med trafik på medelhavshamnar, 1912 av Svenska Amerika Mexiko linjen och 1914 av Svenska Amerika linjen. De berörda linjeföretagen öppnade sjöfartslinjer på nya områden, och andra rederier skapade nya linjer, efter andra världskriget dock

huvudsakligen i rent internationell trafik, ej berörande Sverige. I trafik mellan Sverige och transoceaniska länder tillkom Thordén-linjen på nordatlantiska hamnar samt Svenska Ostafrika linjen, vilken sistnämnda ej använt svenskt tonnage utan förhyrt utländskt sådant.

Den svenska linjeflottan, sysselsatt i trafik mellan Sverige och transoceaniska länder, har vuxit till en storlek av ca 500 000 bruttoton vid 1948 års slut eller omkring 25 % av hela handelsflottans tonnage. De med linjeflottan skeppade godskvantiteterna beräknas för år 1920 ha utgjort ca 405 000 ton exportgods och 390 000 ton importgods samt för 1938 ca 970 000 ton exportgods och 800 000 ton importgods. Godskvantiteterna ha alltså mer än fördubblats under de nämnda 18 åren. Uppgifter för åren 1947 och 1948 föreligga icke och torde ej få anses belysande för efterkrigstidens förhållanden.

År 1938 utgjorde hela exporten till transoceaniska länder 1 788 000 ton och hela importen därifrån 2 787 000 ton. Av Sveriges export till dylika länder gick således 1938 mera än hälften och av importen därifrån omkring 30 procent med svenska linjerederier. Med hänsyn till att en mycket stor del av det transoceaniska varuutbytet består av sådana varor som virke, pappersmassa, chilesalpeter, spannmål och mineraloljor, vilka i stor utsträckning skeppas med tramp-, kontrakts- och specialfartyg (tankfartyg), måste de svenska linjerederiernas andel i det totala varuutbytet med de transoceaniska länderna anses vara mycket betydande.

Det synes vara uppenbart, att de svenska transoceaniska linjerna kraftigt bidragit till den stora ökningen som ägt rum i Sveriges handel på utomeuropeiska länder. Medan år 1900 blott 4,5 % av vår utrikeshandel direkt gällde utomeuropeiska marknader, hade motsvarande siffra närmast före andra världskriget stigit till omkring och över 25 %. Det är en nyorientering av vår handel och sjöfart som ägt rum, och denna synes ha fortsatt efter nämnda krig. Den mycket stora importökningen under särskilt 1947 från transoceaniska länder och i synnerhet USA är visserligen till väsentlig del tillfällig, men exporten visar, trots ogynnsamma förhållanden, en i jämförelse med förkrigstiden påtaglig förskjutning till utomeuropeiska marknader, och man torde ha att räkna med en större andel för hela den transoceaniska handeln av hela utrikeshandeln än tidigare, även sedan Europa åter erhållit sin plats i vårt utländska varuutbyte.

Som ovan antytts uppvisar den transoceaniska linjetrafiken ett speciellt trafikproblem. Först må anföras, att den grundläggande svårigheten ligger i åstadkommandet av ett tillräckligt stort trafikunderlag för en turtäthet, som är jämförbar med den som de stora sjöfartsländernas linjer erbjuda. I syfte att öka trafikunderlaget ha de svenska linjerna, såsom ovan antytts, i viss utsträckning anlöpt ett antal svenska och utländska östersjöhamnar eller skaffat sig särskilda uppsamlings- och distributionslinjer samt ibland även anlöpt kontinentala hamnar. Linjerna ha i viss utsträckning haft svårighet att få balans i lasterna, då en tendens förekommit, att de blivit antingen import- eller exportlinjer. Genom dragningen av linjerna och anlöpande av kompletteringshamnar för den ut- eller ingående trafiken har man sökt överbygga dessa svårigheter.

Tanken har för rätt länge sedan uppkommit, huruvida icke de svenska linjerna skulle kunna uppnå en större turtäthet och bliva bättre transport-ekonomiskt utnyttjade, om de i stället för att anlöpa ett antal hamnar vid Östersjön och Bottniska viken blott angjorde en hamn, exempelvis för viss trafik Göteborg och för annan trafik Stockholm eller Malmö. Man har menat, att de numera mycket dyra transoceanafartygen — de nyaste lastfartygen lära kosta bortåt 10 milj. kr. — borde i största möjliga mån, ekonomisera sin rörelse genom att koncentrera trafiken. På så sätt skulle svensk industri och svensk export få sina transportkostnader nedbringade och erhålla en större konkurrenskraft, något som vore av verklig nationell betydelse.

En stor svårighet ligger däri, att linjerna medföra importgods till södra Sverige, medan exportgodset till betydande del härstammar från norra Sverige, där trafiken under en stor del av året hindras av is. En järnvägstransport till sydligare hamnar ställer sig dyrbar men borde, tycks det, utgöra förutsättning för att fartygen skola kunna gå på bestämda tider året runt och upprätthålla en större turtäthet. Det existerade före kriget en avsevärd tomvagnsdragning för järnvägarna i sydgående riktning från Norrland, och man tänkte sig då, att denna skulle kunna utnyttjas för särskilt billiga transporter av exportgods till isfria hamnar.

Frågans samband med hamnbyggnadspolitiken ligger däri, att man knappast kan tänka sig en starkt ökad koncentration av den transoceanalinjetrafiken till vissa sydligare hamnar, utan att denna trafik sammandrages på detta sätt året runt, varvid man berövar norrlandshamnarna trafik, som tillföres en eller flera sydliga hamnar, vilka härför nödgas bygga ut sina kajer och magasin. Detta förutsätter, att man kan räkna med att den nya trafiken blir permanent. Även vissa andra förändringar av hamntrafiken i södra Sverige kunna uppstå som följd av en koncentration.

I det följande skola vissa förhållanden sammanhängande med koncentrationsfrågan närmare belysas.

Den faktiska koncentrationen av den transoceanalinjetrafiken.

Från de transocean och Östra Medelhavets linjer ha för år 1937 erhållits ett material, som belyser frågan hur dessa linjers trafik gestaltat sig.

Av dessa uppgifter framgår, att 51 % av linjernas import och 51 % av deras export ägde rum över Göteborg. På Stockholm kom 26 % av importen men endast 4 % av exporten. På Malmö kom 12 % av importen men nästan intet exportgods. Norrköping hade ungefär samma andel i exporten som Stockholm men föga importgods. En betydande del, 30 %, av exporten kom från norrländska hamnar och lastageplatser.

Dessa uppgifter visa, att en ganska stor koncentration av den transoceanalinjeimporten och -exporten uppnåtts. Över hälften är koncentrerad till Göteborg och mer än en fjärdedel av importen till Stockholm.

Några ytterligare uppgifter över den svenska transoceanalinjetrafikens koncentration vad olika varor beträffar må lämnas här.

Importen av *fodermedel* med nämnda linjefartyg gick till 51 % över Göteborg och 21 % över Stockholm, varjämte betydande partier sändes över Malmö och Hälsingborg. Importen av *spannmål* ägde rum främst över Stockholm — 45 % — och därefter över Hälsingborg — 18 % —, Malmö — 16 % — och Göteborg — 14 %.

Importen av *hudar* gick till ca 95 % över Göteborg och Malmö med ungefär samma andel på vardera av dessa hamnar.

Importen av *kaffe, kakao och tobak* gick år 1937 till 49 % över Stockholm, 40 % över Göteborg och 9 % över Malmö. En mycket stor del vidarebefordrades med båt eller järnväg.

Av de svenska transoceaniska linjernas export av *pappersmassa* hämtades 41 % i Göteborg och 52 % i norrländska hamnar och lastageplatser. Av Göteborgsexporten härledde sig 38 % från Norrland, omlastad i Göteborg, varav en ringa del — ca 10 % — ankom med järnväg, medan den vida övervägande delen ankom med fartyg. Det behöver knappast nämnas, att pappersmassan är den till kvantiteten största exportvaran med nämnda linjer.

Av exporten utav *papp och papper* med dessa linjer gick 62 % ut över Göteborg, medan 21 % hämtades från Norrland. Endast obetydligt av exporten över Göteborg omlastades från Norrland med fartyg eller järnväg.

Av *trävaror*, sågade och hyvlade samt lådbräder, skeppades 59 % från Göteborg och 29 % från norrländska hamnar och lastageplatser.

De här återgivna uppgifterna synas ge vid handen, att problemet huruvida en ytterligare koncentration av de transoceaniska linjerederiernas transporter är tänkbar väsentligen sammanhänger med möjligheten för fartygen att undvika de långa resorna upp till Norrland, och att man alltså på ett eller annat sätt skulle dra ned de norrländska exportvarorna till sydligare koncentrationshamnar.

Norrlandshamnarna och isförhållandena.

Linjetrafikens utveckling sammanhänger med en framträdande tendens i tiden. Liksom man på inrikestransportområdet kräver reguljära transporter på bestämda tider och möjlighet att kunna sända mindre partier åt gången i en jämn ström, så kräver man nu detsamma på utrikestrafikområdet. T. o. m. så typiska trampsjöfartsartiklar som trävaror gå numera i mindre partier för varje köpare i allt större utsträckning reguljärt med linjefartyg. Regulariteten hör till den moderna organisationen och det rationella transportväsendet. Lagren äro mindre nu än förr, och därför måste transporter bli tätare och kunna beräknas komma fram på bestämd tid.

Industrien och handeln äro numera inställda på *kontinuerliga leveranser*, och det är just härvidlag som norrländsförhållandena erbjuda särskilda svårigheter, på grund av att isen binder hamnarna och transportererna under en stor del av året. Näringslivet i Norrland är inställt på säsongförhållan-

dena vad beträffar de stora transportererna för importen av stenkolk och koks, mineraloljor samt svavelkis jämte inrikestransporter av kalksten och i fråga om exporten av järnmalm och trävaror. Men för många andra varor är utvecklingen beroende av att transportererna kunna äga rum året runt.

Huru starkt isens bindande förmåga gör sig gällande framgår dels av vissa uppgifter avseende månaderna dec. 1936—juni 1937, dels av uppgifter över importen och exporten utav några varor i olika norrländska distrikt under vissa år.

Vad *kol- och koksimporten* angår lågo transportererna av dessa varor i översta Norrland t. o. m. Piteå under ett normalår som 1936—37 helt nere på grund av is under januari—maj, vad Haparanda beträffar även under december. Transporterna till Skellefteå och Umeå minskades redan dessförinnan avsevärt men kunde pågå ett stycke in i januari, var emot de började i maj. Skeppningarna till Örnsköldsvik pågå i regel under januari och ett stycke in i februari men ligga sedan nere till in i april månad. Transporterna till Härnösand avslutas praktiskt taget under december. Mindre skeppningar kunna äga rum i januari och februari. Under senare delen av februari, hela mars och en stor del av april pläga transportererna ligga nere på grund av ishinder. I Sundsvall pågår importen under januari för fullt och även i februari, men ligger sedan nere under mars och största delen av april för att i maj och juni nå toppsiffror. I Hudiksvall minskas importen starkt från september till oktober och november, ökas åter till nära nog maximum i december, tydligen på grund av utsikten till en god isvinter, för att sedan under januari minskas till hälften och i början av februari upphöra. Den upptages sedan åter i april. I Söderhamn pågick kol- och koksimporten utan avbrott ehuru med stark minskning särskilt under mars, då den var föga mer än 15 % av januarsiffran. Även under april var importen avsevärt beskuren, men i maj var den fullt normal. Gävle hamn hölls öppen för import hela året 1937. Dock märker man isens inverkan först i en stark ansvällning av importen under januari och därefter en stark minskning till hälften under februari och så ytterligare en halvering under mars för att sedan under april återtaga februarikvantitetens storlek och under maj vara fullt normal samt under juli månad uppnå en toppsiffra.

Trävaror och pappermassa tävla om att vara Norrlands största exportvara, medan järnmalmen till kvantiteten är avgjort störst.

Av *trävaror* är det blott ringa kvantiteter, som skeppas under vintern. Under normala år såsom 1937 låg exporten helt nere i alla distrikt norrut fr. o. m. Sundsvalls under månaderna februari—april, och i de nordligaste större delen av maj samt därjämte under stor del av december. Från de sydligaste distrikten, Hudiksvalls, Söderhamns och Gävles, var exporten under februari, mars och april 1947 ytterst obetydlig, resp. 763, 152 och 1 199 standards.

Norrlands största exportvara under vintern är *pappersmassa*. Transporterna från de nordligaste distrikten ligga i regel nere under januari—maj.

Detta gäller Haparanda och Luleå distrikt. I Piteå började exporten år 1937 under senare delen av maj. Från Skellefteå gingo nämnda år vissa transporter i början av januari men lågo sedan nere till i maj. Från Umeå skeppas i regel intet under februari till slutet av april. I Örnsköldsviks, Härnösands, Sundsvalls och Hudiksvalls distrikt låg exporten år 1937 helt nere under mars och var under februari starkt inskränkt. Från Söderhamns och Gävle distrikt undergår exporten en stark minskning under februari och än mera under mars men hålles under normala år dock i gång. En del transporter gå vintertiden järnvägsledes söderut och en del gå över norska hamnar.

Vintertrafiken i Norrland är bortsett från slutet av höstskeppningarna och början av vårskeppningarna av ringa omfattning. Importen av *andra varor* än de ovan nämnda är under vintern ytterst obetydlig. Exempelvis kan framhållas, att hela importkvantiteten — med bortseende från stenkol och koks samt mineraloljor — till hela Norrland under mars månad, den egentliga vintermånaden år 1937, som betecknas som ett normalt år i fråga om isförhållandena, ej var större än ca 1 000 ton. Exporten av *andra varor* än järnmalm och trävaror under vintertiden är som nämnts störst vad angår pappersmassa och omfattar eljest främst papp och papper, wallboard och liknande produkter samt järn och stål och produkter därav. De egentliga vinterskeppningarna av pappersmassa uppgingo år 1937 under i huvudsak februari—april till ca 120 000 ton, en ganska avsevärd kvantitet. Exporten av övriga varor var obetydlig.

Verkställda förfrågningar låta förstå, att industrien för framställning av särskilt papp och papper, wallboard m. m. men även av järn och stål samt produkter härav är starkt beroende av kontinuerliga transporter. Det synes vara tydligt, att den omständigheten att skeppningarna f. n. och före kriget ej varit större beror därpå, att utvecklingen hämmats av bristen på kommunikationer året runt. Järnvägstransporterna ha varit för dyra. Det har påpekats, att pappersbruk ej kunnat komma till stånd på grund av bristande möjligheter till billiga kontinuerliga transporter. Med sådana, de må delvis och för vissa distrikt komma till stånd genom statens isbrytareverksamhet och delvis, kanske mera, för andra distrikt uppnås genom en järnvägslösning av transportproblemet, sammanhänger uppenbarligen utvecklingen av den norrländska industriens tillverkning av mera förädlade produkter.

Pappersmassa tillhör de varor, som äro relativt beroende av kontinuerliga transporter. Den är också, som ovan framhållits, den största exportvaran under vinterperioden. För sydligaste Norrland kunna kontinuerliga transporter måhända under vanliga vintrar ske sjöledes — för den händelse rederierna vilja gå upp med sina fartyg — men för nordligaste delen av landet kunna sådana transporter icke garanteras. Undersökningar ha därför gjorts angående möjligheten att medelst låga järnvägsfrakter säkerställa skeppning över isfria hamnar, i första hand vad gäller transport f. v. b. med reguljära linjefartyg i transocean och medelhavsart.

Pappersmasseindustriens transporter.

Tekniskt sett synes kontinuerlig drift vara möjlig och även tillämplad inom norrlandsindustrien, jämväl vad sågverken beträffar. Däremot tycks det vara ekonomiskt omöjligt att åstadkomma kontinuerliga transporter under vintern för andra varor än ganska högvärdiga sådana, i första hand blekt cellulosa, konstsilkemassa, papper, wallboard o. d., möjligen också vanlig pappersmassa. I de fall, då konsumenterna i utlandet icke äro inställda på att hålla stora lager och där alltså konkurrensen kräver, att man levererar kontinuerligt mindre partier, måste frågan om vintertransporterna lösas. I regel synas de vanliga pappersmasseslagen, sulfit- och sulfatcellulosa, icke i högre grad vara beroende av kontinuerlig skeppning. Men om dylik kan åstadkommas till ekonomiskt överkomligt pris, förefalla dessa industriernas män ganska allmänt vara intresserade av att kunna sända varorna över isfri hamn, något som utredningen kunde konstatera vid en studieresa till de norrländska hamnarna.

Det är just i fråga om denna pappersmassa, som gränsen synes vara obestämd mellan möjligheterna att finna en ekonomisk kombinerad transport järnväg—linjesjöfart och nödvändigheten att lagra över vintern med hänsyn till ekonomien och säsongens krav. Det är också främst denna vara, som koncentrationsfrågan gäller. Den blekta cellulosan och den dyrbara konstsilkemassan liksom papper, wallboard och diverse nyare tillverkningar, där man är inställd på tidens tendens att icke hålla lager, spela ej så stor roll kvantitativt sett och synas i regel ha så pass högt värde, att de kunna tåla en järnvägsfrakt. Självfallet äro dock producenterna intresserade av en billig sådan frakt. Härmed sammanhänger ju också hela Norrlands utveckling till en industri med allt större förädling av sina råvaror.

Exportskeppningarnas organisation.

Hamnutredningen har från pappersmasseindustriföretagen med bistånd av Cellulosaföreningen inhämtat uppgifter för år 1937 rörande transporterernas organisation.

Dessa uppgifter hava givit vid handen, att massan exporteras till allra största delen *direkt* från fabriken med kontrakts- och trampfartyg och i mindre utsträckning med linjefartyg. Under år 1937 exporterades direkt 2 101 000 ton, varav 1 670 000 ton med kontrakts- och trampfartyg, i regel i hela laster, samt 431 000 ton med linjefartyg. De största kvantiteterna gingo från Sundsvalls- och Härnösandsdistrikten samt från Söderhamns, Umeå, Gävle och Örnsköldsviks distrikt. Direktexporten från andra delar av landet än Norrland var ganska obetydlig, ca 65 000 ton, varav 40 000 ton från vänerhamnarna.

Den export, som ägde rum i form av *kombinerad transport* eller omlastningstransport, uppgick till 618 000 ton, varav 386 500 ton gick på järnväg

och 231 500 ton med kust- eller kanalbåt till exporthamnen. De största utskieppningsdistrikten äro Göteborgs med 343 000 ton, Trondheims (Hommelvik), Gävle, Stockholms och Halmstads.

56 000 ton ha rapporterats sända över Trondheim och 26 000 ton över Hamburg och Bremen. Sannolikt hava större partier, som destinerats till Norge eller Tyskland, liksom till en del andra länder, därifrån vidareänts. Av omlastningsexporten över Göteborg ankom 176 000 ton per järnväg och 167 000 ton med fartyg, och uttransporterna från Göteborg ägde rum för 331 000 ton med linjefartyg och för 12 000 ton med kontrakts- och trampfartyg.

Den kombinerade transporten med *linjefartyg* avsåg till 250 000 ton *transoceana länder*, till 69 000 ton medelhavsländer och i övrigt europeiska länder. Av denna export till transoceana och medelhavsländer gick 188 000 ton ut över Göteborg och 29 000 ton över Stockholm, allt med svenska fartyg. Något över 100 000 ton ankom till Göteborg från Vänerområdet, till största delen med fartyg. De stora transporterna kommo från Norrland, varav endast 8 800 ton med järnväg och resten med kustbåt. Till Stockholm ankom 8 400 ton med järnväg och återstoden med kustbåt.

Omlastningsexporten med *kontrakts- och trampfartyg* bestod av 104 000 ton, varav 45 000 ton till transoceana och 4 500 ton till medelhavsländer.

Direktexport med linjefartyg, 431 000 ton, fördelade sig med 254 000 ton till transoceana länder och 26 000 ton till medelhavsländer samt 149 000 ton till europeiska länder (2 000 ton till obekant destination). Största trafiken till transoceana och medelhavsländer gällde Söderhamns distrikt (82 500 ton), Härnösands (45 600 ton), Sundsvalls och Örnsköldsviks distrikt. Gävle linjetrafik var störst till europeiska länder. Karlstad hade större export till sådana än Gävle.

Direktexporten med kontrakts- och trampfartyg utgjorde 1 670 000 ton, varav till transoceana länder 734 000 ton, till medelhavsländer 16 000 ton och resten till europeiska länder. Största trafiken till transoceana och medelhavsländer gällde Sundsvall (239 000 ton) och Härnösand (165 000 ton).

Hela exporten till transoceana och medelhavsländer utgjorde 1 400 000 ton skeppningsvikt, vartill sannolikt komma avsevärda partier i första hand angivna till europeiska länder.¹ Härav gick direkt med linjefartyg 280 000 ton och efter omlastning 319 000 ton. Av sistnämnda kvantitet exporterades 188 000 ton över Göteborg med svenska fartyg. De svenska linjerna hämtade närmare 300 000 ton direkt i norrländska hamnar och lastageplatser. Det är en kvantitet av denna storlek det närmast rör sig om, då det är fråga om en koncentration av den transoceana linjetrafiken, innebärande att fartygen icke gå upp till Norrland utan hämta norrlandsvarorna och främst pappersmassa i sydlig isfri hamn.

¹ Transitoexporten över tyska hamnar — varav sannolikt en stor del utgöres av massa — uppgives i tysk statistik för år 1937 till 369 000 ton.

Järnvägarnas tomvagnsdragning.

Efter framställning av 1941 års isbrytarutredning verkställde järnvägsstyrelsen en undersökning angående möjligheterna för en omledning under vintern av den norrländska exporten över järnväg till isfri exporthamn. Av denna undersökning framgick, att det under normala förhållanden på Statens järnvägars linjer Ånge—Krylbo och Ostkustbanan funnes dels en icke utnyttjad transportkapacitet av omkring 400 vagnar eller 6 600 ton netto per dag, dels ett tomvagnsöverskott i den från Norrland söderut gående trafiken, vilket överskott kunde uppskattas till 60 vagnar per dag, motsvarande 1 000 ton per dag med last. Det funnes alltså ur teknisk synpunkt möjlighet för Statens järnvägar att vintertid transportera ökade kvantiteter av sådana godsslag, som eljest befraktades sjöledes. Överskottet skulle uppgå till ca 100 000 ton för fyra vintermånader. Ur ekonomisk synpunkt ställde sig frågan betydligt svårare, och järnvägsstyrelsen fann, att det bortsett från enstaka undantagsfall vore uteslutet att medge så låga frakter som vore erforderliga för att möjliggöra transport av massgods järnvägsledes under tider, då sjöfarten vore stängd.

1941 års isbrytarutredning fann för sin del järnvägsstyrelsens svar på sin begäran icke vara uttömmande. Frågan om möjliggörandet av transporter järnvägsledes av de norrländska skogsindustriernas tillverkningar av massgods under vintern borde icke få anses vara avförd från dagordningen utan borde upptagas till fortsatt undersökning utan dröjsmål.

Då kontinuerliga leveranser från Norrland särskilt till transoceana marknader äro av betydelse för frågan om koncentrationen av den transoceana linjetrafiken till en eller ett fåtal hamnar, och då tomvagnsförflyttningen inom andra delar av landet även skulle kunna tänkas utnyttjad till fördel för en koncentration, har *hamnutredningen* gjort en undersökning av tomvagnsförflyttningen på statens järnvägar.

Primärmaterialet till undersökningen utgöres av månadsrapporter över tomvagnsförflyttningen mellan Statens järnvägars trafiksektioner, som uppgöras av järnvägsstyrelsens godstrafikbyrå på grundval av trafikinspektionens uppgifter av verkställd vagnfördelning. De tillgängliga rapporterna för förkrigstiden avse året oktober 1938—september 1939.

Tomvagnsdragningen från Norrland under nämnda tid åskådliggöres av karta 10, som visar sträckbelastningen av tomma, öppna och slutna vagnar mellan sektionerna i riktning söderut. Av kartan framgår, att antalet slutna vagnar på sin väg söderut till Krylbo uppgår till 64—69 % av hela antalet södergående tomvagnar. Mellan Bollnäs och Örebrosektionerna uppgår antalet vagnar till ca 18 900, och från den senare sektionen gå ca 13 900 till söderut belägna sektioner och till Stockholmssektionen omkring 4 300. Norrifrån från Ostkustbanan gå dessutom ca 1 800 vagnar till Stockholmssektionen. De öppna vagnarna gå nästan uteslutande till Stockholms- och Norrköpingssektionerna, i huvudsak till Stockholmssektionen (ca 3 700 vagnar). De slutna vagnarna gå till största delen till Falköpings-, Nässjö-, Malmö- och

Hälsingborgssektionerna, varav till den förstnämnda ca 5 300 och till de sistnämnda ca 4 300 vagnar.

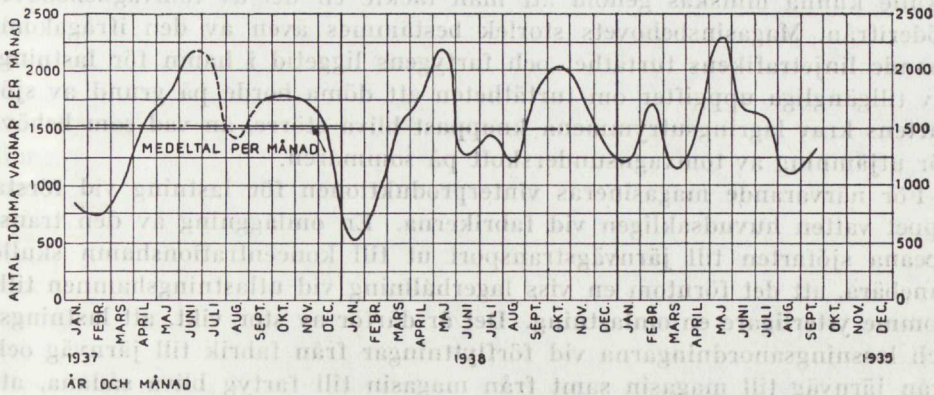
Då tomvagnarna i primärmaterialet icke uppdelats på olika vagntyper, kan vagnarnas lastförmåga icke bestämmas annat än överslagsvis, varvid öppna vagnar antagas lasta 20 ton och slutna 15 ton. En approximativ beräkning av de varukvantiteter per år, som skulle kunna befordras med de återvändande tomvagnarna från Norrland, och en undersökning avseende de produktionsområden, för vilka dessa skulle kunna komma i fråga, ger emellertid vid handen — om man förutsätter, att samtliga tomvagnar utnyttjades — att det skulle vara möjligt att befordra lågt räknat omkring 60 000 ton från Kirunasektionens trafikområde till mellersta och södra Sverige; från sträckan mellan Boden och Hällnäs skulle kunna sändas omkring 90 000 ton — förutsatt att icke tomvagnsöverskottet från Kirunasektionen utnyttjades för lastning inom denna sektion. Antager man, att tomvagnsöverskottet från bandelar belägna norr om Luleåsektionen icke utnyttjas för lastning inom där belägna sektioner, skulle från Umeåsektionen kunna lastas omkring 120 000 ton gods för vidarebefordran söderut. Från Sollefteåsektionen skulle under analoga förutsättningar kunna sändas omkring 320 000 ton varor. En jämförelse med uppgifter för trafiken år 1937/38 visar, att trafiken i stort sett varit ganska konstant.

Om tomvagnsdragningen från Norrland kunde komma att utnyttjas till fördel för en koncentration av den transoceaniska linjefarten, synes pappersmassa med hänsyn till godsets art lämpa sig särskilt väl som lastningsobjekt. Såsom bearbetningarna av det från de svenska, transoceaniska och medelhavslinjerederierna införskaffade materialet rörande exporten av pappersmassa visat, kan den ytterligare möjliga koncentrationen av massa gälla högst ca 300 000 ton per år, om man utgår ifrån 1937 års förhållanden. Hela den maximalt möjliga ökningen av en koncentration är under nämnda förutsättning således icke större, än att den teoretiskt sett skulle kunna transporteras med de från Norrland återgående tomvagnarna.

De hamnar, som med hänsyn till tomvagnsrörelsens riktning och omfattning skulle kunna komma i fråga, när det gäller denna omlastning, äro Stockholm, Norrköping, Göteborg och Malmö i nu nämnd ordning. Emellertid finnes en annan faktor av kanske större betydelse, nämligen linjesjöfartens anknypningspunkter och turtäthet. Med tanke härpå kunna endast Göteborg och Stockholm ifrågakomma. Dirigeras trafiken till endera av dessa två hamnar, sker en omläggning av tomvagnsrafiken till de ursprungliga mottagningssektionerna, genom att dessa då få täcka sitt tomvagnsbehov från omlastningshamnen. För att kunna bedöma, vilket alternativ som är att föredraga ur järnvägssynpunkt, har en jämförelse gjorts mellan de lastade vagnarna och den därefter följande tomvagnsdragningens transportarbete. Denna visar, att ur järnvägssynpunkt Göteborg är mindre lämplig som centralhamn. Jämfört med Stockholm är transportarbetet omkring 4 800 000 vagnkm eller bortåt 100 000 000 tonkm större till Göteborg, medan tomvagnsdragningen blir ungefär densamma.

DIAGR. 7 TOMVAGNSDRAGNINGEN FRÅN NORRLAND PER MÅNAD ÅREN 1937-1939.

FRÅN ÅNGE - BOLLNÄS - OCH ÖREBROSEKTIONERNA.

TILL { STOCKHOLMS-, FALKÖPINGS-, NORRKÖPINGS-
NÄSSJÖ-, MALMÖ- OCH HÄLSINGBORGSSEKTIONERNA.

De transoceana linjer och linjer på medelhavshamnar, som kunna tänkas komma att utnyttja de möjligheter, som tomvagnsdragningen från Norrland erbjuder, utgå emellertid i de flesta fall från Göteborg, och ur sjöfartssynpunkt förefaller Göteborg vara att föredraga som centralhamn, då tidsvinsten genom att fartygen slippa gå upp till Norrland blir vida större än om Stockholm skulle bli centralhamn.

För att tomvagnsdragningen helt skall kunna utnyttjas fordras bl. a., att dess rytm sammanfaller med den transoceana linjefartens. Säsongsvariationerna i tomvagnsdragningen ha därför undersökts. I diagr. 7 ha åskådliggjorts variationerna månadsvis i trafiken från Ånge-, Bollnäs- och Örebrosektionen till Stockholms—Falköpingssektionerna, Norrköpings-, Nässjö-, Malmö- och Hälsingborgssektionerna tillsammans under åren 1937, 1938 och 1939 t. o. m. september månad. För år 1937 saknas uppgifter under det tredje kvartalet, och i diagrammet är kurvan för denna tid baserad på antagna värden. Under år 1939 kan tomvagnsrörelsen ha rönt inverkan av beredskapsåtgärder inför det väntade kriget, varför de slutledningar, som kunna dragas på grundval av trafikens variationer, böra begränsas till år 1938. Diagrammet företer för övrigt stora likheter under första halvåret och sista kvartalet åren 1937 och 1938.

År 1938 utgjorde medeltrafiken per månad omkring 1500 vagnar. Underskott i förhållande till medeltalet uppvisade januari och februari, juni, augusti och december. Om samtliga tomvagnar skulle lämpa sig för transporter av pappersmassa och om man räknar med att de årliga massatransporterna skulle omfatta 300 000 ton, skulle kontinuerliga transporter kunna anordnas under mars—juni, juli och september—november, försåvitt icke veckovariationerna i tomvagnsdragningen eller linjesjöfartens rytm lägga hinder i vägen. Under sommarmånaderna skulle en viss lagerhållning bliva

nödvändig, för vilken ett magasin om ca 2 000 m² synes vara tillräckligt. Under januari och februari, då de tomma vagnarna i viss utsträckning synas komma till användning på grund av isspärren, skulle lagringsutrymmet behöva ökas med ca 5 300 m² eller till omkring 7 300 m². Detta utrymme skulle kunna minskas genom att man täckte en del av tomvagnsbehovet söderifrån. Magasinsbehovets storlek bestämmes även av den ifrågakommande linjetrafikens turtäthet och fartygens liggetid i hamn för lastning. Av tillgängliga uppgifter om turtätheten att döma borde på grund av sjöfartens krav lagringsutrymmena knappast bli större, än vad som behövs för utjämning av tomvagnsunderskott på sommaren.

För närvarande magasineras vinterproduktionen för lastning vid första öppet vatten huvudsakligen vid fabriker. En omläggning av den transoceaniska sjöfarten till järnvägstransport ut till koncentrationshamn skulle innebära, att det förutom en viss lagerhållning vid utlastningshamnen tillkomme ytterligare en omlastning. Det är därför av stor vikt, att lastnings- och lossningsanordningarna vid förflyttningar från fabrik till järnväg och från järnväg till magasin samt från magasin till fartyg bli sådana, att de medge snabb omlastning, så att kostnaderna hållas på låg nivå. De i tomvagnsdragningen ingående vagnstyperna utgöras till omkring två tredjedelar av slutna vagnar, d. v. s. vagnar, som mindre väl lämpa sig för snabb lastning och lossning. Då det rör sig om massgods i form av ensartade, lätt hanterbara och icke alltför stora balar, synes det eljest icke möta större svårigheter att ekonomisera omlastningen. Exempel på modern lösning av omlastningsproblemet är Kvillemagasinet i Göteborg, som är specialbyggt för lagring av pappersmassa. Omlastningen sker här med elektriskt drivna traverser, utrustade med specialbyggda gripare för massabalar, vilka taga 4 balar åt gången. Transportörer synas också kunna komma till användning.

Som framgår av karta 10 (övre vänstra hörnet) var tomvagnsdragningen till Norrland av ringa omfattning och sträckte sig bortsett från Stockholm endast till Örebrosektionen. Sammanlagt rörde det sig om ca 1 800 nästan uteslutande öppna vagnar, varav 433 utgjordes av öppna vagnar från Stockholms- till Bollnässektionen. Kartorna 11 och 12 visa tomvagnsdragningen från Göteborgs- och Stockholmssektionerna. Som synes av kartorna gick tomvagnsöverskottet för båda sektionerna, då det gäller slutna vagnar, söderut. Det betydande överskottet av öppna vagnar vid Göteborgssektionen gick till större delen österut; på sträckan Hallsberg—Katrineholm var belastningen ca 3 900 vagnar, och enbart till Stockholm gingo ca 2 400 vagnar. Frågan om utnyttjandet av den tomvagnsdragning som redovisas å kartorna 11—12 berör importen. Det vill synas, som om denna tomvagnsdragning skulle kunna användas för distribution av det med linjefartygen ankomna importgodset.

Undersökningen av Statens järnvägars tomvagnsdragning har givit vid handen, att ett mycket stort tomvagnsöverskott från Norrland existerade normalt före kriget samt att detta gick icke till Göteborg — rätt mycket

gick till Falköpingssektionen, där det togs i anspråk för bl. a. cement- och livsmedelstransporter norrut — utan till Stockholm, delvis även till Norrköping. Under de egentliga vintermånaderna var dock tomvagnsöverskottet mindre än genomsnittet, något som uppenbarligen verkar menligt på detta överskotts utnyttjande under tiden då sjöfarten på Norrland är stängd. Av detta skäl samt med hänsyn till att linjefartygen i och för uppehållande av större turtäthet och verklig regularitet icke synas kunna anlöpa de norrlandska hamnarna under sjöfartssäsongen och endast sydlig koncentrationshamn under vintern, samt då man svårligen kan bygga ut en koncentrationshamn med alla tillhörande dyrbara anordningar annat än för konstant trafik året runt, torde koncentrationen böra avse hela årstrafiken.

Man synes kunna ifrågasätta, om vinsten av att draga ned massan från Norrland till Stockholm skulle bliva tillräckligt stor för att motivera att en stor del av linjetrafiken stannade i denna hamn. Måhända kunde tomvagnarna till Falköpingssektionen utnyttjas för export över Göteborg — kanske också tomvagnarna till Nässjö- och Malmösektionerna, men omdirigeringen bleve mera betydande och tomvagnsdragningen större i detta fall, än om hela trafiken ginge över Stockholm. Genom Göteborgsalternativet skulle omkring 75 % av tomvagnarna från Norrland kunna utnyttjas. Resten, 25 %, torde kunna utnyttjas på Stockholm utan omdirigering.

Idén om begagnandet av tomvagnarna från Norrland för transport av pappersmassa för vidare skeppning med transoceaniska linjefartyg, koncentrationsstanken, pekar som ovan antytts ur järnvägssynpunkt mera mot Stockholm som koncentrationshamn, medan den ur sjöfartssynpunkt mera visar på Göteborg. Det förefaller, som om man endast vid sistnämnda alternativ skulle kunna tänkas göra en vinst för rederierna, därigenom att de slipa göra en vändslinga runt Östersjön och Bottniska viken och sålunda vinna så mycken tid, att deras turtäthet kan ökas väsentligt. Man har beräknat, att om alla våra transoceaniska linjefartyg ginge upp i Östersjön för att lasta, så skulle erfordras 20 % flera fartyg än om linjerna endast angjorde Göteborg. Det vill synas, som om skeppning över Stockholm skulle kunna ligga bättre till för vissa linjer, vilkas fartyg gå genom Kielkanalen och Engelska kanalen, medan skeppning över Göteborg skulle kunna lämpa sig bättre för linjer, vilkas fartyg gå förbi Skagen och norr om Skottland.

Frågan gäller emellertid icke enbart norrlandsexporten. Det existerar ej blott tomvagnsdragning från Norrland utan också en betydande sådan från Göteborg—Falköping till Stockholm, från Göteborg—Halmstad—Hälsingborg till Malmö samt från Stockholm—Norrköping—Nässjö till Malmö. Här gäller det möjligheten att utnyttja tomvagnarna för importen, ett problem som också sammanhänger med förläggningen av de transoceaniska och medelhavslinjefartygens ändpunkter i Sverige.

Det bör anmärkas, att tomvagnsdragningen under kriget och tiden där-efter ändrat karaktär, bl. a. beroende på stora södergående vedtransporter. För framtiden räknar man vidare med att Norrbottens järnverk skall komma att uppvisa ett betydande behov av södergående transport, som kan

komma att väsentligt förändra bilden av vagnsrörelsen. Därtill kommer, att järnvägsförstatligandet i en del fall förändrat vissa förhållanden i fråga om tomvagnsdragningen i södra Sverige.

Industrien och koncentrationsfrågan.

Koncentrationsfrågan har många aspekter. En gäller *industriens belägenhet* med avseende å möjlighet av export med fartyg eller järnväg. Praktiskt taget hela den norrländska pappersmasseindustrien, som arbetar för export, äger transportmöjligheter sjöledes. Omkring hälften av 1937 års export härledde sig från industrier med järnvägsförbindelse, och för ungefär en fjärdedel låg sådan förbindelse inom 5 km:s avstånd från järnvägsstation. Det vill alltså synas, som om de massafabriker som exporterar till transoceanica och medelhavsländer ligga så till, att en stor del av exporten kan gå per järnväg. Under förutsättning att det ur nationalekonomisk synpunkt skulle visa sig riktigt, att transporterna leddes per järnväg till en eller flera isfria koncentrationshamnar, torde därför inga större tekniska hinder föreligga för en betydande omläggning. Dock fordras givetvis i en hel del fall att järnvägsspår dragas till fabrik.

Järnvägstransporterna utgjorde under vintern 1936—37 vad gäller pappersmassa för omlastning i fartyg till transoceanica och medelhavsländer endast 40 000 ton.

Under samma vinter skedde lagring i avvaktan på export vid isfritt vatten av ca 300 000 ton massa.

Uppgifter hava begärts från massafabrikerna angående *lagringskostnadernas storlek*, såväl de direkta som de indirekta, för vinterlagringen. Till de förra höra räntekostnader för massan, försäkringskostnader, personalkostnader m. m. Till de senare räknas ränta och avskrivning å kapital nedlagt i lagermagasin, underhåll och försäkring av dessa m. m. Vid beräkning av vinsten vid kontinuerliga transporter gentemot lagring under vintern synes man dock ej böra räkna med de indirekta kostnaderna. De direkta kostnaderna för vinterlagringen beräknas för 1936—37 med viss komplettering i de fall, då uppgift saknas, till omkring 400 000 kr. eller ca 1,33 kr. per ton. Det är svårt att bedöma om denna siffra är sannolik. Till jämförelse må nämnas, att 1941 års isbrytarutredning genom en undersökning avseende samma vinter erhållit genomsnittet 1,15 kr. per ton. Det är uppenbart, att kostnaderna till en del variera med lagringstidens längd men också bero på hur de lagrade kvantiteterna beräknats. Man har sökt att få fram lagringen utöver den normala. Av betydelse är även vilka slag av massa som ifrågakommit. En hållpunkt är att genomsnittsvärdet av hela massaskeppningen 1937 var ca 160 kr. per ton. Enligt denna norm skulle 300 000 ton äga ett värde av ca 50 milj. kr. och lagringskostnaden utgöra ca 0,8 % av massans skeppningsvärde.

Om denna beräkning är riktig, skulle kostnaderna hänföra sig väsentligen till räntekostnader, vilka otvivelaktigt äro den avgjort största delen. Detta

skulle också innebära, att lagringen hänför sig till huvudsakligen fabriker i de södra distrikten av Norrland.

Den här ifrågavarande uppgiften visar att lagringskostnaderna äro relativt små. De kunna alltså icke väga tungt i vågskålen, då det gäller att mot varandra ställa en lagring under vintern och skeppning första öppet vatten mot transport vintertid till isfri hamn för export.

I detta sammanhang må även nämnas något om lagringen i utlandet. I allmänhet brukar denna ombesörjas av köparen av massan, pappersbruken.

Möjligheterna till lagring i utlandet variera betydligt. De engelska pappersbruken äro inställda på att få in all massa sjöledes och hava därför sedan gammalt stora lagringsmöjligheter i egna magasin. De taga också in större kvantiteter och i regel hela vinterbehovet under hösten. De amerikanska pappersbruken, som i förevarande sammanhang äro av större intresse, sakna i allmänhet möjlighet att lagra mera betydande kvantiteter, beroende därpå att de äro inställda på att få sitt behov i betydande grad täckt genom järnvägstransporter från amerikanska och kanadensiska fabriker. Järnvägarna ställa emellertid till förfogande mycket billiga magasinstrymmen med låga lastningskostnader.

Konkurrensen med andra leverantörer, som kunna prestera kontinuerliga leveranser, kan i viss mån tvinga svenska exportörer att skeppa massa året runt. Att det härvidlag kräves, antingen att det är fråga endast om dyrare varukvaliteter, som kunna bära relativt höga transportkostnader vid övergång till kombinerade transporter, eller för billigare kvaliteter mycket låga transport- och omlastningskostnader, är givet. Detta gäller i synnerhet som *sjöfrakterna* i allmänhet äro ungefär desamma från norrländska hamnar som från svensk västkusthamn. Frakten utgjorde år 1937 för kemisk massa till engelska ostkusthamnar från Sundsvall—Härnösand omkr. 10 kr. per ton och från Umeå—Piteå ca 12 kr. per ton. Till USA:s ostkust utgjorde motsvarande frakt 14—16 kr. per ton.

Då järnvägsfrakten för torr massa från Sundsvall till Göteborg nämnda år utgjorde 21,34 kr. per ton, är det uppenbart, att exportören endast under förutsättning av mycket stor fraktnedsättning kan reflektera på kombinerad transport järnvägsledes över koncentrationshamn.

Emellertid hava betydande *förändringar* i pappersmasseindustriens produktion och dess behov av kontinuerliga transporter ägt rum sedan 1937. Framför allt gäller detta förskjutningen till förmån för dyrare kvaliteter, sådana som blekt cellulosa (viscosmassa och ädelcellulosa etc.), vilka till stor del kunna bära en järnvägstransport till exporthamn och öka möjligheterna för en koncentration av trafiken till isfri hamn.

Sjöfarten och koncentrationsfragan.

Om nu industrien endast i viss utsträckning och under vissa förutsättningar äger större intresse för övergång till kombinerade transporter, så har måhända sjöfarten mera att vinna härpå. I det föregående har antytts bl. a.,

att de mycket dyra moderna linjefartygen endast ogärna av redarna användas i isfarvatten på grund av de stora skadekostnaderna, uppgående till över 1 milj. kr. om året, och att de för en ekonomisk drift behöva utnyttjas i största möjliga utsträckning för sin egentliga uppgift samt att man genom att koncentrera trafik kunde uppnå större turtäthet. Det borde därför undersökas, huruvida icke en trafikkoncentration skulle kunna innebära lägre transportkostnader.

Bl. a. skulle härigenom kunna uppnås att man undviker *tomgång av fartygen* upp till Norrland. Det kunde nämligen anses vara en mindre god transportekonomi, att fartygen i stor utsträckning gå upp till Norrland tomma för att där hämta last, medan ett annat transportmedel, järnvägarna, taga last huvudsakligen norrut men gå i hög grad med tomma vagnar i sydgående riktning. Såsom ett komplement till undersökningen rörande järnvägarnas tomvagnsdragning har man därför ansett sig böra belysa »tomvagnsdragningen» på sjön vad Norrland angår.

Hamnutredningen hade planerat en undersökning angående barlasttonnaget i norrlandshamnarna, men denna har icke kunnat fullföljas, då det visade sig, att olika principer tillämpades av hamnar och lastageplatser vid redovisningen av ifrågavarande företelse. Däremot har en undersökning verkställts genom Stockholms hamnstyrelse angående fartygens barlastgång från Stockholm. Denna hamn har ju ifrågasatts såsom en av de eventuella koncentrationshamnarna, vilken på grund av sin karaktär av konsumtionsortshamn med ringa export får ett mycket stort barlasttonnage. Undersökningen gäller år 1938.

Densamma visar först, att utav de 101 fartyg om 130 605 nettoton, som år 1938 ankommo till Stockholm *i linjefart* i utrikes fart och avgingo i barlast, 28 st. om 38 263 nettoton gingo till nordsvenska hamnar för att hämta last, och av de 973 fartyg om 1 012 776 nettoton, som avgingo *i trampfart*, 186 st. om 275 556 nettoton gingo till nordsvenska hamnar för att få last. Norrlandshamnarna betydde alltså mycket för de fartyg, som anlöpte Stockholm utan att där få utgående last. 22 linjefartyg om 24 109 nettoton fingo gå direkt till utrikes ort tomma, och detsamma gällde 531 trampfartyg om 475 840 ton.

För linjetrafiken synes dirigeringen av fartygen till Norrland för att få last icke spela så stor roll. Mest betyder Norrland härvidlag för trafiken på Nord- och Mellanamerika, i vilket fall 7 fartyg om 20 010 nettoton gingo norrut för att få last.

För trampfarten betyder däremot Norrland helt naturligt vida mer, enär dess exportprodukter till största delen ju äro typiska trampartiklar. Som väntat kom härvid trafiken på Storbritannien och Irland i främsta rummet, med ej färre än 74 fartyg om 116,018 ton, som gingo till norrländska hamnar för att få last. I andra rummet kom trafiken på Nederländerna och Belgien med 49 fartyg om 99 279 ton och i tredje rummet trafiken på Gdynia—Danzig med 25 fartyg om 22 090 ton. 7 fartyg om 18 579 ton i trafik på Nord- och Mellanamerika hämtade last i Norrland.

Det från Stockholm utgående barlasttonnaget vad linjefarten beträffar hämtade sin största last, trävaror, i Göteborg, 17 563 m³, och därefter över 10 000 m³ i vardera Gävle och Sundsvalls tulldistrikt. Härefter följde i storlek Söderhamns, Härnösands, Piteå, Örnsköldsviks och Umeå distrikt. Vad trampfarten angår hämtades trävaror främst i Sundsvalls distrikt, 38 609 m³, Gävle 30 982 m³ samt vidare i Härnösands, Skellefteå, Hudiksvalls och Umeå distrikt m. fl. Det allra mesta av godset har hämtats i stadshamnar och lastageplatser med järnvägsanslutning.

Pappersmassa är näst malmen den största vara som barlasttonnaget sökt sig till. Linjefartygen hämtade sina största massalaster främst i Gävle distrikt, 98 259 ton, och därefter i Söderhamns, 46 058 ton, Sundsvalls 45 027 ton, och Örnsköldsviks 40 285 ton. Trampfartygen hämtade sina största laster i Härnösands (52 031 ton) och Sundsvalls distrikt (33 845 ton).

Enär pappersmassetransporterna erbjuda speciellt intresse med hänsyn till koncentrationsfrågan, har en särskild bearbetning av materialet gjorts för denna vara vad norrlandshamnarna beträffar med fördelning främst på de länder, som transporterna gälla, d. v. s. den trafik, i vilken fartygen gingo. Det visar sig, att de största transporterna av massa med från Stockholm utgående barlastade fartyg gällde Nederländerna, Belgien och England samt transoceaniska länder. Transporterna till Nederländerna och Belgien voro stora för det gods som gick med linjefartyg. Transporterna till England däremot avsågo övervägande trampfartyg, medan transporterna till transoceaniska länder, ca 100 000 ton massa, till allra största delen gällde linjefartyg. Detta sistnämnda är av särskilt intresse med hänsyn till koncentrationsfrågan och alternativet Stockholm. Det mesta av pappersmassan med linjefartyg gick till Nordamerika. Omkring 100 000 ton pappersmassa skeppades med fartyg, som slutlossat i Stockholm och som gingo upp till norrlandshamnar för att intaga denna last.

Vad beträffar massatransporter till Nordamerika var det huvudsakligen med svenska linjefartyg, avgångna i barlast från Stockholm, som massan hämtades. Det mesta inlastades mellan Gävle och Härnösands distrikt, och detta kunde måhända anses peka därhän, att avståndet mellan Stockholm och de ifrågakvarande norrlandshamnarna är väl litet, för att fartygen skola göra någon större vinst i tid och kostnader genom att vända i den förstnämnda hamnen. I fråga om mindre kvantiteter måste det dock alltid vara fördelaktigt att hämta dessa i Stockholm.

Då den barlastgång hos tonnaget, som här redovisats, blott är en del av motsvarande för hela landet vid trafiken på Norrland, vill det synas, som om rederierna skulle kunna vinna på, att en reduktion härvidlag vad angår den transoceaniska och medelhavstrafiken äger rum genom en koncentration till sydliga isfria hamnar.

För att belysa, huru *kostnaderna för rederierna* ställt sig under förkrigstiden vid alternativ av anlöpning blott av Göteborg gentemot anlöpning även av norrlandshamnar, hava uppgifter benäget ställts till förfogande av ett an-

tal linjerederier, avseende ett ganska betydande antal resor av fartyg i ocean- och medelhavsford, varvid en detaljerad jämförelse gjorts mellan faktiska kostnader vid norrlandsanlöpfung och beräknade sådana för anlöpfung i Göteborg. Vid denna jämförelse har räknats dels med beräknade lokalfrakter enligt gällande taxa utan rabatter, dels med järnvägsfrakter, likaledes utan rabatter. Slutligen har en omräkning gjorts, varvid man utgått från den fraktoffert, som Statens järnvägar lämnat och vilken gäller under vissa förutsättningar. Härvid har man också räknat med den tidsvinst, som fartygen göra vid göteborgsalternativet, vilken medför minskning i omkostnader och ökning i fartygens nettovinst, genom att varje resa tar kortare tid, och härigenom flera resor per år möjliggöras.

Det ligger i sakens natur att det icke är möjligt att verkställa beräkningarna för de olika rederiernas fartyg på fullt likformigt sätt eller att taga riktig hänsyn till alla inverkan­de förhållanden. Beräkningarna kunna därför icke göra anspråk på att visa annat än tämligen approximativt, hur kostnaderna gestalta sig.

Kalkylerna, grundade på de faktiska kostnaderna jämförda med de beräknade, varvid man räknat med orabatterade lokal- eller järnvägsfrakter, giva över lag ett utslag till koncentrationshamnsalternativets nackdel. Det är därför uppenbart, att frågan om realiserandet av koncentrationstanken i hög grad beror på, huru långt järnvägarna kunna sänka sina taxor för transporter av pappersmassa och andra exportprodukter för skeppning med transocean och medelhavslinjefartyg och huru låga omlastningskostnaderna och de eventuella lagringskostnaderna kunna bli­va i exporthamnen.

De kalkyler, som gjorts på grundval av faktiska kostnader för norrlandsalternativet jämförda med beräknade för göteborgsalternativet, varvid man utgått från Statens järnvägars fraktoffert och motsvarande för omlastnings­gods samt med viss reduktion av själva omlastnings- och lagringskostnaderna i exporthamn, visa, att ibland en mindre vinst men ibland en icke obetydlig förlust uppstår för koncentrationsalternativet. Huruvida det ena eller andra förhållandet råder, beror på lastens storlek och art, antalet hamnanlöpfungar, tidsvinsten och nödvändigheten att anlita järnväg och kustbåt för mer eller mindre långa lokala transporter. De påvisbara vinsterna, där de förekomma, synas knappast vara av den storleksordning, att de i och för sig motivera, att man bygger några mera betydande planer i anslutning till koncentrationstanken.

Det vill emellertid synas som om det funnes vissa faktorer, som man i här ovan relaterade beräkningar icke kunnat taga hänsyn till men vilka måhända kunna tänkas spela en betydande roll. En av dessa är, att det i regel måste anses vara en vinst för redaren att slippa gå upp under vinter­månaderna till norrlandshamnarna och riskera sina dyrbara fartyg. Han vinner också härigenom i assurans­kostnader. Och fråga är om det icke även under den övriga delen av året kan vara en fördel att slippa gå den långa vägen upp, ofta i barlast. Man synes kunna ifrågasätta, om man gör denna vinst full rättvisa genom att blott räkna med tidsvinsten och dagsvinsten.

Det kapital som ligger i fartygen blir ju utnyttjat på ett helt annat sätt, om fartygen få anlöpa endast en hamn.

Å andra sidan bliva lastningskostnaderna ofta högre i koncentrationshamn, där trafikstockning kan uppstå. Rederierna räkna även med ökade skadestånd för godsskador vid kombinerad transport. De taga vidare hänsyn till att vid anlöpning av endast koncentrationshamn norrlandshamnarna och ofta även andra erhålla en sämre service. Särskilda svårigheter uppstå dessutom för importens distribution. Vissa slag av gods, t. ex. frukt, tåla ej en omlastning, och för kylgods liksom för värmegods kan en sådan ställa sig ej blott dyrbar utan även svår att realisera.

När därför den frakt rederierna erhålla icke alls eller endast i ringa mån tar hänsyn till skillnaden i transportkostnaderna mellan ostkust-, norrlands- och västkusthamn, menar man, att man icke kan förorda en koncentration i högre grad än den som ger sig av de rådande förhållandena. En koncentration skulle vara eftersträfvansvärd ur nationell synpunkt genom att den främjar exporten, i den mån de totala transportkostnaderna kunde reduceras. Men någon möjlighet härtill har icke syntts föreliggande.

Att en genomförd starkare koncentration av här ifrågakommande slag av transporter skulle oförmånligt påverka *kustsjöfarten* är uppenbart, då den skulle överflytta betydande massatransporter från denna sjöfartsgren till järnvägarna. Enär denna sjöfart är av stor betydelse för Norrland, måste det anses vara en mycket olycklig verkan, om den måhända avgörande faktorn i dess ekonomi undandrages.

KAP. XI.

Statens ställning till hamnbyggandet.*Historik.*

Någon gräns för statens befattning med de svenska hamnarnas utbyggande under 1500- och 1600-talen torde ej kunna påvisas. Man skilde då ur administrativ synpunkt icke så strängt mellan de statliga och de kommunala områdena. Städerna uppfattades kanske mera som statens organ än som självständiga kommuner, och detta inverkade helt naturligt på statens förhållande till hamnarna. Hamnarna voro då av enklaste beskaffenhet och hade till huvuduppgift att erbjuda fartygen goda ankarplatser. De ägde betydelse kanske minst lika mycket för försvarssyften som för handelssjöfarten, något som måste taga sig särskilda uttryck i en tid, då sjöförsvars- och sjöfartspolitikerna voro i viktiga avseenden intimt beroende av varandra. Staten kunde gripa in i hamnbyggandet, då den ville främja sina sjömilitära eller andra statliga syften. Utbyggandet av hamnar var i hög grad en fråga om anskaffandet av nödiga medel därtill. Härvid spelade stapelstads- och tolagsinstituten en betydande roll. Staten bidrog vanligen till byggandet av bryggor, men föreskrev ofta att städerna eller borgarena skulle in natura eller eljest fullgöra sin del, då de ägde stort intresse av att hamnarna vårdades och icke fördärvades eller uppgrundades genom misskötsel. Det förekom också att frivilliga bidrag härvidlag lämnades.

Medan städernas administration tidigare var en del av statsförvaltningen och städernas räkenskaper ända till 1700-talets mitt voro underkastade granskning av Kammarrätten, så innebar utvecklingen från frihetstidens grundlagar till 1862 års kommunalreform en fortskridande emancipation av städernas förvaltning. Samtidigt som kraven på hamnarnas utveckling ökades under 1700-talet, syntes statens befattning med hamnbyggandet allt mera bliva av kontrollerande art. Denna kontroll utövades dels genom landshövdingarna, dels av *Amiralitetskollegium*, vars tillstånd syntes hava krävts för igångsättandet av hamnbyggnader. Samtidigt framstår allt mera klart, att »staden största nyttan af en hamninrättning tillflyter», varför städerna, som genom magistraterna ägde inseende över hamnarna, ofta för hamnarnas uppmuddring och byggandet av kajer skapade särskilda förvaltningar, vilka faktiskt väsentligen fyllde nuvarande hamnstyrelsers uppgift.

1803 tillkom *Förvaltningen av Sjöärendena*, vilken myndighet övertog Amiralitetskollegii uppgifter; hit hörde lots- och fyrinrättningen samt sjö-

karteverket. Genom Kungl. brev den 17 maj 1805 övertog Förvaltningen även överinseendet över rikets hamnar. Landshövdingarna och magistraterna skulle dock såsom dittills ha uppsikt över hamnarna. I kungabrevet säges bl. a., att »då felande kännedom och andra orsaker verka att arbeten företagas i hamnarna, som med tiden skada desamma, och sådant av landshövdingar och magistrater, dem inseendet över hamnarna åligger, ej lätteligen kan inses, skola hädanefter varken fyllningar i hamnar, stenkistors och duc d'albers utsättande, brobänkars anläggning, barlastutkastningsställens förändring, större broars anläggning eller vad annat som helst rörande hamnen och till dess förändring leda kan föreläggas, förr än förfrågan hos Förvaltningen av sjöärendena skett och dess bifall blivit lämnat, börande detta överinseende sträcka sig så till de större som till de minsta hamnar.» Samtidigt anbefalldes förvaltningen att undersöka möjligheterna av att i de största hamnarna tillsätta »Hamn Capitainer», samt utreda fördelarna av en dylik åtgärd och beräkna, vilka kostnader ett sådant steg skulle draga.

Alla hamnbyggnadsföretag i landet voro därmed underställda Förvaltningen av sjöärendena. Enligt omnämnda Kungl. brev skulle staten pröva ej blott omfattningen av hamnbyggnadsföretagen utan även det sätt, på vilket hamnbyggnaden utfördes. Städerna ålades därigenom att, innan några anläggningar i eller förändringar av hamnen av vad slag som helst företogs, inkomma med förslag till magistraten, vilka vidarebefordrades till Konungens befallningshavande med anhållan om dennes åtgärd för utverkande av Förvaltningens av sjöärendena bifall. Till denna myndighet ingåvos även berättelser rörande hamnarnas förvaltning och ekonomi. Hamnbyggnaderna besiktigades dessutom av Förvaltningen, i likhet med vad som redan tidigare skett av landshövdingarna.

Sedan Sverige efter 1809 års krig med Ryssland börjat återhämta sig, sökte man genom att inrikta landets krafter på dess uppodling och på tillgodogörandet av dess naturtillgångar återvinna, vad som förlorats genom kriget. Utvecklingen av landets kommunikationsväsende kom därför att omfattas med intresse av statsmakterna. Bidrag av statsmedel anvisades av rikets ständer i stor utsträckning till vägbyggnader, planläggning och byggnad av kanaler och hamnar samt upprensning av farleder och flottleder liksom även till utdikningar. Riksdagen beviljade 1818 utöver de särskilda anslagen till kanaler och farleder ett årligt anslag intill nästa infallande riksdag av 100 000 rdr »till strömningsningar och lättare transporters öppnande med vad mera som kunde befrämja en ökad produktion och lätta avsättningen av sådana lantmannavaror, vilka, till landets kännbara förlust, måste hämtas ifrån Finland och andra främmande länder.» Medlen ställdes till Kungl. Maj:ts förfogande och beträffande deras användning förklarade Kungl. Maj:t, att rikets norra delar särskilt borde uppmärksammas, där man i hög grad saknade goda kommunikationer, som erfordrades för att få avsättning för de produkter, som utgjorde dessa landskaps tillgångar. Kungl. Maj:t uppdrog dispositionen och förvaltningen av anslagen medel åt en kommitté, Strömningskommittén, som hade att uppgöra

förslag och arbetsplan för kommande års arbeten. Sedan Kungl. Maj:t godkänt och fastställt arbetsplanen, hade kommittén att svara för arbetenas verkställande.

På 1820-talet hade de allmänna arbetena och därtill anvisade statsbidrag nått en sådan omfattning, att ett starkt behov av en mera utvecklad teknisk och administrativ kontroll gjorde sig gällande. Genom ett kungligt brev den 17 januari 1827 till Förvaltningen af sjöärendena omorganiserades flottan och ett *Storamiralsämbete* inrättades. Detta indelades i tre avdelningar, varav den första svarade för personalfrågor, den andra för administrativa och materiellfrågor och den tredje för trafiken på vattnen. Ämbetets andra avdelning övertog i stort sett de funktioner, som åvilat Förvaltningen av sjöärendena. Inseendet över hamnarna tillkom Storamiralsämbetets tredje avdelning, vilken organiserades av amiralen Baltzar von Platen, som där-efter blev dess förste chef.

Enligt instruktionen av den 14 november 1827 skulle alla frågor, som rörde »sjökommunikationer, vattenbyggnader, kanaler, hamn- och strömnrensningar» jämte sådana tekniska och vetenskapliga inrättningar inom flottan, som hade »ett närmare samband med sjöväsendet och rikets försvarsplan» eller hade inflytande på »handelsfartens och näringarnas förkovran» handläggas av ämbetets tredje avdelning. Frågan huruvida lots- och fyrväsendet, sjökarteverket och flottans varvsrörelse skulle läggas under avdelningen ställdes på framtiden. Enligt instruktionen skulle vidare »alla i riket redan befintliga, färdiga eller under handläggning varande eller hädanefter företagna kanal- och vattenbyggnader jämte hydrotekniska arbeten i allmänhet stå under storamiralens generella inseende, ledning och kontroll att genom denna avdelning utföras.»

Avdelningen hade icke endast att verka som kontrollerande organ utan även att, där så önskades, vara rådgivande, dock utan att ingripa i »företagens» förvaltning. Som kontrollerande myndighet hade avdelningen att genom storamiralen hos Kungl. Maj:t anmäla ändamålet och avsikten med de olika företagen och därvid angiva, om de stode i överensstämmelse med de allmänna planerna för rikets vattenvägar liksom även med planerna för rikets försvar, samt om de bidrogo till handels-, sjöfartens och näringarnas förkovran. Enligt instruktionen ville Kungl. Maj:t på detta sätt »till en huvudpunkt låta sammanföra allt vad i denna viktiga gren av statsstyrelsen förekommer, på det att varje företags vikt och inflytande till allmän nytta må kunna mätas och avvägas mot därtill erforderliga omkostnader och mot värdet av andra förslag; helst då med inskränkta penningtillgångar och övriga medel sådana arbeten icke annorledes än successive i en generell plan kunna med förmån utföras, samt den högsta skicklighet och mest erfarna handledning i verkställigheten härigenom bör kunna vinnas, under det att andra länders framsteg med uppmärksamhet följas.» Storamiralsämbetets tredje avdelning övertog enligt instruktionen även Strömnrenningskommitténs arbetsuppgifter.

Genom departementsreformens genomförande 1840 och Storamiralsämbe-

teits upphörande samma år nödvändiggjordes vissa redaktionella justeringar av Förvaltningens av sjöärendena instruktion. De under Storamiralsämbetets tredje avdelning hörande ärendena överflyttades provisoriskt till en under civildepartementet ställd *Styrelse för allmänna vattenbyggnader*. För behandlingen av ärenden rörande landkommunikationerna saknades alltjämt en centraladministration för hela riket. Saknaden härav hade under trettioalet blivit alltmera kännbar, i all synnerhet som så stora väganläggningar, att de fordrade statsbidrag, i allt större utsträckning började förekomma.

I proposition till riksdagen år 1840—41 framlade Kungl. Maj:t förslag om upprättandet av en Styrelse för allmänna väg- och vattenbyggnader. Här i framhölls, att en styrelse för vägbyggnader icke endast vore nödvändig för handläggning av förslag till nya väganläggningar och för inseendet över dessa utan även för att pröva den relativa nyttan av olika förslag och därav beroende företräde till befrämjande genom statsbidrag. Centraladministrationen borde omfatta såväl väg- som vattenbyggnader, och behovet härav påkallades »av en sådan allmän, på naturförhållanden grundad, plan för land- och vattenkommunikationernas inbördes samband, varförutan de särskilda delarna därav lätteligen kunde förlora deras huvudsakliga värde». Kungl. Maj:t föreslog därför riksdagen en sådan förändrad organisation av Styrelsen för allmänna vattenbyggnader, att den skulle omfatta »a) anläggningar och förbättringar av sjö- och landkommunikationer, såsom kanaler, slussar, vägar, broar, färjor; b) strömrensningar; c) hamnbyggnader och muddringar; samt d) arbeten för beredande av större odlingsföretag genom utdikningar eller avtappningar av sankta marker och sjöar».

Till propositionen var bifogad en tablå, uppgjord av Storamiralsämbetets tredje avdelning, över kanal- och slussanläggningar, hamnbyggnader, muddringar och strömrensningar, som borde ifrågakomma inom den närmaste tiden och för vilka kostnads- och andra utredningar verkställdes. Kostnaderna för de i tablån uppgivna arbetena uppgingo till över 10 milj. rdr. banko. Härav kommo arbeten för mer än 9 milj. rdr. på kanal- och slussanläggningar, ca 900 000 rdr. på hamnarbeten, 80 000 rdr. på farledsarbeten och ca 140 000 rdr. på flottledsarbeten och strömrensningar mot översvämningar. Riksdagen beviljade i huvudsak det till en styrelse för allmänna väg- och vattenbyggnader av Kungl. Maj:t äskade anslaget, som skulle användas till arvodet åt dem, som finge befattning med allmänna arbeten. Ett i propositionen framlagt förslag om ett anslag på 100 000 rdr per år att ställas till Kungl. Maj:ts disposition för underlättandet av kommunikationerna avsågs. Man frångick härmed den princip, som tillämpats alltsedan år 1818, och beslöt, att anslagen till de olika byggnadsarbetena skulle bestämmas i varje särskilt fall av riksdagen.

Den 6 augusti 1841 utfärdade Kungl. Maj:t instruktion för den tillförordnade Styrelsen för allmänna väg- och vattenbyggnader. Instruktionen utgjorde i stort sett en modernisering av instruktionen för Storamiralsämbetets tredje avdelning. Enligt instruktionen skulle kostnadsförslag med tillhö-

rande ritningar för alla allmänna väg- och vattenbyggnader granskas av styrelsen, även sådana, som utfördes och bekostades av enskilda, då arbetena vore av sådan allmän beskaffenhet, att det erfordrades Kungl. Maj:ts bifall och fastställelse för deras utförande.

Arbetena indelades i två kategorier: dels sådana, som helt och hållet verkställdes eller vore under utförande på statens bekostnad och genom statliga myndigheters försorg, dels sådana, som »genom särskilda kungliga resolutioner blivit åt bolag, menigheter eller enskilda personer upplåtna, men i mer eller mindre mån med allmänna medel eller särskilda förmåner understödda, mot villkor att till det allmännas nytta och begagnande vidmakthållas».

De som önskade utföra arbeten av den senare kategorien med bidrag av allmänna medel eller »mot uppbärande av avgifter till last för allmänna rörelsen» ägde, om arbetena vore »av större allmänlighet och vikt», att genom Kungl. Maj:ts befallningshavande eller direkt hos styrelsen anmäla detta, lämna uppgift om ändamålet med arbetet och dess allmännytta samt inkomma med ritningar och kostnadsförslag eller också anlita styrelsen för att få de förberedande undersökningarna utförda. Sedan dylika verkställt och delgivits Kungl. befallningshavande, hade denne att inforra och till styrelsen meddela upplysning om medel och sätt, på vilka enskilda eller de av ortens innevånare, som närmast hade att vänta sig fördelar av att arbetet verkställdes, kunde vara hågade att bidra till arbetet, varvid styrelsen hade att tillse, att stadgade villkor för att erhålla lån eller anslag behörigen uppfyllts, innan den anmälde ärendet hos Kungl. Maj:t.

Styrelsen hade kontroll och överinseende över dessa arbeten och hade att övervaka, att de av Kungl. Maj:t fastställda villkoren med avseende på statens och det allmännas rätt efterföljdes, att väsentliga förändringar i fastställda planer icke utan anmälan och vederbörligt tillstånd företogos samt att hinder i trafiken icke åstadkommas genom otillräckliga anordningar eller försummelser i fråga om underhållet eller genom att muddrings- och rensningsarbeten eftersattes. Kontrollen och överinseendet skulle utövas på så sätt, att ingrepp i »företagens» förvaltning icke skedde, under förutsättning, att förvaltningen ombesörjdes i överensstämmelse med utfärdade reglementen och instruktioner. Styrelsen skulle »dels i rådgivande egenskap lämna biträde, då sådant av vederbörande direktions eller enskilda begärdes, dels såsom kontrollerande hos Kungl. Maj:t i underdånighet anmäla, vad i ett eller annat avseende, efter en allmän plan för rikets samtliga väg- och vattenkommunikationer, med hänsikt så väl till handelns, sjöfartens och övriga näringars förkovran som till rikets försvar må finnas befordera ändamålet ej mindre med varje företag särskilt än den allmänna planen i sin helhet». Av sådana arbeten, som helt bekostades av staten, föll såväl utförandet som förvaltningen av det verkställda arbetet på styrelsens lott.

Den av von Platen för Storamiralsämbetets tredje avdelning på sin tid uppgjorda indelningen av riket i särskilda distrikt för övervakningen av kommunikationsväsendet bibehölls nästan oförändrad. Landet indelades i

fem distrikt med var sin distriktschef, vilken hade att inom sitt distrikt leda förekommande allmänna väg- och vattenbyggnadsarbeten, anställa mätningar samt upprätta ritningar och kostnadsförslag. Det ålåg distriktschefen dessutom att förskaffa sig noggrann kännedom om sitt distrikts topografi och hydrografi samt att inhämta statistiska uppgifter särskilt om distriktets näringar, naturtillgångar och dess fattigvårdsanstalter. Kommunikationerna voro av särskilt intresse, och distriktschefen måste äga kännedom om bristerna i detta avseende och sättet för deras förbättrande genom anläggning av vägar, kanaler, farleder eller hamnar. Han hade därvid att kommunicera med Kungl. befallningshavande och andra lokala myndigheter, vilka skulle stå till tjänst med nödiga upplysningar. Distriktschefen hade skyldighet att besiktiga alla med statsbidrag fullbordade eller under arbete varande arbeten och att till styrelsen årligen insända inspektionsberättelse.

I Kungl. Maj:ts proposition till varje riksdag var under 40 år framåt upptagen en generalplan för aktuella och framtida vattenutbyggnader. För till hamn- samt andra väg- och vattenbyggnader beviljade lån och anslag meddelades vid varje riksdag speciella, efter varje särskilt fall anpassade villkor och stadganden, varjämte ständerna fastställde vissa allmänna föreskrifter rörande sättet, ordningen och villkoren för huru statsbidragen, som fastställdes av ständerna, kunde erhållas och skulle återbetalas. Första villkor för utbetalning av anslag och lån till hamnbyggnadsarbeten var, att Kungl. Maj:t skulle ha fastställt en arbetsplan, som upptog tiden för arbetets påbörjande samt när det ansågs böra vara avslutat.

Om efter arbetets fullbordan trafikavgifter skulle komma att uttagas, skulle så låg taxa därå vara fastställd, som skäligen låte sig göra. Fastställda avgifter fingo icke höjas, om icke Kungl. Maj:t på grund av särskilda omständigheter prövade skäligt att lämna bifall därtill. De skulle däremot ovillkorligen sänkas, om det befanns, att behållningen överstege en viss av Kungl. Maj:t fastställd procent av de icke-statliga bidragen till utbyggnaden. Till underhåll och reparationer skulle viss av Kungl. Maj:t bestämd andel av avgifterna avsättas. Regleringen av taxan skulle ske i samband med de redogörelser, som vart femte år skulle ingivas till Kungl. befallningshavande.

Om utförandet av ett arbete överlämnades till en stad, menighet, bolag eller enskild, skulle alltid kontrakt därom vara avslutat samt godkänt av Kungl. Maj:t.

Frågan om anslag eller lån till hamn- och andra väg- och vattenbyggnader förelades ofta ständerna i motioner, och många gånger var en motion avsedd att vara ett stöd för väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förslag, framlagt i Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen. Under de första tjugåren av styrelsens tillvaro förekom vid varje riksdag ett tiotal motioner, som gällde hamnar eller farleder in till hamnar.

Bidrag till hamnutbyggnader kunde också erhållas från handels- och sjöfartsfonden, vilken till år 1860 förvaltades av konvojkommisariatet. Sedan de utgifter, för vilka avgifterna upptagits, bestritts, skulle överskottet an-

vändas till främjande av handel och sjöfart. Kungl. Maj:t beviljade anslag från fonden efter utlåtande av kommerskollegium och yttranden från handels societeterna i rikets större sjö- och handelsstäder. Flera betydande anslag utgingo ur fonden, bl. a. till byggnaden av Stockholms sluss, till Göteborgs hamn- och älvarbeten samt till farledsarbeten vid Norrköping.

Under 1830- och 1840-talen gjorde sig en brist på skickliga ingenjörer för uppgörandet av planer till och utförande av väg- och vattenbyggnadsarbeten alltmera kännbar. Omfattningen av distriktschefernas i styrelsen för allmänna väg- och vattenbyggnader göromål och förrättningar hindrade ofta dessa chefer från att själva utföra undersökningar och att mottaga uppdrag som arbetschefer. Bristen på härför lämpad arbetskraft medförde, att kostnadsberäkningarna av planerade arbeten ofta blevo otillförlitliga och att de utförda arbetena blevo mera kostsamma än nödigt. Man sökte avhjälpa dessa missförhållanden genom att 1851 bilda en *Väg- och vattenbyggnadskår*, lydande under väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, vilken kår skulle ha till uppgift att uppgöra och granska planer till allmänna arbeten, leda eller utöva tillsyn över deras utförande samt inför väg- och vattenbyggnadsstyrelsen svara för sina åtgärder.

Kommunallagarna av år 1862 medförde knappast några större förändringar på hamnväsendets område, även om de bidrogo till att hamnen formellt fick större möjligheter att fastare knytas till kommunen. Staten fick genom tidens fordringar, att de frisinnade principerna skulle förverkligas och att statsförvaltningen skulle förenklas och rationaliseras, ett mindre inflytande över hamnarna.

Den tillförordnade väg- och vattenbyggnadsstyrelsens instruktion var gällande till den 17 november 1882, då styrelsens mera tillfälliga karaktär upphörde. Dess ämbetsbefattning blev i den nya instruktionen i stort sett oförändrad. Som en eftergift till tidens politiska strömningar kan man kanske betrakta, att bestämmelsen i § 3 i 1841 års instruktion, att styrelsen ägde att utöva »ett kontrollerande inseende sålunda, att de av Kungl. Maj:t fastställda villkor i avseende å statens och det allmännas därunder beroende rätt varda iakttagna» uteslöts och ersattes med att styrelsen »i egenskap av övervakande myndighet» skulle »hos Kungl. Maj:t anmäla vad i ett eller annat avseende kan vara anmärkningsvärt». Vidare uteslöts i samband med nämnda anmälan, att denna skulle ske »efter en allmän plan för rikets samtliga väg- och vattenkommunikationer, med hänsikt till såväl handels, sjöfartens och övriga näringars förkovran, som till rikets försvar må finnas befordra ändamålet, ej mindre med varje företag särskilt än den allmänna arbetsplanen i sin helhet». Landshövdingarnas befattning med ärendenas beredning begränsades. De skulle icke längre »infordra och till styrelsen avgiva upplysning om de medel och utvägar, varmed enskilda eller ortens invånare, som av arbetets utförande hava att vänta närmaste fördel, kunna vara hugade att därtill bidraga».

Enligt § 19 i 1841 års instruktion skulle distriktscheferna »förskaffa sig noggrann kännedom var om sitt distrikts topografi, hydrografi, och stati-

stik» något som förnämligast skulle gälla »i vad ortens näringar, naturliga tillgångar och fattigvårdsanstalter angår». Sistnämnda tillägg slopades i den nya instruktionen, sannolikt med hänsyn till att organisationen av landets statistik omkring mitten av århundradet utbyggts på sådant sätt, att distriktschefernas arbete i detta avseende ansågs överflödigt. De hade i den nya instruktionen i stället att »verkställa anbefallda undersökningar och tekniska eller ekonomiska utredningar» angående de arbeten, som understöddes av staten i form av anslag, lån eller andra förmåner, under förutsättning att Kungl. Maj:ts tillstånd erfordrades härför.

Vid väg- och vattenbyggnadsstyrelsens tillkomst år 1841 övertog styrelsen i realiteten Storamiralsämbetets tredje avdelnings arbetsuppgifter i vad som rörde hamnväsendet. Men formellt hade en överflyttning av överinseendet över hamnarna icke skett. Lotsverket hade år 1872 utbrutits ur Förvaltningen av sjöärendena, och denna förvaltning hade år 1877 ombildats till Marinförvaltningen. Lotsstyrelsen hade i sitt förslag till ny lotsförordning förordat »att de ofta förekommande frågorna om lastbryggors och duc d'albers anbringande i farleder och hamnar hädanefter skulle av lotsstyrelsen upptagas till prövning». Genom nådigt bifall härtill skulle visserligen till *Lotsstyrelsen* överflyttas det huvudsakligaste överinseendet över hamnarna, men det allmänna överinseendet, varom 1805 års ovannämnda Kungl. brev handlar, hade icke uppdragits åt styrelsen. På lotsstyrelsens anhållan förklarade Kungl. Maj:t den 18 maj 1878, att överinseendet över hamnarna i riket med undantag för örlogshamnarna skulle tillkomma lotsstyrelsen. I en lotsstyrelsens kungörelse den 7 juni 1878 återopades denna Kungl. Maj:ts förklaring samt 1805 års nådiga brevs stadgande, att alla fyllningar i hamnar m. m. och »vad annat som helst rörande hamnen och till dess förändring leda kunde, icke finge företagas», förrän förfrågan hos lotsstyrelsen skett och dess bifall lämnats.

De viktigaste frågor väg- och vattenbyggnadsstyrelsen hade att handlägga i början av sin tillvaro rörde kanalbyggnader och från 1850-talet järnvägsbyggnader och vägbyggnader. Hamnärendena spelade vid sidan av dessa frågor en förhållandevis ringa roll. Styrelsen hade enligt instruktionen bl. a. att granska förslag till allmänna hamnar och utreda ändamålsenligheten av deras utförande. Under styrelsens kontroll stode dessutom hamnar, som byggdes med statsbidrag eller stöddes av staten med förmåner av något slag. Till »förmåner» räknades uppbärandet av avgifter »till last för den allmänna rörelsen». Då överinseendet över rikets hamnar år 1878 överflyttades till lotsstyrelsen, fanns således redan förut en statlig kontroll över alla hamnar av någon betydelse, under förutsättning att förordningarna efterlevdes. Lotsstyrelsens befattning med hamnbyggnader var emellertid av ett annat slag än väg- och vattenbyggnadsstyrelsens eller väsentligen inriktad på frågor sammanhängande med utprickning och fyrbelysning av farleder, borttagandet av hinder för den allmänna samfärdseln i allmän farled, som också innefattar allmän hamn, medan väg- och vattenbyggnadsstyrelsen utövade teknisk och viss ekonomisk kontroll över byggnadspro-

jekt samt visst hamnbyggande, en kontroll, som dock icke sträckte sig till alla hamnar. Staten förlorade sålunda den överblick och den hand över hamnbyggandet som den tidigare ägde, och det uppstod en osäkerhet i tillämpningen av bestämmelserna, vilken icke synes hava varit till fördel för någondera parten och som ledde bl. a. till att anmalingarna till lotsstyrelsen angående projekterade hamnbyggnader i stor utsträckning uteblevo. Det vill också synas, som om man tolkade väg- och vattenbyggnadsstyrelsens instruktion så, att styrelsens kontroll icke omfattade alla hamnar som ägde av Kungl. Maj:t fastställd taxa. Styrelsen kom icke att infordra och granska alla byggnadsförslag rörande allmänna hamnar och att utreda ändamålsenligheten av deras utförande. Den kom huvudsakligen att befatta sig med hamnbyggnadsärenden, där statsbidrag voro ifrågasatta, och till stor del med fiskehamnsprojekt samt förslag rörande mindre hamnar.

De fortlöpande anslag, som av riksdagen ställdes till Kungl. Maj:ts förfo- gande för hamnbyggnader, avsågo endast sådana mindre hamnar. För de större hamnarna beslöt riksdagen i varje särskilt fall, och härmed fick väg- och vattenbyggnadsstyrelsen befattning med dylika byggnadsärenden.

Understödandet av företrädesvis mindre hamnar genom årliga anslag fortgick ända till 1928, då nu gällande bestämmelser tillkommo. Till dessa hamnar hörde bl. a. lanthamnarna på Gotland. Under tiden 1912—1928 ut- gingo de anslag riksdagen beviljade för »större» hamnbyggnader endast till hamnarna i Visby, Sandviken på Öland, och Falkenberg. Samtidigt anvisa- des särskilda anslag till ombyggnad av Trollhätte och Södertälje kanaler, till farlederna genom Oxdjupet och Kalmarsund samt djupfarlederna i Mä- laren.

Nuvarande förhållanden.

Den myndighet, på vilken huvudansvaret för statens handläggning av hamn- och farledsbyggnadsfrågor vilar, är alltsedan 1841 *Väg- och vatten- byggnadsstyrelsen*. Såsom ovan framhållits har sedan 1880-talet en förskjut- ning i styrelsens uppgifter vad gäller nämnda frågor ägt rum i den rikt- ningen, att styrelsen ej längre äger den verkligt centrala ställning, som den tidigare haft. Detta synes sammanhånga bl. a. därmed, att styrelsen allt- mera fått karaktär av ett tekniskt ämbetsverk, där tyngdpunkten vad gäller hamnbyggnader förskjutits till fiskehamnsbyggen. Styrelsen har även där- igenom, att den tidigare anmalingsskyldigheten i fråga om hamnbygg- nadsprojekt upphört, mistat en verklig överblick över samtliga vid olika tillfällen projekterade och utförda hamn- och farledsarbeten. Man kan emellertid i det förslag till instruktion, som uppgjordes av 1924 års sak- kunniga för utredning av frågan om ändrad organisation av styrelsen spä- ra en förändring i inställningen till styrelsens uppgift. Det föreslogs, att denna skulle omfatta ett »inträngande i de ekonomiska betingelserna för olika slag av kommunikationsmedel och den ändamålsenliga avgränsningen dem emellan» samt att »verka för en sådan teknisk och ekonomiskt ända- målsenlig planläggning och utveckling, som bäst kan främja samhällsin-

tresset». Dessa ordalag ingingo i 1943 års instruktion. *Kommerskollegium* har i viss utsträckning avgivit utlåtanden i byggnadsfrågor rörande hamnar och farleder, tidigare, före mitten av 1930-talet, huvudsakligast under ett senare skede av frågornas prövning. Efter nämnda tidpunkt har ofta väg- och vattenbyggnadsstyrelsen inhämtat kollegii mening, närmast i syfte att få en bedömning ur näringspolitisk synpunkt. Jämväl *Lotsstyrelsen* har hörts i farledsfrågor, varjämte utlåtande inhämtats från Chefen för Marinstaben och senare Chefen för Marinen beträffande frågor av sjömilitärt intresse.

Inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen ha hamn- och farledsärendena sedan 1913 handlagts av en särskild organisatorisk enhet, före 1934 av en hamnavdelning och härefter av en hamnbyrå. Denna organisation tillkom med anledning av att riksdagen beviljat anslag till bestridande av kostnaderna för byggandet av vissa fiskehamnar. Det ålåg emellertid chefen för fiskehamnsbyrån att bereda och föredraga även andra inom styrelsen förekommande, icke rent administrativa ärenden rörande andra hamnar än fiskehamnar, om detta icke hindrade honom i hans arbete med statens fiskehamnar.

Genom styrelsens omorganisation 1946 skedde en förändring i byråindelningen, så att en horisontell indelninggrund tillämpades gentemot tidigare en vertikal. Hamnbyrån blev nu en andra utredningsbyrå med huvuduppgift att verkställa behovsprövning och planläggning beträffande åtgärder i fråga om hamn- och farledsbyggande. Byrån granskar i samråd med konstruktionsbyråns arbetsplaner för hamn- och farledsbyggnader, den utarbetar anslagsäskanden samt framställningar och utlåtanden till Kungl. Maj:t angående statsbidrag till ifrågavarande byggnadsföretag och upprättar kontrakt med vederbörande intressenter m. m.

Statens hamnbyggnadspolitik har vad handelshamnarna beträffar hittills huvudsakligen bestått i lämnandet av *statsbidrag till hamnbyggande* samt kontroll i anslutning härtill. Dessutom har väg- och vattenbyggnadsstyrelsens hamnbyrå dels bedrivit viss byggnadsverksamhet — numera utövad av vägförvaltningarna — dels konsulterande och projekterande verksamhet vad mindre hamnar beträffar.

Fr. o. m. budgetåret 1928/29 har årligen anvisats ett anslag under rubriken »Bidrag till handelshamnar och farleder», från vilket bidrag kunna beviljas till alla slag av handelshamnar och farleder med högst $\frac{2}{3}$ av kostnaden. Under budgetåren 1928/29—1947/48 har under denna anslagsrubrik anvisats sammanlagt 6,95 milj. kr. eller ca 0,35 milj. kr. per år, enligt vad som framgår av tab. 24. De årligen utgående statsbidragen ha visat tendens att öka, och sista femårsperioden före senaste världskrig uppgingo de till i genomsnitt 1,5 milj. kr. per år.

Under samma period ha särskilda riksstatsanslag anvisats till Haparanda hamn och Sandvikens hamn, i vilka fall bidragskvoten överstigit $\frac{2}{3}$ av kostnaden, samt till farleden genom Fårösund och till Karlskrona östra farled,

Tabell 24. Reservationsanslaget till Bidrag till handelshamnar och farleder (HF).

(Medel anvisade årligen under denna anslagsrubrik från och med budgetåret 1928/29.)

Budgetår	Anvisat belopp Kronor	Av anslaget beviljade statsbidrag till		
		hamnar Kronor	farleder Kronor	hamnar och farleder tillhopa Kronor
1928/29	250 000	211 700	40 000	251 700
1929/30	250 000	228 900	11 320	240 220
1930/31	300 000	317 090	—	317 090
1931/32	350 000	338 600	—	338 600
1932/33	300 000	303 300	9 300	312 600
1933/34	300 000	300 323	—	300 323
1934/35	300 000	300 000	—	300 000
1935/36	300 000	300 042	—	300 042
1936/37	600 000	830 800	—	830 800
1937/38	600 000	304 400	19 800	324 200
1938/39	450 000	496 200	—	496 200
1939/40	400 000	294 900	—	294 900
1940/41	600 000	174 200	—	174 200
1941/42	100 000	425 500	45 200	470 700
1942/43	100 000	—	—	—
1943/44	100 000	365 700	—	365 700
1944/45	250 000	228 200	—	228 200
1945/46	200 000	88 500	—	88 500
1946/47	200 000	226 900	—	226 900
1947/48	1 000 000	301 300	414 600	715 900
Summa	6 950 000	6 036 555	540 220	6 576 775
Avgår kvarstående överskott på beviljade statsbidrag.....		·/· 87 642		87 642
Summa fördelade anslagsmedel		5 948 913	540 220	6 489 133
Medeltal per år	347 500			324 457
Anvisade anslagsmedel till an- slaget HF.....	6 950 000			
Till anslaget överfört saldo från äldre anslag (UBmH).....	6 227			
Summa	6 956 227			
Fördelade anslagsmedel.....	6 489 131			
Per ³⁰ / ₁₀₀ 1948 ej fördelade anslags- medel	467 096			
Summa	6 956 227			

för vilken hela kostnaden bestritts med statsmedel. Härtill komma de för handelssjöfarten under senaste kriget med anlitanade av särskilda riksstatsanslag utförda farledsarbetena, omfattande Falsterbokanalen, farleden genom Kalmarsund samt vissa smärre inomskärsfarleder.

Bestämmelserna angående statsbidrag till hamnbyggnader återfinnas i 1928 års Kungl. kungörelse. Några mera utförliga direktiv för prövningen

Tabell 25. Arbeten i handelshamnar och liknande, utförda såsom a) statliga reservarbeten, b) statskommunala reservarbeten (under tiden $\frac{1}{7}$ 1940— $\frac{31}{5}$ 1948) och c) statskommunala beredskapsarbeten (under tiden $\frac{1}{7}$ 1940— $\frac{31}{5}$ 1948).¹

(Häri ingå ej motsvarande av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen kontrollerade statskommunala beredskapsarbeten.)

	Byggnadsår	Byggnads- kostnad kronor	Statsbidrag kronor
a) Statliga reservarbeten	1931—36	277 000	270 000
b) Statskommunala reservarbeten	1925—37	2 597 700	813 182
c) Statskommunala beredskapsarbeten	1941—48	3 899 500	1 442 393
Summa		6 774 200	2 525 575

av sådana statsbidrag finnas icke i kungörelsen eller eljest. 1944 års fiskehamnsutredning har föreslagit, att särskilda bestämmelser angående statsbidrag till byggande av fiskehamnar utfärdas.

Vid sidan av de statsbidrag till handelshamnar och farleder, som beviljats från förutnämnda anslag, ha statsbidrag för samma ändamål utgått från de anslag, som anvisats till *lindrande av arbetslöshet*. Med några smärre undantag, i vilka fall vederbörande arbeten påbörjats av Södra Sveriges Statsarbeten samt slutförts såsom s. k. reservarbeten, var detta icke fallet under 1920-talets arbetslöshetskris men däremot i relativt stor omfattning under 1930-talet. I vissa fall ha ifrågavarande arbeten fortgått även under det senaste kriget. Sammanlagt ha de belopp, som under 1930-talet sålunda utgått till hamn- och farledsbyggnader från anslag, anvisade till arbetsmarknadsreglering, väsentligt överstigit de så att säga ordinarie anslag, som under motsvarande tid anvisats till samma ändamål (Tab. 25). Detsamma gäller de i detta sammanhang ej berörda fiskehamnsbyggnaderna. Vid avvägningen av de anvisade ordinarie anslagens storlek ha statsmakterna även motiverat anslagens begränsning under hänvisning till att statsbidrag till hamnar och farleder i väsentlig omfattning även utginge från arbetslöshetsanslag.

Anvisandet fr. o. m. budgetåret 1928/29 av anslaget till »Bidrag till handelshamnar och farleder» innebär införandet av en ny anslagsform för därmed avsett ändamål. Denna utgjorde ett avsteg från tidigare tillämpad praxis såtillvida, att ett anslag anvisades, varifrån statsbidrag kunde utgå även till större hamnbyggnader, utan att den slutliga prövningen av dylika ärenden från fall till fall underställdes riksdagen.

De anslag, som särskilt under de första åren anvisades under sistnämnda anslagsrubrik, stodo alls icke i någon proportion till de bidragsbehov, som anmäldes av vederbörande hamnägare. En sträng gallring bland de avgivna ansökningarna var därför nödvändig. Enligt för anslaget gällande bestämmelser fick statsbidrag ej utgå till redan påbörjade arbeten. I mera ange-

¹ Enligt av Arbetsmarknadsstyrelsen lämnad uppgift.

Tabell 26. Reservationsanslag till mindre hamnar och farleder (mHF) (att avräknas mot automobilskattemedel).

(Anslaget väsentligen avsett för tillgodoseende av den mindre motorbåtstrafikens intressen.
Anslaget anvisat fr. o. m. budgetåret 1935/36.)

Budgetår	Anvisat anslag Kronor	Av anslaget beviljade bidrag	
		Kronor	Antal företag
1935/36	500 000	500 000	12
1936/37	750 000	* 15 000 734 230	28
1937/38	750 000	* 15 000 744 800	19
1938/39	750 000	* 15 000 692 600	22
1939/40	¹ 550 000	* 15 000 484 400	12
1940/41	500 000	* 15 000 345 000	10
1941/42	—	* 15 000 97 700	2
1942/43	—	2 050	1
1943/44	—	—	—
1944/45	² 100	91 890	2
1945/46	—	—	—
1946/47	300 000	162 950	5
1947/48	500 000	108 000	1
Summa	4 600 100	* 90 000 3 963 620	
Avgår kvarstående överskott på beviljade statsbidrag		·/.108 798	
Summa fördelade anslagsmedel		3 944 822	114
Medeltal per år (13 år)	353 853	303 447	
(8 år).....	575 013	358 620	
Anvisade anslagsmedel till anslaget mHF	4 600 100	* Till väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förfogande ställt belopp till beträdande av kostnaderna för projektering av vederbörande hamnar och farleder (utförd av därtill behörighetsförklarade ingenjörer).	
Fördelade anslagsmedel	3 944 822		
Per ³⁰ / ₆ 1948 ej ännu fördelade anslagsmedel	655 278		
¹ För budgetåret 1939/40 anvisades av riksdagen 1 000 000 kr., varav dock genom beslut av Kungl. Maj:t den ³⁰ / ₁₂ 1939 — i och för begränsning av statsutgifterna under budgetåret 1939/40 m. m. — det belopp av anslaget, som då ännu ej tagits i anspråk, tillfördes statens automobilskattemedelsfond.			
² Formellt anvisat belopp.			

lägna fall medgav dock Kungl. Maj:t redan tidigt avsteg från detta krav, under förutsättning att vederbörande arbete utfördes under väg- och vattenbyggnadsstyrelsens kontroll och att i övrigt gällande bestämmelser iakttogos. Resultatet av nämnda förfarande ledde dock helt naturligt till en eftersläpning i fråga om statsbidragens erhållande. Anslagets höjning under budgetåren 1936/37 och 1937/38 avsåg att motverka denna eftersläpning.

Alltsedan budgetåret 1935/36 har vidare ett anslag årligen — med undantag för vissa år under kriget — anvisats under rubriken »Bidrag till byggnad och underhåll av mindre hamnar och farleder» att utgå av s. k. automobilskattemedel. Detta anslag har väsentligen avsetts för tillgodoseende av den mindre motorbåtstrafikens behov och faller sålunda utanför ramen för här ifrågavarande ämne. Då emellertid anslagen huvudsakligen gå till motorbåtshamnar inom handelshamnar, har det ansetts, att de böra redovisas här, i tab. 26.

I detta sammanhang må även omnämnas de inventeringar av hamnbyggnadsprojekt i handelshamnar och de beredskapsreserver, som upprättats under de senaste krigs- och krisåren i syfte att träda i funktion i händelse av större arbetslöshet.

Statens ställning till hamnbyggandet har emellertid icke inskränkt sig till att gälla beviljandet av bidrag härtill. Under och efter det senaste kriget har staten utövat ett långt gående inflytande på hamnbyggnadsverksamheten genom den etablerade *investeringskontrollen*, som utövats genom byggnadsberedningen i arbetsmarknadskommissionen, sedermera arbetsmarknadsstyrelsen. Det är här fråga om en dirigering, som har med den allmänna ekonomiska politiken att göra och framför allt med försöken att stabilisera konjunkturerna och hålla en så jämn sysselsättning som möjligt. Hamnarnas investeringar äro emellertid av ringa omfattning, särskilt i förhållande till investeringarna i andra kommunikationsföretag, varför de under nämnda tid ej synas ha spelat så stor roll i förevarande sammanhang. Däremot kunna hamnarnas kapitalinvesteringar inverka på *näringslivets lokalisering*. Staten, kommuner och företag kunna var för sig eller i samverkan direkt främja vissa hamnbyggen såsom en förutsättning för vissa lokaliseringsåtgärder. De kunna också främja sådan lokalisering som leder till hamnbyggen. Det är mycket vanligt, att olika kommuner konkurrera om industrier och att bland förmåner som då bjudas ingår visst hamnbygge, för vilket man ofta söker statsbidrag. Staten kan också önska främja folkflyttning till vissa områden med svag utveckling och därför understödja vissa industrier, som vilja slå sig ned där, varvid bättre hamnförhållanden kunna vara ett led i dessa strävanden. Förbättrade kommunikationer i övrigt kunna också draga med sig förändringar i fråga om berörda hamnars byggnadsförhållanden. Den moderna stadsplaneringen står genom byggnadslagens bestämmelser angående stadsplan, generalplan och även genom det nya regionplaneinstitutet i nära samband med frågan om hamnarnas utbyggnad.

Staten kan inverka och gör det också på hamnbyggandet på annat sätt än genom beviljandet av statsbidrag och direkt investeringskontroll. En sådan inverkan erbjuder *hamntaxekontrollen* och gäller främst kontrollen över att överskottsmedel icke utan särskilt tillstånd fonderas för att användas till nyanläggningar. Enligt hamntaxeförordningens § 11 få inflytande avgifter samt handelshamnars andra tillgångar i kontanta medel och fordringar jäm-

te avkastningen av de övriga tillgångarna »användas allenast för hamnens direkta behov, där ej tillstånd till annan användning meddelas av Kungl. Maj:t». Mycken strid har stått om innebörden av dessa bestämmelser. Sjöfartsavgiftssakkunniga anföra i denna fråga bl. a. följande:

»Beträffande den nu avsedda frågan, huruvida hamnavgiften må kunna så beräknas, att, så vitt kan bedömas, ett för fondering avsett överskott å hamnrörelsen kan förväntas uppstå, äro de sakkunniga av den uppfattningen, att en sådan fondering icke bör medgivas för tillgodoseende av eventuella framtida behov av utbyggnad av hamnen eller förbättring av dess tekniska utrustning. Därest hamnavgiften skulle beräknas så högt, att en fondering för dylikt ändamål möjliggjordes, skulle detta uppenbarligen innebära, att å den nuvarande trafiken skulle läggas en börda, som icke motsvarades av någon prestation till gagn för denna trafik. Den eftersträfvade affärsmässigheten i hamnens skötsel får också mindre anses beroende av att kapital omedelbart finnes tillgängligt för utvidgningar och förbättringar än därav, att dylika åtgärder föregås av en noggrann prövning av behovet därav och framför allt av trafikens förmåga att bära den ökade kostnaden. De sakkunniga hålla därutinnan för sin del före, att nöjaktig garanti för måttfullhet i hamnarnas utbyggnad vinnes endast därigenom att hamnens kapitalanskaffning är underkastad samma former, som gälla för kommunens kapitalanskaffning i allmänhet. Det må framhållas, att med det sagda endast avses fondering för realiserande av mer eller mindre ovissa planer till hamnens utbyggnad eller förbättring. En förnyelse eller förbättring, som beslutats eller som med bestämdhet kan förutses komma att ske under den ifrågavarande taxeperioden, bör naturligen, liksom andra aktuella hamnkostnader, kunna tagas i betraktande vid avgifternas beräkning. I själva verket är ju i sådant fall icke fråga om någon fondering i den mening, som i detta sammanhang närmast avses.»

Av det sagda framgår, att den genom kommerskollegium och Kungl. Maj:t utövade taxekontrollen bl. a. avser att öva uppsikt över användningen av överskottsmedel till hamnbyggnadsverksamhet.

Enligt vad som framhållits i kap. III är det ganska stora belopp av överskottsmedel som tagas i anspråk för nyanläggningsverksamhet i hamnarna. Under år 1934—38 gällde det 10,⁹⁸ milj. kr., varav 8,⁵³ milj. kr. för kommunala hamnar.

Skattemedel spela för de största hamnarna en större roll vid hamnbyggnadsarbetens finansiering än överskottsmedel. Under nuvarande förhållanden falla dessa arbeten liksom andra under investeringskontrollen, men under vanliga förhållanden saknas kontroll över desamma. Det är huvudsakligen de största hamnarna det är fråga om, vilkas utbyggnader i allmänhet får anses vara av nationell betydelse.

En annan gren av statens kontroll över hamnbyggnadsverksamheten står i samband med beviljandet av lån för hamnbyggande, *lånekontrollen*. Hamnbyggnadsfrågor, då det gäller lån, betraktas såsom gällande kommunernas låneärenden, vilka behandlas i finansdepartementet. De kommunala låneärendena prövas ej blott inom departementet utan även av finansrådet. Där äger emellertid i regel ingen prövning rum av behovet utav en hamn eller en hamnutvidgning i varje särskilt fall utan endast av förutsättningarna för lånet, att därmed skola bekostas varaktiga tillgångar, vilka medföra en

nytta för framtiden, som minst svarar mot det upptagna lånet, att detta ej avser utgifter, även om det skapar sådana tillgångar, vilka ingå i förvaltningens normala årsbehov etc., samt att lånebeslutet är formellt riktigt och ligger inom den kommunala behörigheten. Vidare prövas amorteringstiden m. m. Kungl. Maj:t kan emellertid även pröva, huruvida den ifrågavarande utgiften, för vilken lån sökes, är nödvändig med hänsyn till kommunens behov och skattekraft, samt av det slag, att den bör få bekostas medelst låne-medel. Vidare kan Kungl. Maj:t pröva, om en anläggning är planerad på mest ändamålsenliga och ekonomiska sätt. Härigenom äger Kungl. Maj:t möjlighet till en ingående realprövning av kommunala åtgärder.

KAP. XII.

Om staten och hamnarna i utlandet.

Man behöver ej mycket fördjupa sig i studiet av hamnorganisationen för att förstå, att det icke gives någon allmänt godtagen sådan; eljest skulle icke hamnarna uppvisa en sådan provkarta på olika organisationssystem. Naturligtvis kunna förutsättningarna vara olika i skilda länder. Det kan också synas naturligt, att hamnorganisationen i viss mån avspeglar de rådande politiska förhållandena i skilda stater. Det förvånar sålunda icke, om staten i ett diktaturstyrt land har stor makt över hamnarna eller är deras ägare. Däremot frapperas man måhända av statens stora bestämmanderätt över hamnarna i sådana demokratiska länder som USA och Kanada.

Det ligger i hamnarnas ställning inom transportväsendet och i deras funktion något som, åtminstone vad de mera betydande hamnarna beträffar, gör dem till något mera än lokala verktyg, och det synes vara detta, som tar sig uttryck i att staten även i verkligt demokratiska länder ställer krav på mer eller mindre och ofta ganska långtgående inflytande över hamnarnas ekonomi, taxor och byggnadspolitik. Detta har i många fall kulminerat i ett rent förstatligande. Hamnarna äro ju ofta icke blott organ för hamnortens ekonomiska verksamhet utan även för en sådan, som avser ett större eller mindre uppland. Då dessutom taxepolitiken och byggnadspolitiken i hög grad inverka ej blott på näringslivets kostnader inom hamnorten och dess uppland utan jämväl på den allmänna sjöfartens kostnader, är det naturligt, att staten anses böra utöva en viss reglerande och kontrollerande verksamhet. Då dessutom hamnarna i betydande mån kunna vara medel för statens ekonomiska politik, närmast kommunikationspolitiken, kan man förstå, att det statliga inflytandet på sina håll har kommit att sträcka sig ganska långt, även om detta ur andra synpunkter, och särskilt för vår del med hänsyn till den kommunala självbestämmanderätten, icke kan anses önskvärdt.

Då i direktiven för hamnutredningen angivits bl. a., att utredningen skulle undersöka »frågan i vad mån och på vad sätt ett ökat inflytande från statens sida på den kommunala hamnbyggnadspolitiken borde eftersträvas i syfte att motverka sådana kapitalinvesteringar för hamnväsendet, som ur allmänt transportekonomiska synpunkter icke vore påkallade eller önskvärda», har utredningen ansett sig böra studera statens ställning till hamnbyggnadspolitiken även i utlandet.

Det är icke möjligt att här ge en mera fullständig översikt över hur för-

hållandena ligga till i ett större antal länder. Det har synts vara tillräckligt att begränsa redogörelsen av ifrågavarande spörsmål till att avse våra grannländer, England, USA och Kanada.

Danmark.

Bortsett från ett antal fiskehamnar samt vissa järnvägshamnar, belägna inom handelshamnar, är det huvudsakligen fyra större hamnar, som ägas av staten, nämligen Esbjerg, Frederikshavn, Helsingör och Gjedser. Dessa hamnar drivas av staten genom hamnstyrelser, som fått visst kommunalt inslag. Helsingör och Gjedser äro huvudsakligen tågfärjehamnar, medan Esbjerg och Frederikshavn ha sin väsentliga betydelse genom de reguljära sjöfartsförbindelserna på vad Esbjerg beträffar England, och vad Frederikshavn angår Sverige och Norge. Endast Esbjergs hamn har en betydelse utöver den av färjetrafik-, fiske- och nödhamn. Hamnen anlades som exporthamn för lantbruksprodukter men har med åren blivit även en importhamn och landets viktigaste fiskehamn.

Köpenhamns hamn intar en särställning, därigenom att den är en självägande institution, som icke direkt har något med Köpenhamns kommun att göra och ej heller står under Vandbyggningsstyrelsens överinseende. Hamnen förvaltas av en styrelse, bestående av stadens överborgmästare som ordförande samt 16 ledamöter, av vilka Ministeriet för offentliga arbeten utser en, Handels- och sjöfartsministeriet en, Folketinget två, Landstinget två, Magistraten två, Borgarrepresentationen och Grosserer Societeten vardera två, vartill komma två sjöfarts- och två industrirepresentanter, utsedda av respektive huvudorganisationer på området. Hamndirektören utnämnes av Ministern för offentliga arbeten.

Landet äger ett 70-tal stadskommunala och ett 40-tal landskommunala hamnar under Vandbyggningsstyrelsens överinseende, vilket omfattar såväl det rent tekniska som det ekonomiska och administrativa området. Endast undantagsvis har staten lämnat bidrag till hamnarnas anläggning och underhåll och då blott i de fall, då fiskeriintressena ansetts utgöra tillräcklig motivering härför. Tillstånd att anlägga en hamn måste sökas hos Ministeriet för offentliga arbeten, enär man för ändamålet avser att få disponera över en del av vattenområdet, som står under statens överhöghet. Staten förbehåller sig att debitera en årlig avgift för begagnandet av detta vattenområde, hittills beräknad för ur vattnet utvunnen landareal till 1,25 % av den beräknade värdestegringen, förbunden med utnyttjandet för industri- och hamnändamål — före kriget 5 kr. per m² — samt för vattenarealen till 20 % av avgiften för landarealen. Sedan hamnanläggningen blivit godkänd, få inga väsentliga förändringar äga rum utan Ministeriets tillstånd, och varje år skall till detta insändas en redogörelse för under året skedda förändringar. Avgift för anläggningens begagnande får icke upptagas utan departementets tillstånd. Ägaren förpliktar sig att hålla hamnanläggningen i gott stånd och att avlägsna den, om den blir för sitt ändamål obrukbar. Departementet äger

rätt att avlägsna densamma för ägarens räkning utan ersättning, om förhållandena synas ge anledning härtill. Hamnägarens förpliktelser garanteras genom inteckning i egendomen. Dessa bestämmelser gälla även enskild hamn.

Departementet anses icke böra ge koncession på hamnanläggning inom en allmän hamns naturliga uppland, utan att en årlig avgift till den sistnämnda hamnen utgår, ungefär motsvarande inkomsten av de hamn- och bropenningar, som genom den nya anläggningen komma att undandragas den äldre hamnen.

Om en kommunal eller privat hamn tjänar fiskeändamål, brukar staten till dess utförande lämna bidrag, motsvarande halva anläggningskostnaden.

De kommunala hamnarnas inkomster och utgifter skola hållas skilda från kommunernas kassor, och hamnens medel få endast användas till hamnändamål.

Alla kommunala hamnar samt de privata, som erhållit statsbidrag, stå under Vandbyggningsstyrelsens överinseende. Över de förra är statskontrollen mycket ingående. Den gäller ej blott taxor och ekonomi utan även hamnarnas vidmakthållande och förbättring. Chefen för departementet för offentliga arbeten kan ålägga en hamnstyrelse att utföra sådana arbeten utanför de egentliga hamnarna, som äro påkallade för att säkra inseglingen och vidmakthålla vattendjupet. Finner departementschefen, att det bör företagas andra arbeten i hamnen än de, som föreslagits i de årliga budgetförslag, som skola insändas, och det finnes medel i hamnkassan härför, eller sådana kunna åstadkommas utan tillskott från kommunen, kan han bestämma, att de skola utföras. Budgetförslaget skall då i överensstämmelse därmed omarbetas. Utan departementschefens samtycke kan en hamn ej göra skulder eller någon del av dess fasta egendom avhändas eller överenskommelse om uthyrning av hamnens område träffas på längre tid än 10 år. Räkenskaperna skola årligen insändas enligt fastställt schema och revideras på föranstaltande av departementschefen. Denne fastställer i hög grad likformiga taxor för 4-årsperioder enligt viss nomenklatur. Förändring kan icke ske annat än med departementschefens tillstånd.

Kostnaderna för statens överinseende betalas förskottsvis av statskassan men ersättas av respektive hamnar vid en årlig avräkning.

Vad beträffar farlederna till hamnarna gäller regeln, att djupet vidmakthålles av vederbörande hamn. Farleder i öppet vatten vidmakthållas däremot av staten.

Statens kontroll över hamnar och farleder utövas, enligt vad som ovan nämnts, av Vandbyggningsstyrelsen, främst genom Vandbyggningsdirektoratet i Köpenhamn. Direktoratet är uppdelat på en teknisk avdelning, en personal- och räkenskapsavdelning samt en skepps- och maskinavdelning. Den tekniska avdelningen är uppdelad i två delar, av vilka den ena handlägger ärenden berörande kommunala och enskilda hamnar och den andra övriga tekniska frågor.

Administrationen av hithörande område sker i övrigt under ledning av distriktsingenjörer för de 6 distrikt, i vilka landet är indelat.

Norge.

I Norge skiljer man mellan städernas hamnar och de s. k. uthamnarna, vilka i stor utsträckning utgöras av fiskehamnar. Tidigare voro samtliga hamnar statshamnar, men genom 1842 års hamnlag gavs möjlighet för städerna att under ordnade förhållanden skaffa nödiga medel till arbeten i hamnarna och att inrätta en kommunal, från städernas drätsel i övrigt skild hamnkassa. Enligt 1894 års lag övergick städernas hamnväsen till att bliva en gemensam stats- och kommunal angelägenhet.

Stadshamnarna ha sedan mer än hundra år egen ekonomi. Inkomster inflyta huvudsakligen genom avgifter på sjöfarten. Vad administrationen beträffar framträder det statliga inflytandet bl. a. däri, att i de lokala hamnstyrelserna ingå statsfunktionärer, en rådman och polismästaren. Alla avgifter fastställas av regeringen. De lokala hamnstyrelserna äro underställda den centrala förvaltningens kontroll. De äro skyldiga sammanträda när helst statens hamndirektör det önskar. De äga skyldighet att tillställa denne årliga räkenskaper samt avskrifter av protokoll över sammanträden. Ritningar av byggnadsarbeten, som hamnstyrelsen ämnar utföra, skola föreläggas hamndirektören. Hamnstyrelserna kunna ej igångsätta vissa slag av hamnarbeten utan att först inhämta departementets medgivande. Detta gäller arbeten, som kunna medföra förändring i flodlopp eller i trafiken samt för åtgärder, som avse landets försvar. Om hamnkassan förfogar över egna medel, kräves intet tillstånd för ett medgivet hamnbygges igångsättande. Då hamndirektören har överinseende över alla hamnar och farleder, står det honom fritt att till undersökning och övervägande taga upp frågor om utvidgning av hamnanläggningar samt uppförande av nya sådana. Skall anläggningen utföras med statsbidrag eller med lånemedel, vilket är det vanliga för större företag, måste projektet under alla omständigheter behandlas av hamndirektören, som då tar hänsyn till såväl den tekniska och ekonomiska sidan som till trafikförhållanden m. m.

Staten ger endast undantagsvis bidrag till vanliga handelshamnar. De hamnbyggnader, som utföras med statsbidrag, omfatta antingen kombinerad handels- och fiskehamn eller ren fiskehamn samt farleder längs kusten.

Uthamnarna äro i väsentlig mån en statsangelägenhet. Samtliga hamnar och farleder, som icke lyda under hamnstyrelse, stå under ledning av överlotsen i distriktet. Högsta ledningen tillkommer departementet och utövas av hamndirektören. Regeringen kan emellertid föreskriva, att särskild hamntjänsteman eller hamnstyrelse tillsättes i uthamn.

I uthamnar måste alla byggnadsföretag godkännas av hamndirektören innan de utföras. Denne utför såväl en teknisk som ekonomisk granskning.

Hamndirektören anlitas ofta av stadshamnarna för granskning av projekt även då sådan icke är obligatorisk.

Statens kontroll av avgifterna är betydelsefull, emedan den hindrar illojal konkurrens mellan hamnarna. En hamn får sålunda icke hålla mycket låga avgifter blott därför att den önskar draga till sig trafik från grannham-

narna. Man anser sig dock icke ha anledning neka tillstånd till utbyggande av en hamn av det skäl, att det icke skulle föreligga behov av ny anläggning eller att det skulle uppstå konkurrens med en grannhamn. Sådana förhållanden tagas dock med i räkningen vid överväganden för sådana fall, då anläggningen avses att utföras med lånemedel eller med statsbidrag.

Hamndirektören, som är statsämbetsman, äger, som ovan framhållits, överinseendet över alla hamnar och farleder och har befogenhet att handlägga alla hamnfrågor.

Finland.

I Finland finnas såväl statliga hamnar — numera dock endast en, Hangö — som kommunala och enskilda handelshamnar. Bland de kommunala hamnarna är endast en tillhörig en landskommun; de övriga ägas och förvaltas av städer.

De statliga stöd, som beviljats dessa hamnar, utgöras vanligen av lån. Direkta bidrag ha emellertid även kommit städerna till del, i allmänhet i form av att arbetena utförts av landets väg- och vattenbyggnadsstyrelse. Enskilda hamnar ha, i den mån de varit av allmän betydelse, erhållit statens stöd, främst genom att muddring verkställts genom statens försorg.

Årligen reserveras i statens budget anslag till nyanläggningar, fördjupning och rensning av farleder samt till anläggande av nya hamnar, byggande och underhåll av bryggor i sjöarna m. m. I allmänhet ställas alla större anslag för dylika byggnader till Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förfogande. Då emellertid den år 1918 upprättade Sjöfartsstyrelsen i sin ämbetsutövning står i nära kontakt med sjöfarten och därför erhåller kännedom om dess behov, har det blivit praxis, att denna styrelse tager initiativ till anläggning av större nybyggnadsarbeten. Ärendenas utredning äger dock rum inom Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, som också utför statliga arbeten i egen regi.

Sjöfartsstyrelsens befattning med hamnärenden, som ej röra den statliga hamnen Hangö, inskränker sig i huvudsak till att styrelsen genom sin lotsavdelning har att uttala sig om, huruvida en hamnanläggning kan tänkas bli till hinder för sjöfarten.

Behovsprövning av föreslagna hamnanläggningar sker endast för det fall, att dessa äro avsedda att komma till stånd med stöd av bidrag eller lån från staten, varvid behovsprövningen sker dels inom Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, dels inom vederbörande statsdepartement.

Statens förhållande till hamnarna tar sig eljest uttryck främst i taxepolitiken, som väsentligt skiljer sig från den svenska. Finland har en enhetlig hamntaxa för landets handelshamnar och någon direkt motsvarighet till 1907 års svenska hamntaxeförordning finnes icke. Överskotten på hamnrörelsen, som ju kunna bli ganska stora i vissa hamnar, få disponeras för kommunala ändamål. Det ankommer endast på vederbörande hamnstyrelse och stadsfullmäktige att besluta om överskotten skola användas för nybyggnader.

England.

I Storbritannien finnas omkring 160 handelshamnar. Ett tjugutal av de viktigaste hamnarna expediera 75 % av landets fartygstrafik, och landets transmarina sjöfart berör högst 30 hamnar. De övriga 130 handelshamnarna äro lokalhamnar, som huvudsakligen tjäna kusttrafiken. Åtskilliga av de smärre hamnarna äro i mycket dåligt skick, och flera ha på senare tid nedlagts till följd av konkurrensen från bilarna och järnvägarna.

De brittiska hamnarna arbeta under jämförelsevis svåra ekonomiska förhållanden, särskilt på grund av höga anläggningskostnader, vilkas förräntning och amortering medföra höga avgifter för fartyg och varor. Stora kapitalinvesteringar ha nämligen måst göras för att övervinna de svårigheter, som uppstå av de stora vattenståndsskillnaderna vid hög- och lågvatten samt ebb och flod. Jämfört med hamnar, där vattenståndsvariationerna äro små, kan tidvattnet sägas belasta sjöfarten i London och Liverpool med en merutgift av omkr. 75 milj. kr. per år i vardera hamnen, ett belopp som utgör ränta och amortering samt underhåll av slussanläggningarna. För Londons hamn motsvara dessa kostnader 45 öre per nettoregisterton av de fartyg som använda sig av hamnen. Tidvattnets stora variationer äro därför en av de faktorer som gör, att Storbritanniens hamnar äro dyrare i drift än andra europeiska hamnar.

De brittiska handelshamnarna administreras av lokala hamnmyndigheter med undantag av Holyhead-hamnen, som äges och kontrolleras av kommunikationsdepartementet.

Landets hamnar kunna indelas i fyra kategorier med avseende på styrelsesättet. Den första kategorien omfattar hamnar med statligt auktoriserade, lokala, korporativa styrelser, för vilka hamnrörelsen icke är inriktad på att ge vinst. Uppstår överskott å rörelsen, är man enligt lag skyldig använda detta till förbättring av hamnen. Dessa s. k. trusthamnar utgöra ett 100-tal, och många av de stora transmarina hamnarna höra till denna kategori, såsom London, Liverpool, Glasgow, Newcastle, Sunderland, Middlesbrough, Dundee och Aberdeen.

Nämnda styrelsesätt kan sägas vara den typiska engelska formen för hamnförvaltning. Det anses i sitt hemland äga stora fördelar framför andra former därigenom att hamnens styrelse utövas av ledamöter, som representera handels- och sjöfartsnäringen och därför äga personlig kännedom om behovet av anläggningar samt om eventuella brister i hamnens skötsel.

De flesta korporativa hamnstyrelser äro sammansatta av ett stort antal ledamöter i syfte att tillgodogöra sig erfarenhet från alla i hamnrörelsen intresserade parter. En styrelse om femton ledamöter betraktas som en liten styrelse, och det är icke ovanligt, att den omfattar mer än tjugufem ledamöter. Hamnstyrelsen i London — The Port of London Authority — omfattar t. ex. tjugunio ledamöter och den för Mersey-hamnarnas förvaltning — Liverpool's distrikt — tjuguuåta.

Kommunala hamnstyrelser finnas i 70 hamnar. Denna styrelseform är

mindre vanlig bland de större hamnarna. Bristols hamn är den enda av landets stora hamnar, som helt äges och förvaltas av kommunen. I Storbritannien bestridas de större anläggningarna för kommunala hamnar i allmänhet med kommunala medel, medan däremot driftkostnaderna balanseras med hamnarnas egna inkomster av driften.

Samtliga järnvägsbolag, vilka numera förstatligats, äro stora hamnägare. Tillsammans utgöra de järnvägsstyrda hamnarna ett 50-tal, varibland främst märkas Hull och Southampton.

Hamnar ägda av bolag och enskilda uppgå till ett 100-tal. Till skillnad från vad fallet är i trusthamnar, ombesörjer hamnägaren i dessa hamnar trafiken i avsikt att erhålla vinst på rörelsen, vilket dock endast sällan lyckas.

I en del större hamnar förekomma vid sidan av hamnförvaltningarna särskilda farledsmyndigheter — Conservancy Authorities — vilka i likhet med hamnmyndigheterna auktoriserats av parlamentet. Dylika myndigheter finnas exempelvis i Humber, Southampton och New Port, medan sådana i London, Liverpool, Bristol och Tyne samordnats med hamnstyrelserna. Farledsmyndigheten bär ansvaret för infartsledernas navigationsförhållanden, utprickning, fyrbelysning samt underhåll.

Staten och hamnarna före 1947 års trafiklag.

Med undantag av ett mycket litet antal smärre, privatägda hamnar har varje hamnmyndighet haft att hos parlamentet ansöka om den rättsliga förutsättningen för sin verksamhet. Det finns åtskilliga lagbestämmelser och författningar om hamnarnas förvaltning. Den viktigaste är Harbour, Docks and Piers Clauses Act av år 1847, vars bestämmelser ofta delvis äro intagna i de särskilda parlamentsbeslut, som gälla de olika hamnarna. Dessa parlamentsbeslut — Special Acts — innehålla i regel föreskrifter om hamnmyndighetens sammansättning, om de skyldigheter, som åligga hamnen med avseende på muddring och underhåll, om maximitaxor och tariffer samt stadgar och bestämmelser, som skola utarbetas för kontroll och betjäning av fartyg, för anställning och avlönande av personal samt slutligen för avgränsningen av det område, inom vilket hamnmyndigheten har att utöva sin jurisdiktion och uppbära avgifter. Ytterligare bemyndiganden, t. ex. för utförande av nyanläggningar eller upptagande av tilläggsavgifter utöver vad som tidigare bestämts eller för höjning av eget kapital, kunna i regel erhållas endast genom nya parlamentsbeslut — Private Acts. Kommunikationsministern äger dock att giva tillåtelse till vissa arbeten, vilka icke få draga större kostnad än ca 2 milj. kr. Detta sker genom en av departementschefen utfärdad Provisional Order. De olika hamnmyndigheterna ha i allmänhet själva utfört och burit ansvaret för arbete och underhåll vid dem underlydande företag och institutioner, och det statliga ingripandet har hänfört sig till ovan nämnda kontroll. Som nämnts ha hamnmyndigheterna rätt att utfärda bestämmelser, men dessa måste i vanliga fall godkännas av kommunikationsministern.

Hamnförvaltningarna erhålla sina inkomster av avgifter för fartyg och gods samt ibland också genom avkastning på av förvaltningen ombesörjd stuveri- och magasinrörelse. Ett flertal hamnstyrelser har skyldighet att till kommunikationsministern inlämna specificerade räkenskaper och statistik, och i vissa fall skola räkenskaperna vara reviderade av en av ministern godkänd revisor. Avsikten därmed är att ministern med ledning av räkenskaperna skall kunna kontrollera, att parlamentets föreskrifter efterföljas av hamnarna, särskilt med hänsyn till lånefrågor. Under 10-årsperioden närmast före senaste världskrig har ministern ingripit i sex fall för att få hamnstyrelser att fullgöra sina skyldigheter i dylika hänseenden.

I en del trusthamnar utnämner kommunikationsministern ett visst antal ledamöter i varje styrelse. Så t. ex. utnämner han två ledamöter av Londons hamnstyrelses tjugunio ledamöter, i Mersey-hamnarnas fyra av tjugåtta, och i omkring tjugu andra trusthamnar äger han liknande rätt. I Londons hamnstyrelse skall den ene av de av regeringen tillsatta representanterna vara arbetarrepresentant.

Beträffande statens finansiella stöd åt hamnarna kan nämnas, att parlamentet år 1919 bemyndigade kommunikationsministern att anslå medel till byggande och förbättrande av hamnar, men underhuset har ännu icke behövt ställa något anslag för dylikt ändamål till förfogande. Emellertid ha under åren 1920—1931 anslagits medel till hamnar för arbetslöshetens bekämpande. Av arbetslöshetsmedel erhöles omkring 300 hamnar, varav ett stort antal fiskehamnar, mellan 2 000 kronor och 26 milj. kronor. I förstnämnda fallet gällde det förbättring av kajbeläggningen i Portsmouth och i det senare Londons och Southamptons hamnar, som vardera erhöles nämnda summa. Totalt uppgingo dessa anslag till 550 milj. kronor. Statsbidragen ha givits formen av årliga räntebidrag under varierande perioder, som kunna sträcka sig upp till 30 år, varefter bidragen kapitaliserats till tiden för deras utbetalande. I genomsnitt ha bidragen uppgått till något mer än 30 % av i berörda anläggningar investerat kapital. Bidrag ha i första hand begärts till utbyggnader av kajer (t. ex. New Castle-upon-Tyne), fördjupning av hamnbassänger för att kunna taga emot större fartyg (Sunderland), modernisering av hamnutrustning för snabbare expediering av fartyg och gods (London, Liverpool och hamnar i Sydwailes) samt byggande av nya dockor (Grimsby och Southampton).

De större hamnarnas förvaltningar ha, oavsett om statligt stöd kan påräknas eller ej, fortlöpande planer på utbyggnader, och deras ekonomiska resurser kunna i regel ge dem möjligheter att genomföra dessa planer utan statligt stöd. Så t. ex. hade Londons hamnstyrelse år 1938 ett flerårigt byggnadsprogram, som rörde sig om över 200 milj. kronor. De flesta hamnstyrelser ha enligt parlamentsbeslut rätt att upptaga lån mot säkerhet i inkomster för att täcka kostnaderna för nya investeringar. Det är icke ovanligt, att härför ställes det villkoret, att hamnstyrelsen först skall inhämta kommunikationsministerns tillstånd att upptaga dylikt lån och godkännande av den föreslagna amorteringstiden.

Trafiklagen av år 1947.

Den 20 november 1946 framlade den brittiska regeringen i underhuset ett lagförslag, som avsåg en nationalisering av järnvägar och därtill anknutna företag, vägtrafikföretag av olika slag, inre vattenvägar och hamnar. Förslaget berörde däremot i stort sett icke rederinäringen.

De av lagförslaget berörda trafikföretagen sysselsatte närmare 1 miljon anställda, som direkt voro sysselsatta i trafikarbetet, motsvarande 6 % av den totala förvärvsarbetande befolkningen. Förslaget innebar, att en trafikkommission skulle inrättas och övertaga alla järnvägs- och kanalföretag samt vissa företag, som ombesörjde passagerartrafiken i London, liksom även biltrafikföretag, som huvudsakligen hade sin sysselsättning inom långdistanstrafiken. Kommissionen skulle även följa utvecklingen i handelshamnarna för att kunna avgöra, om liknande makt och myndighet enligt lagens mening borde utsträckas till viss hamn eller grupp av hamnar.

Enligt lagen — som trädde i kraft den 1 januari 1948 — ställas alla inländska trafikmedel och anordningar under statens kontroll och i vissa fall till statens förfogande. För att, som lagen säger, »ombesörja, trygga och/eller främja förutsättningarna för ett erforderligt, ekonomiskt och väl samordnat system av allmänna, inländska transport- och hamnanordningar inom Storbritannien samt utvidga och förbättra detta system» inrättades nyssnämnda trafikkommission — Transport Commission — bestående av ordförande och fyra ledamöter. Att biträda trafikkommissionen i dess arbetsuppgift finnas fem verkställande organ, ett för järnvägarna, ett för hamnar och inre vattenvägar, ett för vägtrafik, ett för passagerartrafiken i London och ett för landets hotell. Kommunikationsministern utser ledamöter i kommissionen och de verkställande organen samt har rätt att giva allmänna direktiv i frågor som för honom synas vara av nationellt intresse.

Trafiklagen har knappast avsett att hamnarna skola förstärkas, även om 50 järnvägshamnar övergingo i statens ägo i och med att järnvägarna nationaliserades. Men i vissa fall kan enligt lagen ifrågasättas, om icke också andra hamnar eller grupper av hamnar under vissa villkor böra ställas under statlig administration. Lagen ger också möjlighet för en regional hamnadministration.

För att befordra den ekonomiska utvecklingen och kapaciteten i en hamn eller en grupp av hamnar kan kommissionen i samråd med lokala hamnförvaltande myndigheter och representanter för handels- och sjöfartsnäringen, som använda sig av hamnen eller hamngruppen, utarbeta en plan för hamnen eller en regionalplan för hamngruppen. Det organ som har att genomföra en dylik plan kan vara kommissionen eller annan myndighet. Hamn- eller regionalplanen skall underställas kommunikationsministern, som, om den godkännes, kan utfärda föreskrifter för dess verkställande. Om invändningar framförts, träda föreskrifterna icke i kraft, utan ärendet går till behandling i parlamentet.

Som nämnts berör lagen i stort sett icke rederinäringen. Även om brittisk kustsjöfart, trots att den är inländsk, undantagits från den statliga kontrol-

len, har emellertid som stöd åt kommissionen i dess arbete, denna bemyndigats tillsätta en rådgivande kommitté i frågor rörande kustsjöfarten. Denna kommitté skulle till kommunikationsministern avge utlåtande i frågor, som beröra kommissionens uppgift vad gäller kustsjöfarten. Enligt lagen kan ett verkställande organ å kommissionens vägnar ingå avtal med representanter för kustsjöfarten i syfte att samordna dennas verksamhet med kommissionens för underlättande av genomgångstrafiken och notering av genomgångsfrakter m. m.

Amerikas Förenta Stater.

En delegation av hamnutredningen gjorde efter erhållet tillstånd en studieresa till Förenta Staterna i syfte att särskilt taga del av den federala statens samt delstaternas förhållande till hamnarna och i synnerhet vad gäller dessas utbyggande. Det följande utgör en del av den reseberättelse, som avgavs vid hemkomsten och som ej föreligger i tryck.

Den federala staten har i USA ansvar för och myndighet över alla yttre anordningar för sjöfarten såsom infartsleder, sjömärken, fyrbelysning och vågbrytare samt på redden till några meters avstånd från kaj- eller pihuvudlinjen, vilket område benämnes *the harbor*. Även inre vattenvägars upprensning och fördjupning samt förseende med slussar och dammar åligger den federala staten. Allt detta räknas som allmän farled, för vars begagnande ingen avgift erlägges. Överhögheten över hamnen med dess kajer, pিরer, magasin, varuskjul, last- och lossningsanordningar, vilket allt kallas *the port*, tillkommer i regel delstaten, som kan utöva den direkt eller överföra den till primärkommuner eller till självständiga korporationer. Ägande- och nyttjanderätten till kajer, pিরer etc. innehas av delstaten, kommunen, järnvägar, rederier eller andra enskilda företagare.

Vad som är mest iögonenfallande och avvikande från svenska förhållanden är hamnkommunens tillbakaträngda ställning och det enskilda företagareintressets stora ekonomiska investeringar i själva hamnen. Ännu en skiljaktighet från svenska förhållanden är den, att man bestämt håller på att hamnen skall ekonomiskt bära sig. Parollen är, att farleden skall vara avgiftsfri för trafiken, men att hamnen skall vara självförsörjande. Hamnarnas mest betydande inkomster äro arrenden och hyror av mark och hamnutrustning, medan man endast i mindre utsträckning räknar med inkomst av fartygs- och varuavgifter.

I USA finnas inga bestämmelser, som hindra de hamnägande städerna att förtjäna på sin hamnrörelse. Någon hamntaxeförordning, som begränsar användningen av hamnmedel, finnes icke. Kommunerna ha ej samma intresse av själva hamnrörelsen som i Sverige. De äro skyldiga att hålla minst en kaj för allmän trafik till fastställd taxa, och i regel är intresset för stora investeringar i eller för egen drift av hamnrörelsen ej större, än att endast en kaj disponeras för detta ändamål, medan övriga av kommun eller delstat ägda kajer i regel hyras ut till rederier, järnvägsbolag eller andra.

Enligt vad som framgår av det ovan sagda är hamnväsendet i Förenta Staterna beträffande handelshamnarna organiserat på ett ganska oenhetligt sätt. I en del fall har icke tillsatts någon särskild hamnstyrelse, utan hamnen lyder under någon annan kommunal myndighet, oftast stadens byggnadskontor. I andra fall finnes en kommunal hamnstyrelse, där ledamöterna ofta utsetts av vederbörande delstats guvernör. I ett tredje fall är hamnstyrelsen statlig, d. v. s. delstatlig, och kan ha överinseendet över antingen blott de statliga kajerna och pirerna eller jämväl över andra, dock icke federalstatliga. På sina håll, huvudsakligen på västkusten, finnas statliga distriktsstyrelser, omfattande ett större flodområde med flera hamnar, med syfte att verka för sjöfartens stöd. Samarbete äger där rum med krigsdepartementets ingenjörkår, vilken har hand om underhåll och utbyggnad av farleder och segelbara floder och utövar det federalstatliga inseendet över USA:s hamnväsende.

Vid sidan av hamnstyrelserna finnas i en del hamnar hamnmyndigheter tillsatta av vederbörande stat eller stater, med uppgift att verka för en hamns utveckling genom att på olika sätt främja trafikutvecklingen inom hamnen, bevaka hamnens intressen hos myndigheterna, följa med utvecklingen i olika avseenden och verkställa erforderliga utredningar m. m. Dessa myndigheter ha ibland endast föga att göra med själva hamnens drift och förvaltning, uppbärandet av vanliga hamnavgifter o. d.

En sådan är Port of New York Authority, gemensam för staterna New York och New Jersey och bestående av 12 commissioners, sex från vardera staten. Administrationen av hamnpirerna och regleringen av trafiken inom staden New York handhas av stadens Department of Docks, som där är den egentliga hamnstyrelsen. Övriga kommuner som gränsa till hamnen ha liknande organisationer.

The Port of New York Authority söker förenhetliga trafiken på de olika kajerna, har skapat ringjärnvägslinjer samt byggt broar och tunnlar för att lösa det svåra problemet angående transporterna till och från olika delar av hamnen. Dess inkomster bestå huvudsakligen av avgifter, uppburna vid dessa tunnlar och broar. Myndigheten äger att utge obligationer, för vilka täckningen ej består av realvärden utan säkerheten för obligationens ägare ligger i de disponerade inkomsterna.

Det är karakteristiskt för det amerikanska hamnväsendet, att i regel en trefald myndigheter äro engagerade i detsamma, bortsett från mera allmänna sanitära, kustbevaknings-, tull- och fyrmyndigheter. Det federalstatliga intresset representeras av krigsdepartementets distrikts- eller divisionsingenjörer eller byråer. Härtill komma delstatliga hamnmyndigheter och slutligen kommunala myndigheter.

Den federalstatliga kontrollen över hamnbyggnader i »the harbors» utövas av krigsdepartementet med chefen för arméns ingenjörkår som verkställande och därunder *The U. S. Engineer Department*. Den federala staten svarar för den utbyggnad av farleder, insegling och redder, som betjäna utrikes sjöfart och trafik mellan delstater. Utbyggnad i vatten genom

privatpersoner, företag eller kommuner med egna medel ha emellertid möjliggjorts genom kongressbeslut år 1902. Dyliga utbyggnadsarbeten måste dock överensstämma med de federala myndigheternas generalplan. Ritningar och detaljer skola därför godkännas av krigsdepartementet och chefen för ingenjörkårerna. Det har inrättats en Board of Engineers for Rivers and Harbors, till vilken alla av kongressen anbefallda preliminära undersökningar och utredningar rörande flod- och hamnprojekt, däri även inbegripna förslag och ändringar, skola remitteras för yttrande, innan de överlämnas till kongressen.

Kongressen föreskrev år 1913, hur det skulle förfaras vid avgörandet av vilka av de föreslagna flod- och hamnprojekten, som kunde anses böra utföras med federala medel. Enligt beslutet skall i den till kongressen överlämnade anhållan om utbyggnad även angivas förslagets aktuella och framtida kommersiella betydelse, i vilken utsträckning det finnes privata och allmänna kajer och omlastningsanordningar i till den föreslagna utbyggnaden angränsande vatten, tillgången på och konsumtionen av vattenkraft för industriella och kommersiella ändamål samt andra dyliga upplysningar, som kunna anses vara av värde för att bedöma behovet av utbyggnaden. År 1920 beslöt kongressen, att varje preliminär undersökning eller utredning skall innehålla uppgift om de speciella eller lokala fördelar, som orten kan komma att få av den föreslagna utbyggnaden, samt uppgift om den allmänna nyttan eller de fördelar, som kunna stå att vinna därav för hela landet. I utredningen skulle även ingå ett förslag om i vilken omfattning lokala medelsbidrag till utbyggnaden skulle uttagas.

Om utbyggnadsföretaget är ekonomiskt bärigt eller ej bestämmes genom en jämförelse av de genom utbyggnaden beräknade fördelarna och vinsterna med kostnader för anläggning, underhåll och drift av utbyggnaderna i fråga. Den beräknade summan av fördelar och vinster, som stå att vinna av en viss utbyggnad, kan utgöras dels av uppkomna påtagligt lägre transportkostnader och dels av indirekta, ej påtagliga fördelar. Vederbörlig hänsyn bör tagas till dessa senare fördelar, som ofta äro svåra att uppskatta, därigenom att de komma den stora allmänheten till godo på sätt som gör det svårt att beräkna de ekonomiska fördelarna. Bland dyliga kan nämnas utvecklingen av industri, som är beroende av hamnrörelse. Dit kan också hänföras den ökade vinst, som hamnrörelsens intressenter kunna få av en genom utbyggnaden ökad trafik i hamnen.

Vinster, som härröra från lägre transportkostnader, beräknas genom jämförelse mellan kostnaderna för omlastning av gods med tillhjälp av den nya utbyggnaden och kostnaderna för transport av samma godsmängd över annan anläggning och med tillhjälp av andra transportmedel.

Man beräknar det totalt gods, som kan väntas använda sig av de föreslagna anordningarna för sjöfarten under tiden för dessas ekonomiska livslängd. Kostnaderna för befraktning av denna godsmängd beräknas sedan genom att man utgår från kända kostnader under likartade förhållanden. En motsvarande beräkning utföres sedan över kostnaderna för att förflytta

över annan anläggning samma godsmängd med de andra transportmedel, som stå till buds, och en jämförelse mellan dessa två alternativa kostnader visar den genom de utbyggda anordningarna uppkomna vinsten.

Det utarbetade förslaget granskas av Board of Engineers. Efter tillstyrkande går förslaget till kongressen, som upptager förslaget i en »River and Harbor Bill».

Avgörandet av alla ärenden rörande utbygget i »harbors» tillkommer, som förut nämnts, kongressen. Trots den synnerligen omsorgsfulla beredningen av ärendena beräknas omkring 60 % icke gå igenom, tydligen oftast på grund av inflytande från lokalt intresserade parter. Den federala staten offrar emellertid över 100 miljoner dollars årligen på hamnar och farleder.

Även andra federala myndigheter än Department of Engineers och dess underlydande organ, distriktsingenjörerna och byråerna, ha med hamnarna att göra. Detta gäller främst *Maritime Commission*, som byggt upp den amerikanska handelsflottan och sjöfarten men även ägnar stor uppmärksamhet åt hamnarna. Liksom man vad handelsflottan beträffar gått fram mycket rationellt enligt en utförlig stor plan, har man i fråga om hamnarna utarbetat eller har under utarbetande en omfattande plan. *Maritime Commission* har analyserat fartygsbyggandet för att få fram olika lämpliga typer och analyserat sjötrafiken för att anpassa fartygen och dessas anordningar till olika utrustning i hamnar. Man har även på sitt program analyser och studier av terminalanläggningarna, d. v. s. hamnarna och deras arbetsprestationer. Huvudvikten lägges på de tekniska anordningarna för lossning och lastning jämte transporter inom hamnarna samt till och från dessa, uppläggning i skjul och magasin m. m. Man har också ägnat sig åt studier av kaj- och pirtyper för olika slags godsrorelse och jämväl av hamnadministrationen, olika styrelseformer o. d. De tekniska studierna utgöra underlag för ekonomiska analyser och sammanfattande undersökningar rörande de ekonomiska resultaten. Över huvud vill man främja en rationell utveckling av hamnväsendet.

Kommissionen har hittills haft blott en rådgivande roll vad hamnarna beträffar. Den avger utlåtanden till kongressen och besvarar förfrågningar från hamnar m. fl. Utvecklingen synes emellertid under senare år ha tenderat till att ge *Maritime Commission* en ökad betydelse vad gäller själva de egentliga hamnanordningarna såsom skjul, varumagasin, spår, kranar, upplagsplatser m. m.

En tredje federal-statlig övervakande myndighet är *Interstate Commerce Commission*, som har diktatorisk makt över fraktsatser och taxor, vilka den fastställer. Denna makt gäller i princip endast sådana frakter och taxor, som avse utrikestrafik samt trafik, som berör flera delstater. Men det förefaller som om tolkningen av bestämmelserna medger, att nästan allt bringas under kommissionens domvärjo. I trafik mellan två stater falla sålunda under kommissionen även transporter som blott ske inom den ena staten, då dessa kunna påverka taxorna för transporter mellan de båda staterna. Vad hamnarna beträffar äger kommissionen kontrollen över järnvägsbola-

gens pirer, samt pirer, disponerade av linjerederier, medan kontrollen av pirer, disponerade av industri- och handelsföretag m. fl. samt tramprederier, ligger hos Maritime Commission. Kontrollen innefattar bland annat avgifts-taxor.

I en utredning rörande de amerikanska hamnarna framhålles, att det finns ett antal hamnar av största betydelse för sjöfarten, vilkas trafik är av så allmän karaktär, vilkas internationella betydelse är så stor och för vilka det nationella intresset är av sådan vikt, att den vidare utvecklingen av dessa trafikhuvudpunkter borde i hög grad falla på den federala staten. Hamnar av mindre betydelse än dessa och hamnar vid de stora sjöarna, hos vilka trafiken har en mera lokal karaktär, fordra samverkan av olika myndigheter, om utvecklingen skall kunna hålla jämna steg med landets. Det är av betydelse, att de intressen, som komma att vinna något på denna utveckling, i proportion härtill lämna hjälp till dess tryggande.

»De federala myndigheternas uppgift», säges det, »är icke att föreskriva för de lokala myndigheterna, vilka åtgärder, som skola vidtagas. Men de lokala myndigheterna, som till sitt förfogande ha den verkställande makten och möjligheten till beskattning, som de federala myndigheterna sakna, och som kunna på rättslig väg återfå investerat kapital genom ökade markvärden och även på annat sätt, böra själva visa sig situationen vuxna och i samarbete med järnvägar och andra företag, som äro intresserade härav, sätta sin hamn i stånd att på ett ekonomiskt sätt handhava den kommande trafiken. Eljest måste de bereda sig på att se sig distanserade av konkurrerande hamnar med mera företagaranda. På detta sätt och endast på detta sätt kan den behövliga utvecklingen snabbt vinnas. Förenta Staterna kan icke göra för ett samhälle, vad de icke göra för ett annat, och om man väntar att Förenta Staterna skall utföra alla de arbeten, som begäras av alla samhällen, komma kostnaderna uppenbart att lägga hinder i vägen härför. Förenta Staterna vilja vara så generösa som möjligt, och så långt det är möjligt bör denna generositet stå i proportion till den företagsamhet, som visats av de lokala myndigheterna.»

Den inställning, som kommer till uttryck i det gjorda citatet, synes vara den i USA allmänna. Den innebär, att den federala staten känner sitt ansvar för hamnarnas utbyggande, men att den väntar initiativ från de delstatliga kommunala och enskilda intressena, som den vill understödja, där utvecklingen härigenom främjas. Man har också intrycket, att den här uttalade principen, att den federala statens generositet skall stå i proportion till de lokala intressenas offervillighet, ofta leder till, att de hamnar få den största hjälpen, som ha bäst råd att själva göra uppoffringar.

Kanada.

Den delegation av utredningen, som år 1946 gjorde en studieresa till USA, besökte på hemvägen en av Kanadas största hamnar, Halifax. De upplysningar om Kanadas hamnväsen, som härvid erhöles, ingå i delegationens ej tryckta reseberättelse. En sammanfattning meddelas här nedan.

Kanadas större hamnar som Halifax och St. John vid Atlanten, Quebec, Three Rivers och Montreal vid St. Lawrence och Vancouver vid The Pacific äro i mindre grad importhamnar för råvaror till egen förädlingsindustri eller import- och exporthamnar för av hamnstäderna beroende uppland utan mera transitohamnar för gods från och till det inre Kanadas väldiga produktionsområden. De lokala intressena av hamnrörelsen äro därför mindre än det nationella intresset av hamnar som kunna erbjuda genomgångstrafiken låga kostnader. Detta har lett till betydliga statliga uppoffringar för hamnarna med åtföljande starkt statligt inflytande, som kulminerat i ren statsdrift. Av Kanadas 399 hamnar, av vilka flertalet är mindre, sortera allt sedan den koloniala tiden 303 under Marindepartementet med hamnkaptenener som verkställande tjänstemän. 14 större hamnar, intill år 1936 lydande under samma departement, administrerades av kommunala hamnstyrelser och 2 lydde under Departementet för järnvägar och kanaler.

År 1931 fick sir Alexander Gibb av den kanadensiska regeringen i uppdrag att verkställa en undersökning rörande de hamnar, som voro av större nationell betydelse och bland dem Halifax. Denna synnerligen grundliga och intressanta utredning, som i Kanada betraktas med stor respekt, ledde till framläggandet för och antagandet av det federala parlamentet av en National Harbours Board Act, som trädde i kraft den 1 oktober 1936.

Genom denna lag skapades en central hamnstyrelse för hamnar av nationell betydelse bestående av tre ledamöter och med säte i Ottawa. Styrelsen står under ledning av och är ansvarig inför kommunikationsministern. De tidigare lokala hamnstyrelsernas myndighet, rättigheter och skyldigheter ha överförts på den nya styrelsen.

Styrelsen uppgör en årlig budget, som underställes kommunikationsministern. Varje hamns räkenskaper föras var för sig. Sedan nya arbeten godkänts av regeringen och medel ställts till förfogande av parlamentet, utföras de av styrelsens ingenjörskontor, som också är förlagat till Ottawa. Taxeärenden förberedas av styrelsen och taxan blir gällande efter godkännande av regeringen.

Den lokala ledningen av varje hamn under styrelsens jurisdiktion är överförd på styrelsens chefstjänsteman i hamnen, hamndirektören, åt vilken driften och underhållet av hamnen är anförtrodd och som därför har det direkta överinseendet över det lokala hamnkontoret. Förutom sina administrativa skyldigheter har hamndirektören ansvaret för utvecklingen och bibehållandet av intim kontakt med hamnens trafikanter och med de lokala myndigheterna och affärsorganisationerna.

I Halifax äger staten de förnämsta pirerna. Endast dessa ha järnvägsspår. Dessutom finnes en mångfald enklare piper i enskild ägo. Staten äger mycket jord i Halifax, som dels innehafts från äldre tider, dels övertagits från den statsägda Canadian National Railway, dels vunnits genom utfyllning vid framdragning av järnvägsspår. Staten har sålunda stora möjligheter till ytterligare utbyggnad av hamnen.

Sammanfattning.

Såsom en sammanfattning av vad ovan anförts må framhållas, att staten utövar en kontrollerande verksamhet över hamnarna i de länder, som här berörts, ej blott vad gäller hamnavgifter utan även i fråga om hamnbyggande. Statens inflytande är härutinnan av mycket olika omfattning. Att staten, då den lämnar bidrag eller lån till hamnbyggande, prövar behovet och utövar viss kontroll, är naturligt. Att den utser representanter i styrelserna för hamnar av nationell betydelse, torde ej heller förvåna. Det är fullt i sin ordning, att staten skaffar sig en överblick över befintliga och projekterade hamnbyggen i syfte att kunna bedöma behovet av en lokal utbyggnad, där nytt statsbidrag ifrågasatts. Statens inflytande sträcker sig emellertid än längre i t. ex. Danmark, Norge och England, där i regel tillstånd erfordras för alla större hamnbyggnader, även om de ske med låne-medel. Här synes också en prövning äga rum, ej blott av finansiell art i samband med tillståndet att upptaga lån, utan även av samhällsekonomisk och byggnadsteknisk art. I USA äga de federala myndigheterna ännu större inflytande genom att de svara för alla byggnads- och underhållsarbeten i infartsleder och redder samt samverka med de lokala myndigheterna rörande byggande och utrustning innanför pirhuvudlinjen. I Kanada har staten övertagit de s. k. nationella hamnarna, något som synes sammanhånga med kommunikationspolitiken att skapa goda och billiga omlastningsanordningar i de hamnar, över vilka landets stora exportprodukter gå ut och landets behov av importvaror fylls.

Man har i allmänhet ansett, att det nationella eller samhällsekonomiska intresset går före det lokala, i varje fall då det gäller säkerställandet av utrikeshandels och -sjöfartens krav på lämpliga transportvägar. Givetvis ha även de militära kraven spelat en stor roll. Man har också ansett, att hamnarnas uppgift och sättet för rörelsens finansiering visar hän på att deras avgifts- och byggnadspolitik icke äro av endast lokalt intresse.

Andra delen.

Utredningar i samband med förslag.

KAP. XIII.

Hamnbyggnadsfrågornas transportekonomiska sammanhang.

Under 1900-talet har takten i produktionens, distributionens och därmed transportväsendets utveckling stegrats väsentligt. Härvid har en växelverkan ägt rum mellan strävandena att öka produktionen och det allt starkare framträdande kravet på höjning av hela folkets levnadsstandard, vilket medför ökning i konsumtionen. Den dyrare arbetskraften har framtingat rationalisering och mekanisering av arbetsprocesserna och ökad differentiering av produktionsuppgifterna. Produktionsenheterna ha blivit större, något som medfört i genomsnitt förlängda transporter av råvaror, halvfabrikat och färdiga produkter, vilket å sin sida bidragit till att ökad uppmärksamhet måst ägnas åt transporterens förbilligande och detta icke minst vad beträffar transporter inom de förstörade produktionsenheterna själva. Vad de yttre transporter beträffar ha de olika transportenheterna — fartygen och järnvägstågen men även bilarna och flygplanen — förstörats, medförande behov av djupare och större hamnar, kraftigare underbyggnader för järnvägar och landsvägar samt större, mera bärande flygfält.

De nya fortskaffningsmedlen, bilen och flygplanet, framträda med i förhållande till de gamla små enheter. Framgången i bilens konkurrens beror på dess förmåga att utan omlastning föra varan direkt till konsumenten och flygets på dess utomordentliga snabbhet. Men även bilen och flyget undergå en utveckling till större enheter, medförande alltjämt ökade krav på vägars och flygplatsers bärighet och dimensioner.

Utvecklingen av transportmedlens fasta anläggningar har fått en oberäknad hjälp av de störningar i näringslivet, som under vissa perioder lett till omfattande arbetslöshet. De arbetslösa ha av myndigheterna med förkärlek dirigerats till utförande av anläggningar och förbättringar av vägar, järnvägar och flygplatser, samt i mindre mån till hamnar, vilka arbeten i allmänhet haft fördelen att de skänkt rikliga arbetstillfällen med relativt ringa uppoffring av dyrbart material. Under krigsåren och tiden därefter ha dessa investeringar fortsatt, och det är då ganska naturligt, att man börjat fråga sig, om icke en väl stor del av vår begränsade nationalförmögenhet och nationalinkomst nedlagts i dylika ting. Man har frågat sig, om icke i vissa fall transportapparaten utvidgats för starkt, d. v. s. om investeringarna

varit för stora. Under sådana förhållanden är det uppenbarligen av stor vikt att undersöka investeringsverksamheten och dess transportekonomiska sammanhang.

I statsrådsdirektiven för hamnutredningen berördes ej blott hamnbyggnadspolitikerna utan även hamntaxepolitiken, de båda huvudgrenarna av hamnpolitiken. Det existerar ett närmare samband mellan dessa båda grenar. Hamnpolitiken får ej heller ses isolerad utan i sitt samband med transportpolitiken och i synnerhet med transportekonomin.

Hamnpolitiken är, skulle man kunna säga, en medveten strävan att med givna och möjliga kapitalinvesteringar i hamnanläggningar nå de mest ekonomiska omlastnings- och därmed transportmöjligheter över en hamn eller ett antal hamnar. Denna definition anknyter till hamnarnas väsentligaste funktion att sammanknyta olika transportmedel vid transporterens övergång från land till vatten och vice versa eller från ett sjötransportmedel till ett annat. Hamnpolitikens samband med transportpolitiken över huvud och speciellt transportekonomin är härmed given.

Sjötransporten är, då det gäller längre avstånd, betydligt billigare än landtransporten. För därför lämpade transporter måste det därför vara betydelsefullt för ett land, och i synnerhet ett så vidsträckt som vårt, att vara väl försedd med goda hamnar, som kunna taga emot fartyg av den storlek trafiken kräver. Det är också så, att ett samhälles väl eller ve ofta beror på hurudan hamn det äger. Därför är det icke förvånande, att diskussionen av hamnfrågor gärna blir lidelsefull både lokalt och i ett större sammanhang. Härtill bidrager också den omständigheten, att de totala årskostnaderna i hamnarna för olika intressenter uppgå till stora belopp. En beräkning för år 1947 — varvid man dock eliminerat vissa av tillfälligheter influerade verkningar — ger vid handen, att nämnda totala kostnader visa sig vara ca 300 milj. kr. om året, varav ca 40 % utgöres av de kostnader, som äro förbundna med fartygens liggetid i hamn, och ytterligare omkring 10 % avse redarnas andra kostnader i form av avgifter av skilda slag m. m., medan varuägarnas kostnader beräknas till inemot 30 % och hamnarnas till ca 20 %. Härvid har man icke räknat med räntekostnader för varuägarnas gods under tiden i hamn. Hamnavgifterna uppgå till ganska ringa belopp. Men rederierna och varuägarna ha mycket att vinna på varje åtgärd, det må vara hamnens utbyggnad eller bättre utrustning, som minskar fartygens och varornas liggetid och därmed även kostnaden i hamn. Just därför att så mycket står på spel är det av vikt, att rationella undersökningar verkställas och samhällsekonomiskt bärande synpunkter läggas på hamnarnas byggnadsproblem.

Med utgångspunkt från vad ovan anförts skulle det kunna tänkas, att de billigaste omlastnings- och transportmöjligheterna erhöles genom anläggandet av så många hamnar som möjligt liksom av största möjliga utbyggnad av de redan förefintliga. Därigenom skulle man ju få bättre tillgång till billig sjötransport. Men att detta icke är den samhällsekonomiskt riktiga lösningen av hamnproblemet framgår därav, att omkostnaderna för dessa

hamnanläggningar skola betalas av trafikanterna eller, då skattebidrag erfordras, av hamnägarna, och ju flera hamnar, som anläggas, desto färre fartygsanlöpningar och desto mindre varukvantiteter komma på varje hamn. Omkostnaderna per fartygstön och varuton stiga alltså, d. v. s. det förbilligande av transporter, som hamnanläggningarna och deras utbyggande skulle möjliggöra, uteblir och förändras i sin motsats.

Tillkomsten av nya hamnar och utbyggandet av existerande sådana kan skapa ökad trafik, då det finnes ett otillfredsställt transportbehov som fylles. Men i annat fall sker en uppdelning av trafiken på flera enheter eller en överflyttning av viss trafik från en hamn till en annan, varigenom hamnbyggandet kommer att medföra i det hela höjda hamnavgifter i stället för sänkta sådana, om ej kostnaderna bäras av hamnägarna, d. v. s. i regel skattebetalarna. Om man icke höjer avgifterna, kan man ju icke med minskad trafik upprätthålla förräntningen av de existerande hamnarnas kapital och möjliggöra en sådan för de nytillkomna hamnarna. Ett upplands transportbehov kan även vara så illa tillgodosett, att en ny hamnanläggning kan vara motiverad, utan att ökning av den totala transportmängden inträffar. Härvid bör dock kostnadsminskningen för den del av transporter, som tar ny väg, vara större än den event. kostnadsökningen för de transporter som alltjämt gå den gamla vägen.

Man måste alltså skilja mellan berättigade hamnanläggningar, som fylla ett förut otillfredsställt transportbehov eller skapa samhällsekonomiskt billigare transporter, och oberättigade hamnanläggningar, som verka fördyrande på transporter och varupriser.

En större hamn är i regel organ ej blott för den egna kommunen utan även för ett större eller mindre uppland, varvid det *allmännas* intresse i vidare bemärkelse kommer in. Den är även som lokalhamn anknytningspunkt för en allmän trafik, något som gör att *staten* redan av detta skäl anser sig böra bevaka landets intressen. Det måste nämligen anses vara statens uppgift att tillse, att huvudvägarna för landets import och export äro tillgängliga och utrustade för den trafik, som är livsviktig för landet. Farledsfrågorna träda sålunda i förgrunden. Dessa hava erhållit sin belysning i den av överstelöjtnant Edlund utarbetade bilaga 2.

Hamnpolitiken inverkar på upplandets transporter och härigenom även på andra hamnars taxenivå samt på sjöfartens vägar och anknytning till andra trafikmedel. »Onödiga hamnbyggnader», som ej skapa ny trafik, kunna medföra fördyring av transporter i andra delar av landet. De hava tillkommit genom att de lokala intressena på en eller annan ort velat skapa fördelar av en bättre tillgång till en modernare hamnanläggning. Detta sammanhang förbises stundom. Det är emellertid av vikt, då det tydligt visar, att hamnbyggandet inverkar på hamntaxorna på andra håll och bl. a. därför lika litet som hamntaxeväsendet kan betraktas som en enbart kommunal angelägenhet. Detta innebär också, att statens intresse ej kan begränsas till de hamnbyggnader, som äga rum med statsbidrag. Om så skedde, skulle nämligen i regel den mest omfattande byggnadsverksamheten, som

kan få den största inverkan i taxehänseende och därmed på transportkostnader och transportvägar, lämnas helt obeaktad, medan mindre byggnadsarbeten, som blott eller huvudsakligast ha lokal karaktär och inverkan i nämnt avseende, bli föremål för prövning och kontroll. En viss, sund konkurrens mellan olika hamnar är emellertid önskvärd och betydelsefull, om den strävar efter den mest ekonomiska lösningen av transportproblemen. Det synes därför vara viktigt, att hamnarnas initiativ icke stäckas men att samtidigt statens centrala organ erhåller en överblick över vad som planeras och därför äger möjlighet dels att stå de olika hamnarna till tjänst med råd i utbyggnadsfrågor, dels att verkställa de utredningar och avge de utlåtanden som kunna erfordras.

Vad som här anförts visar, att det är en viktig transportekonomisk fråga, huruvida vårt land äger för många hamnar eller eljest totalt, lokalt eller i vissa avseenden äger för starkt utbyggd hamnapparatur. Man måste först besvara frågan, om våra hamnar äro utnyttjade i tillräcklig grad, innan man kan tala om att bygga nya hamnar eller bygga ut de existerande. Det är sålunda nödvändigt, att hamnarnas kapacitet och dess utnyttjande göres till föremål för fortlöpande uppmärksamhet.

De mycket stora skillnaderna mellan beräknad kapacitet och utnyttjande, som förekomma mellan olika hamnar, visa, att svenska hamnar icke alltid utnyttjat sin kapacitet. Detta beror emellertid på många olika förhållanden, såsom med säsongens varaktighet och eljest högst varierande trafik men också därpå, att gamla kajer med mindre vattendjup endast i ringa mån användas, sedan fartygens storlek och djupgående ökats och nya kajer med större djup och bättre utrustning tillkommit. Det kan också bero därpå, att nya djupkajer endast i relativt ringa mån användas av fartyg med däremot svarande största djupgående.

Går man till det enskilda fallet, kan man till synes med viss rätt hävda, att en hamn, som icke utnyttjar sin kapacitet, ändock kan anses väl skött och fylla sin uppgift i hushållningen. Särskilt skulle detta gälla, om den icke belastade hamnkommunens ekonomi och ej heller i genomsnitt gäve större överskott. Under normala förhållanden synes detta gälla de svenska hamnarna som helhet. Endast storhamnarna uppvisa underskott, som täckas med uttaxerade medel. Under kristider är det dock många hamnar, som gå med underskott. Man kan fråga sig, om hamnverksamheten i allmänhet skall bära sig. Kan man här kräva förräntning av det nedlagda kapitalet och i så fall varför? Problemet är detsamma som vid andra transportanordningar i det allmännas ägo.

Beträffande detta spörsmål stå två uppfattningar mot varandra. Enligt den ena jämställes hamnen med affärsföretag, varför man kräver full förräntning av hela det i hamnrörelsen investerade kapitalet. Enligt den andra uppfattningen är hamnen ett verktyg, som skapar mycket stora indirekta fördelar, vilkas värde icke kan mätas men vilka föra med sig, att hamnverksamheten kan anses bära sig, även om den går med underskott. Ibland formulerar man kravet mera försiktigt, ungefär så: Man bör sträva efter

förräntning, men med hänsyn till de indirekta fördelarna icke kräva full förräntning. Ibland understryker man, att man skall eftersträva största möjliga nytta för hamnsamhället och upplandet. Hålla vi oss till de vanligast förekommande kommunala hamnarna, ställer sig frågan så, att ett eventuellt underskott kommer att betalas av vederbörande hamnkommuns skattebetalare, medan upplandets invånare och de företag därstädes, som draga nytta av hamnen, icke behöva bidra till underskottets gäldande, trots att de äga fördelen av så låga hamnavgifter, att hamnekonomin ej går ihop. Man plägar anse, att varuavgifterna drabba upplandet i lika mån som hamnkommunen, medan fartygsavgifterna egentligen beröra den sistnämnda. Genom relativt höga varuavgifter skulle man alltså låta upplandet få bära en större andel av hamnens kostnader, än om relativt höga fartygsavgifter utgå. Mycket annat spelar emellertid in härvidlag.

De hamnar, som normalt gå med underskott, ha i regel utbyggnader i gång, vilka till stor del bekostas genom uttaxerade medel. Dessa hamnar ha i allmänhet relativt låga hamnavgifter, som ju äro ägnade att draga trafik från andra hamnar. Emellertid synes den påräknade trafikökningen ofta icke motsvaras av verkligheten, d. v. s. den har icke blivit av den storlek, att den härigenom åstadkomna inkomstökningen förräntat det nyinvesterade kapitalet. Egentligen skulle härför krävas taxehöjning, något som antyder, att utbyggnaden icke varit nödvändig. I princip bör nämligen det kapital, som nedlägges i nybyggnader, efter en viss övergångstid kunna förräntas genom ökad trafik. Finansieringen genom taxehöjning eller uttaxering synes icke vara riktig, om ej starkt bärande skäl föreligga.

Det vill sålunda synas, som om man, vid de företagsformer av hamnverksamhet vi företrädesvis äga, borde sträva efter att hamnekonomin på längre sikt går ihop. I annat fall föreligger risk för utbyggnader, som ej äro berättigade, och för en taxepolitik, som utan verkliga förutsättningar åstadkommer ekonomiskt icke betingade förändringar i transportvägarna och därmed i ekonomien för andra hamnar och andra transportmedel.

Hamntaxeförordningens bestämmelser innebära, att hamntaxorna skola vara så avpassade, att hamnverksamheten går ihop, men ej lämnar större överskott eller underskott. Inkomsterna få endast användas till hamnändamål. Hamnen får alltså icke vara en kommuns mjölkko och får ej samla fonder för hamnens eget behov att användas utan särskilt medgivande. Först i förslaget till ny hamnförordning har man velat medgiva en viss fondering för att möta skillnaderna mellan goda och dåliga tider. Något hinder mot att hamnarna gå med underskott finns däremot icke. Meningen med dessa bestämmelser är tydligen, att hamnarna, som äga sina inkomster av den allmänna rörelsen, icke skola belasta denna mer än nödigt. Och den statliga kontrollen över taxeväsen och ekonomi liksom över byggnadsverksamheten synas antyda skälet härtill, nämligen att det är fråga om en verksamhet, som icke är vederbörande hamnägares ensak, då den sträcker sina verkningar vida utöver en hamnkommuns och ett upplands gränser. Därför gäller denna kontroll även privata hamnar med fastställd hamntaxa.

Av det sagda torde framgå, att frågan om hamnarnas ekonomi i hög grad är avhängig av deras taxepolitik men också av deras byggnadspolitik. Den omständigheten, att en hamn visar god ekonomi trots mindre utnyttjad kapacitet utgör icke bevis för att dess utbyggnadspolitik varit riktig, lika litet som att en dyrbar utbyggnad kunnat ske till oförändrad taxenivå bevisar, att den varit nödvändig och fyller sin uppgift på rätt sätt. För att bedöma dessa förhållanden måste man undersöka verkningarna på andra hamnars trafik och taxor.

Det är sålunda många omständigheter, som inverka på hamnbyggnadsverksamheten, bedömd i dess transportekonomiska sammanhang. Och ändock har här endast antytts sambandet med övriga transportmedels byggnadsverksamhet och taxeförhållanden samt samordningen av hela transportapparaten.

KAP. XIV.

Tendenser i näringslivets utveckling och deras samband med behovet av hamnarnas utbyggande.

Att näringslivets utveckling och hamnbyggnadsverksamheten ömsesidigt betinga varandra synes vara uppenbart. Den idealiska takten i byggnadsverksamheten bör därför vara sådan, att transportbehovet täckes, under beaktande av att alla rationaliseringsmöjligheter tillvaratagas. För ett land som Sverige, där exporten spelar en så stor roll och där importen även är omfattande, bestämmes transportbehovet närmast av produktionens och handelns utveckling. En grundläggande faktor härvidlag är befolkningsutvecklingen, som närmast skulle ge uttryck åt konsumtionens förändringar, där dock en i regel stigande standard spelar en mycket stor roll. Lokalt betydta i fråga om konsumtionens förändringar befolkningsförflyttningar från landsbygd till tätorter och städer kanske allra mest. Emellertid inverka också förändringar i distributionen, närmast tänkt såsom omläggningar i transportvägarna, något som kan betingas av förändringar i befolkningens fördelning samt produktionens och handelns lokalisering.

Det synes för bedömningen av behovet av hamnar och hamnutrustning vara av värde att känna utvecklingstendenserna inom de för hamnrörelsens omfattning grundläggande faktorerna. Vägledande äro tillgängliga data eller kurvor, som beteckna utvecklingen av dessa faktorer beträffande hela landet. (Se diagr. 1.) Då dylika uppgifter innebära en utjämning av »tillfälliga» lokala influenser, vilka »störa» den allmänna utvecklingslinjen, äro de av betydelse såsom kärnlinjer. Dessa borde kompletteras med sådana kurvor över lokala områden som visa en avvikande utveckling. Här kan icke komma i fråga att verkställa undersökning rörande dylika. Vad Norrland beträffar, där en anmärkningsvärd ensidighet i produktion och export äger rum och där utvecklingstendenserna på grund av kända förhållanden inom skogstillgångarna och deras utnyttjande peka i en avvikande riktning under avsevärd tid framåt, är det uppenbart, att särskilda undersökningar böra verkställas och att man uppritar speciella kurvor. Dessa synas dock icke med nödvändighet kunna betraktas såsom normerande för landsdelens hamnutveckling. Bl. a. torde de åtgärder, som kunna komma att vidtagas efter det intensiva forsknings- och utredningsarbete, som bedrivits och bedrivs beträffande Norrland, måhända resultera i en förändring av utvecklingen.

Någon kurva över befolkningens tillväxt har ej meddelats, enär den, i varje fall vad hela landet beträffar, visar ett mycket flackt förlopp, som ej kan anses ge uttryck åt konsumtionens förändringar, ej ens om den berör blott de arbetsföra åldrarna. Detta hindrar dock icke, att befolkningskurvan kan anses vara av betydelse såsom kärnlinje i fråga om utvecklingen vad vissa hamnar beträffar. Särskilt gäller det konsumtionsortshamnar, av vilka lokalhamnarna utgöra en del. Förutom till standardhöjningen bör man i så fall, särskilt då det gäller större hamnar, taga hänsyn till att vissa delar av trafiken ha att göra med andra hamnens funktioner än den att förse befolkningen med vad den behöver.

Den industriella produktionens kurva är en av de viktigaste normerna vid bedömningen av den allmänna utvecklingen av trafikbehovet. Kommerskollegii beräkningar över denna produktions förändringar sedan 1896 ge användbara data.¹ Kurvan visar helt naturligt betydande variationer med nedgång under första världskriget och under 1931—32 års kris. Men går man ut ifrån en eliminering av sådana störningar och alltså räknar med ett likformigt framåtskridande fram till åren före andra världskriget — innebärande en lika procentuell ökning från ett år till nästa under hela perioden 1913—1937 — finner man, att medelstegringen per år utgör 3,5 %. Härefter sker åter en nedgång under ett par år, varefter följer en ny uppgång. Nämda siffra beträffande stegringstakten kan givetvis tillämpas främst beträffande trafikbehovet för hela landet. Men den kan också användas beträffande större områden, försåvitt industrien inom desamma ej är ensidig och annan produktion, exempelvis jordbruk, spelar en större roll. I synnerhet för särskilda större hamnar mer än för mindre sådana äro uppgifterna av betydelse vid sidan om andra liknande uppgifter. De kunna i så fall användas blott, om icke större förändringar i distributionen ägt rum.

Vad beträffar handelns utveckling föreligga serier över importen och exporten i ton för en lång följd av år.² Uppgifterna visa, i likhet med motsvarande för den industriella produktionen, betydande variationer med låga siffror under några år av första världskriget och krisen därefter samt i mindre mån 1931—32 års kris. Men under förutsättning av ett normalt framåtskridande från åren före det första världskriget till åren före det andra visar det sig, att medelstegringen per år 1912—1939 uppgår för importen till 2,4 % och för exporten till ca 1,3 %. Jämväl i detta fall äro uppgifterna tydligen direkt tillämpliga blott för hela landet men synas kunna gälla även för större områden, där import och export ej äro mera ensidigt inriktade på vissa varor. Detsamma gäller särskilda hamnar.

Frågan är vad dessa data i verkligheten betyda, då det gäller den framtida utvecklingen. Äga de härvidlag över huvud något verkligt värde?

Här må erinras om att Gustav Cassel påvisat, att bortsett från krig och

¹ Härvid ha vissa kompletteringar gjorts genom undersökningen »*National Income of Sweden*» 1861—1930, Stockholm 1937.

² Sven K. Stockman: Den svenska utrikeshandelns kvantitet åren 1871—1911. Kommersiella Meddelanden 1948 nr 9 och 10.

kriser, näringslivet — så länge det får någorlunda fritt anpassa sig — utmärkes av en procentuellt jämn framstegstakt. Ivar Högbom understryker, att man kan resonera sig fram till att så bör vara fallet och att man på olika sätt kan påvisa, att det förhållit sig så under en lång period före det första världskriget.¹ »Ju mera omfattande de företeelser äro, som man registrerar, ju tydligare framkommer den lineära typ på kurvorna, som på logaritmiska diagram ange en procentuellt jämn stegring.» »Ju mer man går i detalj till det enskilda landet och där till delföreteelser, desto mer tillfälliga och specifika bli händelseförloppen. Men även där kan man se på vad sätt det allmänna framåtskridandets resultat underhålles av ständigt nytillkommande komponenter.» Det normala stabila framåtskridandet underhålles av allt tätare nytillkomna verksamhetsgrenar, som konvergera framåt på tidsskalan eller pressas ned under konkurrensen från nyare grenar. Ett land kan därför icke bibehålla sin ekonomiska rangplats genom att fortsätta att driva sitt näringsliv på redan inslagna banor. Det gäller ett ständigt nyskapande, varvid forskningen spelar en stor roll.

Under förutsättning att dirigering inom näringslivet ej förändrar takten i det allmänna framåtskridandet, synes man alltså kunna räkna med att transportbehovet och därmed hamnbehovet under ett antal år framåt kommer att, bortsett från tillfälliga avbrott under krig och kriser, stegras i ungefär samma takt som under den närmast föregående delen av 1900-talet. Exporten har visat den minsta stegringen, och man synes bl. a. med hänsyn till trävaruexportens stagnation och tillbakagång ha att räkna med att stegringen knappast kan bli större i fortsättningen, i varje fall ej under den närmaste tiden. Importen har ökats mera och den industriella produktionen mest. Man synes dock kunna ifrågasätta, huruvida produktionen och då närmast den del därav, som skeppas över våra hamnar, kommer för framtiden att kunna stegras i samma grad som tidigare. Exportens retarderande utveckling bör ju härleda sig från produktionen.

Den inrikes varutrafiken över hamnarna synes gå tillbaka, medan landtransporterna med bil och järnväg ökas. Det vill sålunda synas, som om den utvecklingslinje, man har att räkna med för trafiken i hamnarna — det gäller här varutrafikens kvantitativa utveckling — skulle ligga någonstades mellan exportens och importens utvecklingskurva. Denna kärnlinje får dock helt naturligt ej betraktas såsom enda norm för hamnbyggnadsbehovet. Den tager exempelvis icke hänsyn till en rationalisering av hamnarbetet och ett bättre utnyttjande av kajerna, som kan minska på behovet, en fråga som kommer att behandlas i ett följande kapitel.

Ser man på tillämpningen av det ovan framhållna på enstaka hamnar, måste framhållas, att utnyttjningsgraden under de föregående åren är av betydelse för beräkning av byggnadsbehovet för framtiden. Den kärnlinje, som anger utvecklingen, får även eljest ej betraktas som absolut norm i de enskilda fallen. Särskilt kunna förändringar i distributionen — transport-

¹ Ivar Högbom: Några linjer i svensk materiell utveckling. Studier i svenskt näringsliv, tillägnade Jacob Wallenberg. Stockholm 1942.

vägarna — liksom i utvecklingen av särskilda industrier lokalt medföra en starkt avvikande framstegstakt eller kanske en tillbakagång.

Med hänsyn till att förhållandena i Norrland visat och torde komma att visa en från riket som helhet avvikande utveckling, synas särskilda utvecklingskurvor böra upprättas för denna landsdel.

Vad angår vissa tendenser i näringslivets utveckling, som synas påverka hamnbyggnadsbehovet, må följande nämnas.

Importen har kvantitativt i hög grad dominerats av kol och koks, som år 1937 intogo 57 % av hela importen. I det långa loppet synes man ha att räkna med viss begränsning av importen av dessa varor sammanhängande dels med elektrifieringens utbredning, dels med den stigande användningen av mineraloljor. Under de närmaste åren inverka också vissa förhållanden som sammanhålla med efterkrigsproblemen. Mineraloljeimporten utgjorde år 1913, 181 000 ton, 1938 1 356 000 ton och 1948 3 245 000 ton. Medan importen av kol och koks, framför allt kolet, fördelar sig på ett mycket stort antal hamnar, då varan ej tål långa, dyrbara landfrakter, sker oljeimporten till ett fåtal hamnar med större djup, från vilka oljan kan distribueras till relativt låga kostnader med mindre tanktonnage eller tankvagnar.

Exporten domineras kvantitativt starkt av järnmalmen, som dock utföres över blott ett fåtal hamnar. Järnmalmsexporten är en ganska osäker faktor, åtminstone för den närmaste framtiden. Först när den tyska industrien återuppbyggs torde våra lapplandsmalmer finna lika stor avsättning som under förkrigsåren. Vad exporten av trävaror beträffar, vilka varor i rikets utförelse tävla med pappersmassa om andra rummet, har denna export sedan länge stagnerat, och den sjunkande råvarubasen synes kräva en inskränkning i exporten av 15—20 % under omkring 20 år framåt. Härtill kommer att man kan konstatera en sedan omkring sekelskiftet fortgående minskning i användningen av trä inom de stora industrialiserade länderna, där järn, cement och annat material i växande grad ersatt träet. Till kvantiteten kan den förutsedda minskningen i trävaruexporten knappast uppvägas av ökad export av mera förädlade produkter jämte nya biprodukter. Den här antydda utvecklingen gäller egentligen Norrland, där man synes få räkna med ganska allmänt minskade transporter i hamnarna. Detta skulle betyda, att en ökad andel av totalexporten kommer att falla på de sydligare hamnarna.

Efter förra världskriget skedde utvecklingen av vår utrikes handel i betydande mån i riktning mot ett ökat utbyte med transoceana länder. Det vill synas som om denna tendens nu skulle bli en mera markerad. Vår handelsflotta har också alltmera utbyggts för att betjäna trafiken på dessa länder, och f. n. synas ca 60 % av dess tonnage vara avsett för trafik på utomeuropeiska länder. Denna trafik, som alltså omfattar stora fartyg med stort djupgående, drages helt naturligt till de större hamnarna med deras stora vattendjup, goda lossnings- och lastningsanordningar och lagringsmöjligheter samt lämpliga förbindelser med upplandet, dess befolkning och industri. Emellertid ha icke så få medelstora svenska hamnstäder med in-

dustri, som kräver skeppning med större fartyg, inrättat sig med djupkajer för transocean trafik.

Handeln tenderar att bliva alltmera koncentrerad till de större städerna och befolkningen flyttar i stigande grad dit, vartill även synes bidraga, att rikets administration blivit mera centraliserad. Sistnämnda förhållande pekar särskilt i riktning mot Stockholm, som också vuxit som handels- och sjöfartsstad.

Handelns tendens till direkthandel och hållandet av mindre lager, något som även gäller industrien, drar med sig en utveckling av de reguljära sjöfartslinjerna med allt tätare turer. Det svenska linjetonnaget har under de senaste decennierna ökat starkt och intar numera den procentuellt övervägande delen av handelsflottan. Denna utveckling gynnar de största rederi-orterna, Stockholm och Göteborg, där, i den mån icke hinder finnas eller läggas för utvecklingen, trafiken synes bli koncentrerad i högre grad än förr. Malmö, som icke utgör någon rederiort av större mått, är dock en koncentrationspunkt för södra Sverige och synes äga vissa möjligheter att vinna i trafik. Bortfallandet av den tyska konkurrensen i fråga om sjöfartslinjer och deras anknytningspunkter i tyska storhamnar, kanske också annan konkurrens, ger de svenska sjöfartslinjerna och de svenska storhamnarna utvecklingsmöjligheter under de närmaste åren. Emellertid verkar tendensen till direkthandel eller direkttransport även i viss mån decentraliserande, då möjligheter att sända gods direkt även till mindre orter finnas. Detta synes ha viss betydelse i fråga om utrikestrafiken, i synnerhet vad angår större städer. Samma utveckling är av stor vikt i fråga om inrikes-transporterna, som i stigande grad ske direkt med järnväg och med bil.

Direkthandelns utveckling innebär också, att fartygstrafikens volym i registerton, vad linjefartygen angår, ökas starkare än varutrafikens kvantitet i ton, emedan de varupartier, som lossas och lastas i varje hamn ej äro så stora. Hamnkajernas utnyttjning blir därför större vad fartygen beträffar än i fråga om varorna. En annan följd av direkthandelns utveckling är, att importen och även det inrikes ankommande godset numera för varje vara blir uppdelad på en mängd mottagare och därför fördelat i massor av småpartier. Det är tydligt att denna omständighet ställer ökade krav på längd och utrustning av kajer. Det är av stor vikt att vid kajerna finnas tillräckliga, vid behov täckta utrymmen, för att ernå snabb lossning och lastning av fartygen samt för att erhålla plats för sorteringsarbete o. d. liksom ock för uppläggning av omlastningsgods och annat gods, som kan behöva kvarligga någon tid vid kaj.

I detta sammanhang må framhållas, att utvecklingen till direkthandel även berör industriföretagen, inbegripet sådana inne i landet, vilka exportera och importera direkt och därför behöva i en hamn disponera upplagsutrymmen för såväl sitt exportgods som för sina inkommande råvaror m. m. Tendensen inom distributionen att sända godset direkt från tillverkaren till kunden med undvikande av mellanhänder medför behov av fabrikslager, som med fördel i vissa fall kunna anordnas i hamnarna.

En annan utvecklingslinje, som inverkar på hamntrafiken, är den inrikes reguljärtrafikens tendens att avtaga. Den har sedan relativt länge gått förbi vissa mindre hamnar och synes bliva alltmera inskränkt till de större anknytningspunkterna för trafiken. Detta är uppenbarligen ett resultat av bilismens utveckling och järnvägarnas ökade transporter. Även järnvägarnas elektrifiering och därav följande förskjutning från rörliga till fasta kostnader inverka på de inrikes transporterna och därmed på hamntrafiken. Långväga järnvägstransporter bli gynnade och sålunda de hamnar, där koncentration är gynnsam. I detta sammanhang må även nämnas att Norrlands-kommitténs förslag att i taxehänseende gynna långa järnvägstransporter skulle, om det geomfördes, verka i samma riktning. Järnvägarnas förstatligande eliminerar det tidigare samtrafikproblemet och påverkar hamnarnas upplandsområden och därmed trafiken. Hur härmed förhåller sig framgår av vad Sven-Erik Nordin anför i sin specialutredning.

En faktor, som är av stor betydelse för hamnbyggandet, är utvecklingen av fartygens storlek och djupgående, som uppenbarligen bör ingående följas. Av hamnutredningen verkställda undersökningar visa, att det främst är tanktonnaget samt visst linjetonnage i oceanfart och medelhavsart som tenderar att öka dimensioner och särskilt djupgåendet. Dock har försiggått en allmän ökning av tonnagets medelstorlek i hamnarna, vilken tyder på att man även för framtiden har att räkna med en tämligen allmän ökning, vilken, ehuru i mindre mån, även torde gälla fartygens djupgående. Ju mindre detta är, desto mindre synas förändringarna bliva. Som ovan nämnts dra sig fartygen i hamnarna från de äldre kajerna med mindre vattendjup till de nyare med större sådant.

Vad trampfartygen beträffar har, som bekant, utvecklingen och kriget medfört en minskning i deras antal, något som är särskilt framträdande i fråga om de storlekar, som sysselsatts i den mest typiska trampfarten — en kombination av export av trävaror samt import av kol och koks. För trävaruexporten spela djupen vid kaj i allmänhet mindre roll, då varorna i regel pråmas ut till fartygen, för vilka ankarplatser med djupt vatten pläga finnas. En viss tendens att övergå till lastning över kaj förefinnes dock. För kol- och koksimporten äro emellertid djupförhållandena av större betydelse. Det har visat sig att de kolförande fartygen i regel dimensionera de mindre hamnarnas djup. Det finnes nämligen blott få varor, som i hela laster — bulklaster — skeppas med fartyg av större djupgående än kolfartyg. Dessa fartyg äga endast i undantagsfall ett större djupgående än 6 meter, som sålunda i allmänhet kan betraktas som en viss norm för de mindre hamnarnas vattendjup. Utvecklingstendensen för fartyg, som transportera berörda varor, synes nämligen innebära endast en mindre ökning i storlek inom resp. tonnagegrupper och knappast i djupgående. De abnorma förhållanden, som rått under efterkrigstiden, då stora och djupgående amerikanska Libertyfartyg samt svenska linjebåtar måst tillgripas för att fylla tonnagebehovet för kolimporten, äro redan på väg att utjämnas, och man räknar icke med så stora fartyg i framtiden.

Slutligen må framhållas, att det är av stor vikt, att man för en riktig bedömning noga följer utvecklingen inom omlastningstekniken, vilken under senare år visat tecken till en genomgripande förändring, vilken kan komma att starkt påverka arbetsmetoder, planering och utbyggnadsbehov i hamnarna. Utredningen har genom en studiedelegation vid resor i USA och Kanada tagit del av de nya omlastningshjälpmedlen och metoderna samt deras funktionerande samt har i sin reseberättelse — vilken icke föreligger i tryck — lämnat en redogörelse härför.

KAP. XV.

De ekonomiska möjligheterna för koncentration av linjesjöfarten på transoceanica länder.

I avdelning I av denna utredning har redogjorts för de olika undersökningar av trafikteknisk natur, som hamnutredningen utfört till belysande av frågan om en eventuellt önskvärd ytterligare koncentration av linjetrafiken på de transoceanica och östra medelhavsländerna. Emellertid är det tydligt att den avgörande faktorn är av ekonomisk art. Vissa spörsmål härvidlag hava redan berörts, nämligen kostnaderna för kombinerade transporter vid jämförelse med rena sjötransporter, sedda ur sjöfartssynpunkt, liksom frågan om industriens lagringskostnader. Undersökningarna hava visat att dessa faktorer såsom sådana icke äro utslagsgivande för möjligheten att genomföra en förändrad transportorganisation. Praktiskt taget allt hänger på, huru låga frakter järnvägen kan beräkna till koncentrationshamn.

Järnvägsfrakterna till koncentrationshamn.

I sitt yttrande den 29 augusti 1942 med anledning av 1941 års isbrytarutrednings begäran om undersökning angående de ekonomiska förutsättningarna för transport järnvägsledes till exporthamn av cellulosa, trämassa m. m. erinrade järnvägsstyrelsen om, att styrelsen år 1929 vidtagit åtgärder för att underlätta transporter av cellulosa och trämassa järnvägsledes från Norrland och samtidigt tillföra Statens järnvägar ökad sådan trafik. I skrivelse till denna producentkategori hade styrelsen meddelat, att det för styrelsen framstode som ett önskemål att kunna medverka till att möjliggöra export av cellulosa och trämassa från norrlandsfabrikerna även vintertid, och fraktlindringar hade därför beviljats för dylika transporter för export över Göteborg och Stockholm. För transporter över Göteborg hade nedsättningen i regel uppgått till ca 40 % och något mindre för transporter över Stockholm på grund av olika förutsättning beträffande tomvagnsrörelsen. Fraktlindringarna hade utnyttjats av ett antal producenter i de sydligaste delarna av Norrland, medan de erbjudna nedsättningarna icke syntes ha varit tillräckliga för det övriga Norrlands del för att åstadkomma önskvärd effekt. Då en betydande ökning vid denna tid inträtt i tillgången av i Norrland tomblivna vagnar, hade styrelsen tagit under övervägande frågan att genom ytterligare fraktlindringar för cellulosa och trämassa söka vinna las-

ter för dessa vagnar, vilka eljest till största delen av ifrågakommande väglängder skulle få befordras tomma söderut. Styrelsen hade därvid tänkt sig, att Statens järnvägar för transporter till Göteborg och Stockholm från producenter anslutna till Trämassekompaniet under följande vinter skulle åtnöja sig med en frakt, som ungefär motsvarade den, som av andra avlastare förklarats möjlig, eller 10—12 kr. per ton, beroende på transportavståndet. Ordinarie fraktavgiften uppgick vid denna tid till omkring 26 kr. per ton från Sundsvall till Göteborg. Förutsättningen för en dylik nedsättning vore emellertid att densamma finge en åsyftad verkan, samt att, därest trafiken komme att få en oväntad omfattning, möjligheter funnes för Statens järnvägar att på ett för båda parter nöjaktigt sätt avveckla trafiken.

Intet av de tillskrivna företagen fann anledning reflektera på järnvägsstyrelsens erbjudande, och då således intet intresse fanns härför, tillkommo icke några nya fraktnedsättningar som en följd av den företagna aktionen. Att döma härav syntes en mycket långt gående fraktreducering vara erforderlig, för att massaproducenterna skulle finna med sin fördel förenligt att i ökad utsträckning anlita järnvägen under de tider av året, då sjöfarten är stängd.

Beträffande möjligheten att utnyttja tomvagnsöverskottet från Norrland söderut framhöll järnvägsstyrelsen i sin skrivelse till isbrytarutredningen, att överskottet endast uppginge till omkring 60 vagnar per dag, vilket motsvarade omkring 100 000 ton för de 4 vintermånader, varom här närmast vore fråga. Det vore således endast en relativt ringa del av årskvantiteterna, som under gynnsamma förutsättningar i transporttekniskt hänseende skulle kunna beredas någon nämnvärd lättnad i frakthänseende vid transport järnvägsledes.

Järnvägsstyrelsen fann med anledning härav, att det, bortsett från enstaka undantagsfall, vore uteslutet, att så låga frakter skulle kunna medgivas, som vore erforderliga för att möjliggöra transport av massgods järnvägsledes under tider, då sjöfarten är stängd.

Som ovan anförts fann isbrytarutredningen för sin del järnvägsstyrelsens svar icke vara uttömmande. Frågan om möjliggörandet av transporter järnvägsledes av de norrländska skogsindustriernas tillverkning av massgods under tider, då sjöfarten på Norrland var stängd på grund av is, borde enligt isbrytarutredningen därför icke med järnvägsstyrelsens svar få anses vara avförd från dagordningen utan bliva upptagen till fortsatt undersökning utan dröjsmål.

Hamnutredningen har dels verkställt en utredning angående tomvagnsöverskottet å norrlandsjärnvägarna m. m., vilket syntes kunna utnyttjas för sydgående transporter till exporthamnar, dels i samverkan med Statens järnvägars godstaxebyrå utfört en undersökning angående självkostnaderna för massatransporter från Sundsvallsdistriktet till Göteborg resp. Stockholm, under förutsättning av att tomvagnsdragningen kommer till användning. Man utgick därvid ifrån att transporten skulle omfatta ca 150 000 ton pappersmassa per år från Sundsvall till Göteborg. Med mindre reserva-

tioner skulle transportkostnaderna för en större sändning kunna förutsättas växa med ökningen av transportmängden upp till dubbla årsmängden. Man räknade med att slutna vagnar skulle komma till användning, och att om öppna vagnar i stället användes, kostnaderna skulle bli lägre än för slutna, samt att pappersmassan skulle sändas i hela tåg. Kostnadsberäkningarna gjordes dels för det fall, att vagnsbehovet helt täcktes från den södergående tomvagnsdragningen, dels för det fall, att vagnsbehovet endast till hälften kunde täckas på detta sätt och att den andra hälften måste täckas med tomdragning söderifrån och norrut.

En närmare undersökning angående merkostnaderna för sydgående transporter verkställdes senare och gav till resultat ganska låga kostnadsbelopp, som ansågos ge ett svar på frågan om storleksordningen av den absoluta undre gräns för de fraktavgifter, efter vilka transportererna under de mest gynnsamma förhållanden och under givna förutsättningar kunde ske från mellersta Norrland.

Hamnutredningen framlade resultatet av sina undersökningar i skrivelse den 20 mars 1946 till järnvägsstyrelsen. Härvid framhölls bl. a., att möjligheten att genomföra den i besparingssyfte ifrågasatta koncentrationen av företrädesvis den transoceaniska linjefarten till ett fåtal hamnar syntes vara beroende av ett flertal faktorer. Den beräknade vinsten äventyrades, där en fördelaktig balans mellan import- och exportgods brötes i en hamn, som efter genomförd koncentration ej komme att anlöpas. Utländsk konkurrens, som direkt eller indirekt erbjöde sina tjänster å exportörens egen lastningsplats eller i av honom hittills använd hamn, kunde tvinga det svenska tonnaget att även med ekonomiska uppoffringar på nuvarande sätt uppsöka bortfraktarna. Uppfattningen om koncentrationens möjlighet och nytta syntes även bland ledande svenska rederier vara olika. Av dessa och andra skäl vore det uteslutet att på en gång genomföra en samfäll och planmässig koncentration. Man finge i stället skapa förutsättningar för en koncentration vid sådant tillfälle, då fördelarna av denna vore uppenbara för både bortfraktare och befraktare. Sloge ett sådant försök väl ut, kunde man förvänta en fortsatt utveckling av trafiken.

Det lämpligaste tillfället vore den tid, då de norrländska utskeppningshamnarna vore stängda av is eller fara föreläge, att de skulle bli det. Det dyrbara tonnaget kunde icke, åtminstone icke utan betydande kostnader och risker, avhämta lasterna. Och producenterna hindrades från kontinuerliga leveranser till sina kunder, ett avbrott, som torde ställa sig olägligare, ju mera differentierad tillverkningen vore och ju längre förädlingen drivits.

Förutsättningen vore långt gående fraktnedsättningar på Statens järnvägar. Detta främst beroende av att de transoceaniska frakterna i regel vore lika från svenska väst- och ostkusthamnar. I detta sammanhang förutsatte hamnutredningen emellertid ingen annan nedsättning än den, som vore förenlig med för Statens järnvägar gällande fraktnedsättningsbestämmelser, d. v. s. nedsättning i järnvägarnas eget intresse för förvärv av trafik, varvid vikt förväntades bli fästad vid framtida sannolik utveckling av trafiken.

Hamnutredningen syftade till att exporten skulle kunna erbjudas genomgående landsjöfrakter från produktionsplatsen till destinationsorten på andra sidan haven. I avvaktan härpå vore av värde att få uppgift på de exporttariffer, som järnvägsstyrelsen kunde erbjuda för ifrågakommande varuslag, trä, pappersmassa och papper — främst massa — från olika produktionsområden i Norrland till Stockholm och Göteborg.

På denna skrivelse avgav järnvägsstyrelsen svar den 3 maj 1947. Häri framhölls, att de kostnadsberäkningar, som med anledning av utredningens skrivelse verkställdes inom järnvägsstyrelsen, baserats på trämassetransporter från Sundsvallsområdet till Göteborg. Transportkvantiteten hade antagits uppgå till 300 000 ton per år med jämn fördelning över hela året omfattande 300 transportdagar. Transporterna hade förutsatts utförda med en särskilt avdelad vagnpark och i slutna tåg från Sundsvall till Göteborg.

På basis av de uppgjorda beräkningarna förklarade sig järnvägsstyrelsen villig utföra transporter av trämassa från Sundsvallsområdet till Göteborg till en fraktsats av *10 kronor per ton*. Fraktsatsen inkluderade dåvarande provisoriska förhöjning och täckningsavgift. Den ordinarie frakten från Timrå (20 km norr om Sundsvall) till Göteborg utgjorde för det dåvarande för torr trämassa vid lastning av minst 15 ton per vagn 22,75 kronor per ton, vartill komme täckningsavgift. Den erbjudna nedsatta frakten uppginge sålunda till ca 40 procent av den ordinarie.

En så långt gående fraktnedsättning ansåg sig järnvägsstyrelsen böra förbinda med vissa villkor. Transporterna förutsattes ordnade efter järnvägens bekvämlighet och på för järnvägen bästa ekonomiska sätt. Trafikanterna skulle utfästa sig att medverka till ett snabbt vagnomlopp. Lastning av vagnar vid massafabrikerna borde ske snarast efter det de ställdes till förfogande för lastning. Lossning av vagnar i Göteborg borde som regel äga rum samma dag de anlände lastade. Vid transporterna förbands det villkoret, att anvisade vagnars lastutrymme och bärighet skulle utnyttjas på bästa sätt, varvid frakt förutsattes erlagd för minst 15 ton per vagn.

Kostnaderna för eventuellt erforderliga utvidgningar av bangårdar, lastnings- och lossningsanordningar m. m. inginge icke i kalkylen och större sådana förutsattes alltså icke i denna fraktoffert.

Erbjudandet gällde vid dåvarande driftkostnadsnivå för Statens järnvägar; hänsyn hade dock tagits till de väntade löneökningarna den 1 juli 1947. Skulle kostnadsnivån förändras, förbehöll sig styrelsen att göra därav motiverade ändringar i den nedsatta fraktsatsen.

Järnvägsstyrelsens förslag byggde på bl. a. den förutsättningen, att transporterna skulle ske med en särskild avdelad vagnpark. Därigenom komme icke ett tomvagnsöverskott som hamnutredningen räknat med att utnyttjas för massatransporterna. Med anledning härav framställdes från hamnutredningen en begäran om ett alternativt förslag, byggt på utredningens förutsättningar.

I skrivelse den 13 september 1947 framhöll järnvägsstyrelsen i denna fråga, att det vore känt, att åren före det sista världskriget en viss tomdragning

av godsvagnar ägde rum från Norrland söderut. Om man antog, att denna situation åter skulle uppstå och att man sålunda för trämassetransporterna kunde disponera ett antal vagnar, som icke behövde tomdragas norrut, kunde i gynnsamma fall en viss minskning av de kalkylerade kostnaderna inträda. Järnvägsstyrelsen hade utfört en beräkning av denna kostnadsminskning, som visat sig vara av storleksordningen 0,50 kronor per ton.

Att kostnadsminskningen bleve relativt obetydlig sammanhängde med följande omständigheter:

1) Tomvagnsöverskottet i Norrland täckte icke hela behovet av tomvagnar för transport av den beräknade transportmängden 300 000 ton per år. Överskottet fluktuerade starkt och uppgick vissa månader endast till 15 å 20 vagnar (öppna och slutna) per dag. I kalkylerna hade styrelsen räknat med att fyrtio vagnar av Norrlands tomvagnsöverskott i genomsnitt per dag skulle kunna disponeras för massatransporterna.

2) Under åren 1936—1938 rådde ett tomvagnsöverskott även i Göteborg, som tidvis vore större än i Norrland. Efter lossning av trämassan i Göteborg bleve en tomdragning av vagnarna nödvändig, innan ny last kunde erhållas.

Järnvägsstyrelsen ansåg sig därför icke kunna erbjuda lägre fraktsats än 9: 50 kronor per ton, vilken alltså skulle gälla, om tomdragningsförhållandena från åren före sista kriget skulle återkomma men förutsättningarna i övrigt vore desamma som för föregående offert. Mot denna fraktsats, som hänför sig till transporter från Sundsvallsområdet till Göteborg, skulle svara en frakt av omkring 7: 50 kronor per ton till Stockholm.

Vid avgivande av erbjudandet från järnvägsstyrelsens sida förutsattes bland annat, att transporterna ordnades efter järnvägens bekvämlighet och på för järnvägen mest ekonomiska sätt. Detta innebure i förevarande fall bland annat, att antalet för lastning disponibla vagnar kunde komma att variera från dag till dag.

Järnvägsstyrelsen räknade knappast med att ett tomvagnsöverskott från Norrland åter skulle uppstå och särskilt icke ett sådant av den omfattning som före sista världskriget. Under sådana förhållanden synes man icke kunna gå ut ifrån att större nedsättning av järnvägsfrakterna kan medges än till 9: 50—10: 00 kronor per ton från Sundsvallsområdet till Göteborg resp. 7: 50 å 8 kronor per ton från samma område till Stockholm.

Omlastningskostnaderna i koncentrationshamn.

Till vanliga hamnomlastningskostnader komma, i fall då direkt lastning från järnvägsvagn icke låter sig göra, i koncentrationshamn transporter till och från samt lagring i s. k. buffertmagasin för utjämning av variationer i järnvägs- och sjötrafiken. Dessa kostnader äro, enligt vad utredningen inhämtat, vid jämförelse med järnvägsfrakterna tämligen höga. Transporterna till och från magasinet bruka debiteras till hamnens självkostnader. Kan lagringen i buffertmagasinet befria från hållande av fabrikslager, behöva

dessas kostnader icke medräknas. Vid ökat utnyttjande av buffertmagasinen nedbringas givetvis lagringskostnaderna.

Vid förfrågningar angående möjligheterna för sänkning av dessa kostnader har meddelats, att förutsättningar kunna tänkas komma att föreligga för viss sådan sänkning.

Möjligheterna för ökad omlastningstrafik i hamnarna.

Genomförandet av en ökad koncentration av linjetrafiken på transoceana och medelhavsländer skulle, med den begränsade omfattning en sådan kunde erhålla, ej i högre grad påverka norrlandshamnarna, då transporterna till övervägande del skulle beröra lastageplatser, de flesta belägna utanför hamnområdena. Däremot skulle en sådan för den eller de ifrågakommande koncentrationshamnarna innebära en trafikökning, som kunde komma att kräva ökade kajlängder med stort vattendjup, nya eller utökade magasinstrymmen, nya spårplaneringar m. m. I Göteborgs hamn synes kapaciteten av de kajer, som för ändamålet kunna komma i fråga, vara i det hela utnyttjad, varför en trafikökning av nämnt slag skulle komma att taga i anspråk planerade utbyggnader av kajer och magasin. För Stockholm skulle trafikökningen icke bli av samma storlek som för Göteborg. Men även där har nyuppförts eller beslutats att bygga kajer försedda med magasin, som lämpa sig för ändamålet.

Under förevarande omständigheter har utredningen icke ansett sig böra verkställa närmare undersökning angående hamnarnas möjligheter att mottaga en ökad trafik av här nämnt slag samt angående behovet av ökad utrustning för ändamålet. Det må erinras, att även utanför storhamnarnas krets vissa hamnar kunna tänkas komma ifråga såsom »isfria» hamnar med relativt begränsade möjligheter att taga emot och lagra pappersmassa m. m. för vidare transport med linjefartyg till transoceana och medelhavsländer.

Med anledning av direktiven för hamnutredningens arbete har utredningen sökt att klargöra olika spörsmål, som sammanhånga med koncentrationsfrågan. Av hamnutredningens undersökningar har framgått, att en betydande koncentration av den transoceana och medelhavstrafiken uppnåtts. Ett främjande av en ytterligare koncentration genom en omläggning av transportsättet till kombinerade järnvägs- och sjötransporter har med nu existerande förutsättningar icke ansetts kunna ske i annan mån än vad som kan bli en följd av järnvägsstyrelsens ovanberörda frakterbjudande, något som förutsätter initiativ från industriens eller linjesjöfartens sida. Utredningen vill emellertid livligt förordna, att det här behandlade transportproblemet måtte bli föremål för fortsatt beaktande, då förutsättningarna för dess lösning kunna komma att förändras.

KAP. XVI.

Staten, de allmänna farlederna och hamnarna.

Enligt engelsk rättsuppfattning är havet med dess vikar, vartill räknas flodmynningar, så långt skillnaden mellan ebb och flod kan märkas, statens egendom. Det söta vattnet däremot är enskild egendom. Enligt svensk rätt har staten ingen äganderätt till vattnet motsvarande den engelska utan endast nationalitetsrätt, som är ett överhöghetsförhållande, vilket dock innebär, att staten själv, då det gäller allmänna farleder, kan handla som om den hade äganderätt och kan bestämma, vad som får ske därstädes. Även när vattnet är föremål för äganderätt, inskränkes denna av kommunikationernas behov.

Enligt stadgandena i byggningabalken om segelled och båtled i 1734 års lag, vilka voro gällande före 1880 års farledsförordning, gjordes inskränkningar i utövandet av den enskilda äganderätten i syfte att trygga kommunikationerna på vattnen. Det kan nämnas, att 1865 års vattenrättskommitté i sitt betänkande med förslag till nya bestämmelser rörande farled framhöllo, att då staten måste anses som innehavare av rätten till de allmänna farledernas trafikerande, utövad av allmänheten, syntes det även vara principiellt riktigt, att staten underhölle de allmänna farlederna, så att de kunde begagnas som sådana utan att betunga strandägarna, Undantag från denna regel borde äga rum, där staten överflyttat sin underhållsskyldighet på kommun, enskild person eller bolag mot rätten att upptaga avgifter av trafikerande eller att åtnjuta annan fördel. I Kungl. förordningen av den 30 december 1880 om allmän farled fastslogs, att allmän hamn i de avseenden, varom här var fråga, likställdes med allmän farled. Enligt denna författning förordnade Kungl. befallningshavande, då det prövades vara för samfärdseln behöfligt, om inrättande av allmän farled eller hamn. Att man valde den administrativa vägen för behandling av farleds- och hamnfrågor förklarades därmed, att dessa frågor i främsta rummet påkallade prövning med hänsyn till den allmänna nyttan. Den formella behandlingen av frågor rörande byggande i vatten enligt 1880 års vattenrättsförordning skilde sig emellertid från behandlingen av farleds- och hamnfrågor, och det uppstod viss osäkerhet i lagtillämpningen, då man ibland tvekade, om vattenrättsförordningens eller farledsförfattningens bestämmelser skulle iakttagas. Det medförde även vissa olägenheter, att Kungl. befallningshavande handlade farleds- och hamnfrågor utan att äga tillgång till teknisk sakkunskap med avseende på vattenbyggnadsfrågor.

Genom 1920 års lag, införd som kapitel 5 i 1918 års vattenlag, överflyttades farleds- och hamnfrågornas handläggning till vattendomstolarna. Men med hänsyn till farleds- och hamnintressets stora allmänna betydelse överlämnades åt Kungl. Maj:t att träffa avgörande i dessa frågor. Anläggningen av en handelshamn eller lämpligaste sträckning och dimensioner med avseende på djup och bredd för en planerad kanal kunde i hög grad vara verkliga riksintressen. Vattendomstolornas befattning med dessa frågor är sålunda av huvudsakligen utredande beskaffenhet. Inflytande på farleds- och hamnfrågor har alltså förbehållits Konungen som vid dessa frågor avgörande hör centrala verk som väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, lotsstyrelsen, kommerskollegium m. fl.

De allmänna farlederna äro av olika slag, yttre och inre. De yttre tjäna sjöfarten längs rikets kuster, såväl inom- som utomskärs. Med hänsyn till trafikens krav betraktas det såsom statens uppgift att utpricka, fyrbeläsa, underhålla och, om så erfordras, fördjupa och utbygga desamma. Man sätter också numera ifråga, att det är statens uppgift att sörja för isbrytningen i dessa farleder. Ett annat slag av yttre farled är de för allmän trafik upplåtna *farlederna från kusten in till hamnarna*. Ifråga om dessa bifarleder är statens uppgift densamma som för huvudfarlederna, ehuru staten i viss mån överflyttat sina skyldigheter på kommuner och andra hamnägare. Förutom nämnda slag av allmänna farleder finnas *inre farleder* för allmän trafik, bestående av kanaler och andra vattenvägar till och i insjöar innanför rikets kustlinjer. I dessa fall synes statens uppgift vara i princip densamma som beträffande ovannämnda slag av farleder, ehuru staten i betydande grad överflyttat sina skyldigheter på andra, som erhållit rätt att upptaga avgifter av de trafikerande. De inre farlederna hava även sina huvudfarleder och in till hamnarna gående bifarleder.

De yttre huvudfarlederna.

Frågan om hamnarnas utbyggande och särskilt deras vattendjup är, som tidigare framhållits, beroende av de trafikerande fartygens djupgående och djupet i de farleder, som leda in till hamnarna, samt ytterst djupet i de huvudfarleder, som förbinda vårt land med världshaven. Djupdimensionen för de fartyg, som deltaga i den interkontinentala sjöfarten, bestämmes i stort sett av djupet i de trånga sektioner, som främst förefinnas i Suez- och Panamakanalerna och som uppgivits till 12,2 meter. För vårt lands vidkommande äro särskilt betydelsefulla de navigabla vattendjup som förekomma i Östersjöns infartsleder. Stora Bält har åtminstone 12 m djup, Kielkanalen uppgavs före senaste världskrig ha ett sådant av 11,3 m, men har nu genom vrakrester ett med någon meter minskat djup, medan Öresunds danska farled, Drogden, har 8 m djup, och dess svenska farled, Flintrännen, endast 7,2 m.

Enligt överstelöjtnant Edlunds undersökning (bil. 2) finnes för Sveriges västkust en naturlig, minst ca 14 meter djup vattenförbindelse med Nord-

sjön från Göteborgs skärgård söderut längs hela västkusten till i höjd med Malmö redd. Söder därom hindras djupgående trafik av en ganska bred undervattenströskel, som inom svenskt territorialvatten är genombruten av Flintrännen med endast 7,2 m djup, medan den danska farleden Drogden som nämnts har 8 m vattendjup. Falsterbokanalerna har samma djup som Flintrännen, och Kalmarsund samma som Drogden. De yttre huvudfarlederna längs den svenska östersjökusten från Skanör upp till Haparanda medge — på mer eller mindre stort avstånd från kustlinjen — att fartyg med största djup kunna gå fram.

Medan djupförhållandena i huvudfarlederna på såväl väst- som ostkusten sålunda äro tillfredsställande, saknas möjlighet för fartyg med större djupgående än ca 7,5 m att passera mellan dessa kustområden utan att gå den långa och besvärliga leden genom Stora Bält, och passage på svenskt område är möjlig endast för fartyg om högst 6,7 m djupgående. Sverige äger 11 hamnar innanför Öresundströskeln med ett större djup än Flintrännen och 7 hamnar i samma läge med ett större djup än Drogden. År 1947 funnos 103 svenska fartyg med ett djupgående av mer än 7,5 m, vilka alltså ej med full last kunde passera vare sig Drogden eller Flintrännen. Samma år funnos 160 svenska fartyg med ett djupgående av 6,7 m och däröver, som icke kunde med full last passera den svenska Öresundsleden, ett antal som numera säkerligen stigit avsevärt. Även om en del av dessa fartyg icke ha sina normala färdvägar in i Östersjön, måste man betänka, att sannolikt lika många andra fartyg i trafik på Sverige hindras att gå den naturliga och kortare farleden.

Utvecklingen vad gäller antalet fartyg med större djupgående går mycket snabbt. Medan svenska handelsflottan år 1900 ägde endast 4 fartyg med 7 m djupgående och däröver, ökades detta antal år 1910 till 23, 1939 till 110 och utgjorde 1947 ej mindre än 143 samt torde nu vara betydligt större. Ju mera utvecklingen går i riktning mot utvidgning av vår transoceaniska handel och sjöfart, desto flera bli de större fartygen med det större djupgåendet. Och av så mycket större betydelse blir det för vårt land och dess hamnar, att östersjöområdet kan taga emot det oceangående, mycket värdefulla tonnaget, utan att detta behöver taga långa omvägar, vilket vållar rederierna mycket betydande kostnader.

Frågan om farledsfördjupningen i Öresund har för vårt land även en annan betydelse. Det gäller faran att, på grund av ökningen i antalet stora, djupgående fartyg samt Öresundsfarledens ringa djup, Kielkanalen göres till huvudfarled och den av svenska linjer under de senaste decennierna uppbyggda direkttrafiken återgår till en omlastningstrafik i de västeuropeiska storhamnarna.

Hittills har Öresund för svensk sjöfart varit huvudfarleden mellan Östersjön och Atlanten. Men redan åren före kriget, 1935—1936, hade Kielkanalen en varutrafik av ca 20 milj. ton, medan Öresund hade en sådan å ca 30 milj. ton. Den trafik, som berörde Sverige, beräknades för Öresund till ca 12 milj. godston eller 40 % av hela den genomgående trafiken där, medan trafi-

ken genom Kielkanalen berörande Sverige uppgick till 4 milj. godston eller 20 % av kanaltrafiken.

P. G. Hörnell framhöll omkring 1920, att Kielkanalens breddning, fördjupning och internationalisering i det långa loppet komme att draga med sig, att trafikens huvudstråk förflyttas dit och Öresundsleden sålunda så småningom skulle bli degraderad till mindre betydelse. Detta skulle kunna få till följd, att Hamburg åter bleve den stora omlastningsplatsen för Östersjötrafiken och att såväl Malmö som i synnerhet Göteborg skulle komma att ligga i bakvatten. Han föreslog, att man för att rädda omlastningstrafiken åt Sverige skulle inrätta en hamn på Skånes sydkust, i närheten av Trelleborg och Ystad, vilken skulle taga hand om omlastningarna för de vidgade kanaltransporterna.

Köpenhamn har uppenbarligen hyst liknande farhågor för att komma vid sidan om huvudfarleden, och danskarna ha därför år 1930 fördjupat Drogden till hela dess längd. I viss mån torde även hänsynen till önskemålet att underlätta besök i Köpenhamns frihamn för till Atlanten från Östersjöbäckenet utgående tonnage motiverat detta arbete. I Sverige har mycken diskussion stått om fördjupandet av den svenska farleden Flintrännen, som före kriget på grund av främst sitt ringa djup men måhända även genom sin något större längd blott hade en fjärdedel av genomgångstrafiken i Öresund, medan tre fjärdedelar kom på Drogden.

Före år 1873 användes Drogden allmänt vid genomsegling av Öresund, medan Flintrännen huvudsakligen begagnades av fartyg i trafik på Malmö. Då deklarationen den 17 aug. 1873 mellan Sverige och Danmark bestämde, att lotsning genom Drogden endast finge ske med dansk lots, utprickades och fyrbelystes Flintrännen, som sedan dess blivit svensk genomgångsfarled. Frågan om dess fördjupning har blivit aktuell, genom att malmexporten sedan omkring 1900 och senare den transoceana trafiken sysselsatt allt större och mera djupgående fartyg, vilka krävt ökat djup i farleder och hamnar.

En fördjupning av Flintrännen skulle, synes det, bli av betydelse för såväl svenska ost- som västkustens och sydkustens hamnar. Utredningen vill härvid hänvisa dels till Sven Lübecks motion vid 1920 års riksdag om skrivelse till Kungl. Maj:t angående en planmässig utveckling av Sveriges sjöfartspolitik och sjöfartsförbindelser, dels till den gemensamma skrivelse, som Sveriges Allmänna Sjöfartsförening, Sveriges Redareförening och Svenska hamnförbundet avlätto den 25 maj 1938, vari hemställdes, att förslag måtte föreläggas 1939 års riksdag om utförande av en fördjupning av Flintrännen till 9,0 meter samt om dess förseende med fasta fyrar, allt i enlighet med av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen framlagt förslag. I skrivelsen framhölls bl. a., att om den stora trafikströmmen komme att ledas bort från Öresund och över till Kielkanalen, skulle de svenska väst- och sydkusthamnarna mista en betydande del av sin trafik. Mest påtagligt skulle detta bliva för omlastningstrafiken från och till transoceana länder. Men en förändring av transportvägarna för oceantrafiken syntes även komma att

draga med sig förändringar beträffande annan trafik. Det syntes icke vara osannolikt, att nordsjötrafiken i högre grad skulle komma att ledas genom Kielkanalen och att de nämnda förändringarna skulle få till följd en förskjutning av sjöfartens tyngdpunkter till västkustens och sydkustens nackdel.

Stor risk syntes även föreligga, att trafiken komme att dragas över till utländska rederier med omlastningar i utländska hamnar, d. v. s. ledas tillbaka i de banor den tog, innan de svenska reguljära transoceaniska linjerna kommo till. Att utvecklingen ännu ej i högre grad gått i antydd riktning ansågs väsentligen ha berott på de höga avgifterna i Kielkanalen.

Det syntes därför vara betydelsefullt att statsmakterna med beaktande av de berörda utvecklingstendenserna gjorde den svenska farleden Flintrännan tillräckligt djup, för att den måtte bli den viktigaste farleden för den svenska trafiken mellan Östersjön och Nordsjön.

Emellertid erinrades även om att frånvaron av en sammanhängande djupfarled runt Sveriges kust — såsom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen framhållit — även hade andra nackdelar. Den försvårade trafiksamarbetet mellan de svenska djuphamnarna, ett samarbete som med hänsyn till landets och näringslivets förhållanden vore betydelsefullt för såväl den utrikes som den inrikes handeln och sjöfarten.

Hamnutredningen vill för sin del tillägga, att den finner den befarade utvecklingen samt därför Flintrännans fördjupande vara av stor betydelse jämväl för ostkusthamnarna. Det sista ledet i utvecklingen av den transoceaniska linjetrafiken har inneburit, att även många östersjöhamnar erhållit direkttrafik, något som lett till en starkt ökad livlighet i trafiken i vissa hamndistrikt. Skulle nu trafiken ledas tillbaka i gamla banor, så måste detta innebära en avsevärd tillbakagång för ostkusthamnarna.

Ovanberörda framställning tillstyrktes av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, kommerskollegium samt cheferna för försvarsstaben och marinen.

Med anledning av en motion vid 1939 års riksdag om anvisande av ett reservationsanslag av 2 milj. kr. för arbetets påbörjande uttalade statsutskottet, att ett fördjupande av Flintrännan syntes utan tvivel vara av största betydelse för svensk handel och sjöfart. Men då ärendet ej vore slutbehandlat av Kungl. Maj:t, ansåg sig utskottet ej för det dåvarande kunna tillstyrka, att de föreslagna åtgärderna vidtoges. Riksdagen biföll utskottets förslag. Den 15 januari 1943 meddelade chefen för kommunikationsdepartementet väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, att framställningen icke föranledde någon Kungl. Maj:ts åtgärd.

Det synes hamnutredningen, att frågan om Flintrännans fördjupande såsom alltjämt varande ett angeläget riksintresse åter borde upptagas till övervägande. Då så sker, synas de ytterligare uppgifter och synpunkter, som i ärendet anförts av överstelöjtnant Edlund i hans utredning (bil. 2), böra tagas i betraktande. Likaväl som man undanröjer hinder i farleder in till hamnarna för att möjliggöra, att de fartyg man räknar med skola kunna besöka dessa kunna göra det, bör man undanröja ett sådant hinder, som

Öresundströskeln i Flintrännan utgör. Detta synes vara så mycket angelägnare, som risk eljest föreligger, ej blott att trafiken tar andra vägar utan även att ett viktigt underlag för utvecklingen av svensk utrikeshandel och svensk storsjöfart bortfaller.

Utredningen finner även, att man bör överväga, huruvida icke det alternativa, som avser ett vattendjup av 9,5 meter, borde ifrågakomma i stället för det tidigare förordade med 9 meters djup. Anledningen härtill är det ökade djupgåendet hos fartygen och de ökade hamndjupen i östersjöhamnarna. Dessutom håller utredningen före, att en så viktig huvudfarled som Flintrännan bör förses med fasta fyrar i stället för den nuvarande otidsenliga anordningen med fyrskepp, som vintertid under isgång måste indragas.

Till yttre farleder höra Falsterbokanalen och Kalmarsund, belägna innanför den svenska kustlinjen.

Falsterbokanalen, som tillkom under sista världskriget för att bereda sjöfarten en skyddad farled inom 3-milsgränsen, erhöll som nämnts samma djup som Flintrännan, 7,2 meter under m.v.y. Kanalen, som synes böra betraktas som en beredskapsåtgärd för krigsfall och som en nöd- eller skyddsväg för sjöfarten i fred, har hittills givits en mera provisorisk utrustning. Reparationer och förbättringar för ett mera permanent iståndsättande skulle kräva en investering utöver de redan gjorda 21 milj. kr. å 4 milj., då den totala investeringen skulle uppgå till 25 milj. kr.

Leden äger icke under fredsförhållanden något större samband med svenska hamnar, varför hamnutredningen icke finner anledning gå in på frågan om dess eventuella fördjupande och därmed sammanhängande frågor. Dess iståndsättande torde dock böra betraktas som en beredskapsåtgärd, med ungefär samma motivering som gällde vid ledens tillkomst.

Farleden genom *Kalmarsund* fördjupades åren 1941—1944 för en kostnad av 3 milj. kr. till 8 meter, eller samma djup som den danska farleden i Öresund, Drogden. Samtidigt försågs farleden med fasta fyrar.

Kalmarsundsledens djup är bestämmande för de vid densamma liggande hamnarnas djupförhållanden, något som främst gäller Kalmar, Mönsterås, Mörbylånga, Färjestaden och Borgholm. Då dessa hamnar äga ett mindre djup än Kalmarsund samt då genomfartsleden, såvitt hamnutredningen kunnat finna, är tillräcklig för det tonnage, som kan behöva passera där, finnes ingen anledning att ur de synpunkter utredningen har att lägga på farledsfrågorna föreslå någon åtgärd i förevarande fall.

Bifarlederna från huvudleden längs kusten in till hamnarna.

Ett betydande antal svenska hamnar äger den av naturen givna fördelen av ett stort vattendjup av över 10 meter i tillfartslederna på relativt nära avstånd från kaj. Detta gäller västkusthamnarna Strömstad, Lysekil, Uddevalla och Göteborg, sydkusthamnarna Hälsingborg, Landskrona, Malmö och Karlshamn, ostkusthamnarna Oxelösund, Nynäshamn, Stockholm, Gävle, Hudiksvall, Sundsvall, Härnösand, Örnsköldsvik, Umeå uthamn, Skelleftehamn med Rönnskär samt åtskilliga lastageplatser i Norrland. Kajer med

10 m vattendjup finnas i 3 hamnar. Huruvida denna förmån utnyttjats eller ej beror till stor del på det transportbehov vederbörande hamn skall tillfredsställa. I regel kräves en relativt stor trafik, för att en hamn skall kunna med god ekonomi byggas ut till större vattendjup. Sätter man gränsen för de medelstora och större hamnarna vid 200 000 tons godstrafik, visar det sig, att år 1937 endast 28 hamnar voro av den storleken. Bland dessa återfinnas icke Strömstad, Lysekil, Nynäshamn, Hudiksvall, Härnösand, Örn-sköldsvik och Umeå, nämnda härovan. Det är bland de 28 hamnarna med minst 200 000 godstons trafik endast Göteborg, Stockholm, Malmö, Oxelösund, Gävle, Hälsingborg, Landskrona, Karlshamn, Sundsvall och Skellefteå, som äga förmånen av verkligt djupa infartsleder.

Bland de hamnar, som med hänsyn till storleken av sin trafik kunde synas vara i behov av bättre farledsförhållanden, äro främst Luleå och Norrköping och därefter Gävle. Piteå har en besvärlig farled men icke så stor trafik.

Det synes uppenbart, att det ur rikets synpunkt helt generellt är viktigast att främja tillkomsten av hamnbassänger för största navigabla vattendjup, där trafiken är störst. Dessutom är av betydelse i vad mån trafiken hänför sig huvudsakligen till hamnorten eller till upplandet innanför densamma. I förra fallet torde hamnkommunen själv, som har största nyttan och intresset av infartsledens fördjupning och hamnbassängernas utrustning enligt trafikens krav, böra svara för en större kapitalinsats. Hamnkommunen kan av de skattebetalande, i egenskap av intressenter, taga ut de medel, som eventuellt krävas för företagets finansiering, innan företaget kan bära sig genom ökad trafik. Det gäller här lokalhamnar eller konsumtionsortshamnar. Det är dock svårt att avgöra, huruvida de ifrågavarande hamnkommunerna kunna äga de ekonomiska möjligheter som krävas. Då det gäller upplandshamnar, ha hamnkommunerna ofta nog mindre direkt nytta och intresse av farledsfrågans ordnande, vilken huvudsakligen angår upplandets näringsliv. Här har man anledning befara, att hamnkommunen icke skall identifiera sina intressen med upplandets och vara beredd till de uppoffringar, som måhända ej ge åsyftad trafik och förräntning av nedlagt kapital.

Emellertid måste i båda de nämnda fallen riksintresset för skapandet av de erforderliga förutsättningarna för trafikens och i synnerhet utrikestrafikens — importens och exportens, passagerare- och posttrafikens — behöriga bedrivande och utveckling under alla omständigheter framstå såsom det viktigaste. Detta har tagit sig uttryck däri, att staten i regel utprickar och fyrbelyser farlederna in till hamnarna, håller lotsar för trafikens säkra framkomst, i den mån så är möjligt ger trafiken assistans vid behov av statens isbrytarfartyg, varjämte staten i viss utsträckning bekostar eller lämnar statsbidrag till fördjupande av farlederna in till hamnarna.

Farleden in till en hamn är till ej blott för hamnen, hamnorten eller upplandet utan även för samhällen och industrier, belägna vid farleden. Det har ofta varit svårt, ja ibland nästan omöjligt, för ett hamnsamhälle att påtaga sig kostnaderna för underhåll, erforderlig utvidgning och fördjupning

av en farled in till hamnen, vilken måhända användes av trafik, som blott till ringa del avser själva hamnsamhället eller dess intresse. Det kan emellertid i sådana fall vara ett riksintresse, att denna trafik får ekonomisk möjlighet att utvecklas.

Då det synes vara omöjligt att draga upp en skarp gräns mellan riksintresset och det lokala intresset i fråga om farlederna, har utredningen ansett det vara riktigt, att beträffande de till allmän trafik upplåtta farlederna, riksfarlederna, staten i princip bör svara för underhåll och utrustning samt event. behov av fördjupning in till hamninloppen eller till den punkt i hamnanläggningens närhet, varom med hamnägaren i varje särskilt fall bör träffas närmare överenskommelse.

Bland de ovan anförda hamnar, som kunde synas vara i behov av bättre farledsförhållanden, nämndes först Luleå, där onekligen det statliga intresset på grund av malmtransporternas dominans samt det utbyggda Norrbottens järnverk är uppenbart. Bl. a. med hänsyn till landhöjningen samt även till den pågående ökningen i malmtonnagets storlek och djupgående, synes det utredningen av vikt, att man undersöker möjligheterna för fördjupning av Tjuvholmssundet samt tillfartslederna till Luleå.

Därest staten skulle komma att svara för underhåll etc. av farlederna in till hamnar, bör frågan om förbättring av Pitsundet in till Piteå bli föremål för utredning.

Tillfartsleden till Gävle synes med hänsyn till trafikens omfattning och fartygens djupgående med tiden kräva en fördjupning till minst 9 meters vattendjup.

Vad gäller Norrköpings långa, krokiga och svårnavigabla inseglingsled med dess relativt ringa djup av 7 meter har staden nu beslutat utföra en behövlig, ny rak, 8,5 meter djup inseglingsled genom Lindön till Motala ström, den s. k. Lindökanalen. Med hänsyn till framtida behov av ytterligare fördjupning avser man, att i förekommande bergssektioner öka djupet till 9 meter.

Utredningen håller före, att en översyn av förhållandena med avseende å farlederna in till hamnarna är erforderlig. Syftet härmed skulle icke vara att farlederna skulle utbyggas i större omfattning, utan att man finge en plan för var rikets intressen krävde förbättring av förhållandena. Behovet finge i varje särskilt fall ses i förhållande till hamntrafikens omfattning samt storleken och djupgåendet av de fartyg, som kunde komma i fråga för denna trafik.

De inre farlederna.

Sverige äger många hamnar vid inre farleder och farvatten. För dessa hamnars dimensionering med avseende å vattendjup är farledens djup normerande.

De stora inre farvattnen äro Vänernområdet, med dess fortsättning över Vättern och Göta kanal, samt Mälaren—Hjälmaren-området. Det är en betydande trafik som rymmes inom, går in till och ut från dessa trafikområ-

den. Enbart den genom infartslederna gående trafiken omfattade för Vänern-området genom Trollhätte kanal 2—2¹/₂ milj. godston per år före kriget, och för Mälaren—Hjälmaren-området 1,2—1,5 milj. godston, vartill kom trafiken genom Hammarbyleden, som ej är känd till sin storlek men som att döma av fartygstrafiken tycks vara av storleksordningen 1 milj. ton per år. Då alltså farledstrafiken motsvarar trafikstorleken i ganska stora hamnar och då farlederna leda in till viktiga industri- och jordbruksbygder med betydande befolkning, är det icke något tvivel om att farlederna i fråga äro av riksbetydelse. Trollhätte och Södertälje kanaler ägas av staten.

Den mest aktuella frågan vad gäller huvudinfartslederna är farledsdjupet. Med den tendens till större fartyg, som även för denna trafik mycket länge gjort sig gällande, och med den utveckling av trafiken på utlandet som ägt rum är det naturligt, att man känt behov av att få använda större fartyg än farledsdimensionerna medge.

Vad Vänernområdet beträffar är det för närvarande så, att Trollhätte kanal efter ombyggnaden 1916 har 5,5 meters vatten över slusströsklarna, ehuru farleden ej fördjupats mera än att 4,6 meter djupgående fartyg — motsvarande 5,0 meters vattendjup — där kunna framföras. Det begränsade vattendjupet i farleden mellan slussportarna har vållat, att de större hamnarna i Vänern ännu ej byggt ut hamnbassänger till större djup än 4,5—5,0 meter. Ett naturligt önskemål är givetvis, att, när kanalen fördjupats till en gång avsedda 5,7 meter, samma vattendjup skall komma till utförande för huvudfarleden i Vänern samt för inloppen till de större hamnarna.

I förhållande till Trollhätte kanal är dess fortsättning genom mellersta Sverige, Göta kanal, av mindre betydelse. Godstrafiken uppgick före kriget till ca 0,45 milj. ton, och uppnådde år 1947 knappt mer än hälften. Men så äger kanalen också ett så ringa djup som 2,83 meter. Måhända kan kanalens utvecklingsmöjligheter komma att belysas, därest en vid 1949 års riksdag väckt motion om utredning av frågan om statens övertagande av kanalen vinner riksdagens bifall.

Att farledsförhållandena spela en stor roll för utvecklingen av näringslivet inom de inre vattenvägarnas områden synes bl. a. därav, att trafikutvecklingen efter de nya slussarnas tillkomst varit starkast i hamnarna inom Vänern- och Mälaronrådena. Att observera är, att transportarbetet genom huvudfarlederna har ungefär samma storleksordning som motsvarande å Bergslagsbanan resp. Stockholm—Västerås—Bergslagens järnväg.

Stora industrier äro lokaliserade inom Vänernområdet, vilka taga in råvaror och bränsle m. m. samt utskeppa en stor del av sina produkter genom kanalen, som synes kunna uppnå än större kapacitet och transportvolym, om kanalleden, farlederna och hamnarna inom området erhöles ökade dimensioner. Hamnutredningen anser det därefter vara ett rikssintresse, att farledsdjupet i Vänern ökas till det tidigare avsedda, 5,7 meter. Den aktuella utbyggnaden av Karlstads hamn har planerats med detta djup för infartsrännan och 5,5 meters djup i hamnbassängen. En utredning av farledsfrågan bör därför utföras.

Trafikutvecklingen i Södertälje kanal uppbäres till mycket stor del av den industriella utvecklingen i Västerås och Köping samt deras uppland. Den år 1924 fullbordade nya slussen i kanalen erhöll 7,5 meters djup över slusströskeln vid lågvatten och efter Mälarens reglering ett sådant av 8,0 meter vid normalt lågvatten. Själva kanalen har ett djup av 6 meter vid bottens yttre kanter och 7 meter i dess mitt. Fartyg med ett djupgående av upp till 5,5 meter kunna passera kanalen, och större fartyg kunna medgivas passage, beroende på vattenståndet. I samband med kanalens ombyggnad fördjupades farleden i Mälaren mellan Södertälje och Stockholm till 6,0 meter under lågvatten och en djupled till Västerås och Köping upprensades till 6,2 m djup.

Mälaronrådet äger stora förutsättningar för industriell utveckling. Därfor har också ett stort antal industrier lokaliserats dit, varjämte äldre industrier ökat sin produktion. Härmed har trafiken i infartslederna vuxit.

Hamnutredningen finner det därför vara av vikt, att Mälarens s. k. djupleder fördjupas till att korrespondera med vattendjupet över slusströskeln i Södertälje kanal.

Under hänvisning till vad överstelöjtnant Edlund ytterligare anfört i sin utredning (bil. 2) beträffande de inre farlederna vill hamnutredningen, under beaktande av att icke obetydliga kapital investerats i rikets inre vattenvägar, till övervägande del i form av statsmedel, föreslå att en *inventering* av de inre farlederna måtte verkställas. Mer än 25 år har förflutit, sedan Kanalkommissionen avslutade sitt utredningsarbete. På trafikområdet hava under denna tid stora omvälvningar ägt rum. Det synes därför vara i hög grad önskvärt, att man erhåller en på ingående fakta och överväganden byggd bild av de olika farledernas tekniska och ekonomiska förutsättningar för att, eventuellt efter ombyggnad, göra den insats som bör tillkomma dem i rikets transportväsende. Ett nedläggande av nu eller framdeles samhälls-ekonomiskt icke lönande farledsföretag kan även med stöd av en dylik inventering i vissa fall komma att ifrågasättas.

Det synes hamnutredningen vara av vikt, att Kungl. Maj:t, för erhållande av en såvitt möjligt allsidig överblick över hur trafiken och fartygen utvecklas samt huru trafiktekniska och trafikekonomiska förhållanden ändras, uppdrager åt den myndighet, som närmast skall bära ansvaret för statens farleds- och hamnpolitik, att följa de företeelser som ur samhälls-ekonomisk synpunkt härutinnan äro vägledande.

Förslag.

Beträffande *de yttre, allmänna farlederna* föreslår hamnutredningen, att frågan om Flintrännans fördjupande, eventuellt till 9,5 meter, måtte upp- tagas till utredning, vilken även bör omfatta ledens förseende med fasta, issäkra fyrar.

I fråga om *de yttre bifarlederna från kusten in till hamnarna* föreslår utredningen, att staten skall svara för underhåll, utrustning och utbyggnad —

liksom hittills för utprickning och fyrbelysning — av alla för allmän trafik öppnade farleder, s. k. riksfarleder, fram till hamninloppen eller till den punkt i deras närhet, varom lokalt med hamnägaren för varje särskilt fall träffas överenskommelse. Utredningen anser, att det bör vara statens uppgift att i mån av tillgång på materiel jämväl svara för isbrytningen i dessa leder.

Utredningen föreslår, att en översyn av förhållandena med avseende å de yttre farlederna in till hamnarna kommer till stånd.

Vad beträffar särskilda farleder föreslår utredningen, att en undersökning av staten utföres avseende tillfartslederna till Tjuvholmssundet och Luleå, Pitsundet samt farleden in till Gävle, varvid statsintresset i dessa farledsförbättringar bör utredas.

För de *inre farlederna* anser utredningen det vara ett önskemål, att Trollhätte kanal fördjupas till det en gång avsedda vattendjupet, samt att djupfarlederna i Väneren och Mälaren fördjupas till det djup, som korresponderar med vattendjupet över slusströsklarna i respektive kanaler.

Hamnutredningen föreslår, att en inventering av samtliga inre farleder utföres med syfte att mot bakgrund av dagens förhållanden få en klar bild av de olika farledernas tekniska och ekonomiska förutsättningar att, eventuellt efter ombyggnad, göra avsedd insats i rikets transportväsende.

Slutligen föreslår utredningen, att uppdrag gives den myndighet, som närmast skall bära ansvaret för statens farleds- och hamnpolitik, att oavbrutet *följa trafikens och fartygens utveckling*, tillika med de trafiktekniska och trafikekonomiska förhållandenas förändringar, vad gäller de olika slagen av inre farleder, samt att utreda de övriga företeelser, som ur samhällsekonomisk synpunkt böra vara vägledande vid bedömandet av dessa farleders värde för rikets sjöväga förbindelser.

KAP. XVII.

Handelshamnarnas byggnadsprojekt och beräknade investeringsbehov för tiden till omkring 1960.*Hamninventering.*

Hamnutredningen har ansett det nödvändigt att insamla ett stort material av uppgifter av olika slag rörande de svenska handelshamnarna för att utgöra underlag vid bedömningen av frågor om hamnarnas utbyggnad. En del av detta material har utnyttjats för de föregående kapitlen av denna utredning. Uppgifterna kunna sägas utgöra en *hamninventering*, vars förstudier och huvuddrag för 58 stadshamnar framgå av en såsom bilaga 2 tryckt, av överstelöjtnant Edlund avgiven utredning om »en generalplan för rikets farleder och hamnar». Denna inventering omfattar i vissa avseenden ett stort antal hamnar. Vad gäller tekniska data har sålunda en serie *hamndiagram* upprättats för 135 hamnar, sedan en ingående granskning och komplettering av materialet ägt rum.

Emellertid är, såsom tidigare framhållits, flertalet mindre hamnar av lokal karaktär utan större riksintresse. Den egentliga hamninventeringen har därför inskränkts till 58 stadshamnar, vilkas byggnadsbehov måste uppmärksammas. De sammanfattande tabellerna ingå icke i den tryckta utredningen.

Inventeringen, som gäller åren 1937 och 1947, omfattar uppgifter av fyra slag: 1) allmänna ekonomiska och finansiella uppgifter, 2) tekniska uppgifter, 3) trafikuppgifter samt 4) kapacitetsuppgifter.

De *allmänna ekonomiska och finansiella uppgifterna* belysa hamnsamhällets och hamnens karaktär genom antalet invånare, antalet industriföretag, industriarbetare och den industriella produktionens värde; vidare antalet skattekronor, kommunalskatt per skattekrona, utdebitering för hamnändamål, hamnens bokförda värde, dess skulder, inkomster och utgifter, tolagsinkomster totalt samt tolagsmedel till hamnen, erhållna statsbidrag, hamnens amorteringar, totalt och per skattekrona, samt slutligen kostnader-na för hamnens nyanläggningar.

De *tekniska uppgifterna* gälla den djupaste infartsledens minsta vattendjup i meter vid medelvatten, största djup vid kaj samt antal kajmeter med detta djup, längden trafikkaj i meter samt längden icke trafikerad kaj; härtill komma närmare uppgifter angående hamnutrustningen såsom rörande antalet kranar (närmare specificerade enligt typ i hamndiagrammen), kvadratmeter upplagsplatser inkl. öppen kajplan med särskilt angivande av dem,

som befinna sig i hamnens ägo, magasin med i kvadratmeter angiven total golvyta samt den i hamnens ägo befintliga delen, oljecisterners och silos antal och kubikinnehåll samt slutligen meter järnvägsspår å kaj, totalt samt per löpmeter kajlängd.

I anslutning härtill föreligga uppgifter om aktuella projekt till ny- och ombyggnader, avseende infartsled (minsta vattendjup), trafik-kaj i meter till olika djup, antal kranar, kvadratmeter upplagsplatser, golvyta magasin samt slutligen längden järnvägsspår å kaj.

Trafikuppgifterna gälla sjöfartssäsongens längd, den totala fartygstrafikens storlek i nettoton, därav linjetrafik i kustfart samt i utrikesfart, medeldräktigheten hos angörande fartyg, totalt samt för utrikes fart. Härtill komma uppgifter om inkomster av hamnavgifter för fartyg totalt samt i öre per nettoton i inrikes och utrikes fart, fartygens nyttjetal i varuton per nettoton; vidare den totala, avgiftsbelagda varutrafiken i ton per år och per trafikmånad samt per invånare i hamnstaden, särskilda uppgifter för lossat och lastat gods, inkomst av hamnavgifter för varor i in- och utrikes fart, beräknad i öre per godston, jämte den totala kvantiteten lossat och lastat gods i procent av rikets sjöväga gods rörelse.

Kapacitetsuppgifterna avse år 1937 och gälla trafik-kajernas nyttjetal i ton per månad i årsgenomsnitt samt per trafikmånad i genomsnitt. Härtill ansluta sig uppgifter om hamnens beräknade maximala årskapacitet enligt 48 timmars arbetsvecka jämte specifikation för kajer med olika vattendjup.

Uppgifterna ha ordnats för fem stora trafikområden: norrlandshamnar, ostkusthamnar inkl. öhamnarna Borgholm och Visby, vidare sydkusthamnar, västkusthamnar och insjöhamnar, de sistnämnda med uppdelning på Väner- och Vätternhamnar samt Mälar- och Hjälmarehamnar. Man kan sålunda alltid jämföra en hamns förhållanden i olika avseenden med andra hamnar och samtliga inom samma trafikområde. Dessutom har för dessa trafikområden, inkl. och exkl. de största hamnarna, beräknats procenttal beträffande varje slag av data, något som i hög grad underlättar jämförelser. Det omfattande sammanställda och bearbetade materialet föreligger icke i tryck.

En sammanfattande redogörelse för de viktigaste hamnarna trafikområdesvis har enligt särskilt uppdrag utarbetats av överstelöjtnant Edlund (bilaga 2). Mot bakgrunden av de hamnarna karakteriserande uppgifterna behandlas de aktuella hamnbyggnadsprojekten. Den sålunda lämnade redogörelsen utgör en *generalplan* för rikets farleder och hamnar avsedd att av det statliga organ, som skall svara för statens hamnbyggnadspolitik, hållas ständigt aktuell såsom en sammanfattning av de väsentliga iakttagelser och synpunkter av såväl byggnadsteknisk och trafikteknisk som samhälls-ekonomisk natur, vilka vid varje tid böra vara både upplysande och ledande ur såväl enskild som kommunal och statlig synpunkt.

I det följande må hos hamnarna inom de olika trafikområdena framhållas några karakteristiska drag, vilka äro av betydelse vid bedömandet av utbyggnadsfrågor.

Storhamnarna Stockholm, Göteborg och Malmö äga över hälften av hamnstädernas invånarantal, något under hälften av deras industriarbetare och av samma städers industriers produktionsvärde. *Storhamnarna* äga ett stort skatteunderlag, $\frac{2}{3}$ av stadshamnarnas, och kunna därför totalt sett bära betydande utdebiteringar för hamnändamål. *Storstäderna* erhålla ca 80 % av den totala tolagsersättningen, varav dock ej mycket går till hamnarna. Statsbidrag förekomma endast undantagsvis. En stor del av samtliga stadshamnars trafik går över *storhamnarna*, i synnerhet linjetrafik. Samma hamnars inkomster av hamnavgifter för fartyg äro betydande, och ej mindre än ca $\frac{2}{3}$ av stadshamnarnas inkomst av utrikes varuavgifter kommer på *storhamnarna*, däremot blott $\frac{1}{3}$ av inkomsten av inrikes varuavgifter, beroende på att i Stockholm och Göteborg inrikes avgående varor ej äro avgiftsbelagda, samt att i Göteborg av inrikes ankommande varor blott en del erlägga avgift. En mycket stor del av de aktuella byggnadsprojekten avser *storhamnarna*, något som särskilt gäller magasinbyggnader och kranutrustning.

För *Norrlandshamnarna* är det karakteristiskt, att en stor del av kajerna numera ej äro trafik kajer, och att hamnarna i regel hava ganska betydande, särskilt enskilda upplagsplatser, sammanhängande med att trafiken till stor del består av skrymmande import- och exportvaror. Industrierna i hamnorterna ha också fått ökad betydelse för hamnrörelsen trots den sjunkande råvarubasen. Hamnarna äga en proportionsvis stor fartygstafrik på grund av att ofta stora lastageplatser ligga inom hamnområdena. Varutrafiken består i hög grad av exportgods. Åren före kriget utgingo betydande statsbidrag, och icke obetydliga nya utbyggnadsprojekt föreligga.

Ostkusthamnarna exkl. Stockholm äga ganska betydande industrier men relativt ej så starkt skatteunderlag som huvudstaden. De äro huvudsakligen importhamnar och utbyggdes före kriget med tämligen stora statsbidrag. Någon utdebitering för hamnändamål ägde då ej rum. Endast i vissa fall föreligga större utbyggnadsprojekt och i regel i samband med beräknade industriella behov.

I *Sydskusthamnarna* exkl. Malmö visar industrien som helhet en relativ tillbakagång. Hamnarna äro importhamnar, dock med betydande inrikes- trafik. Under efterkrigsåren ha i vissa fall avsevärda statsbidrag utgått. Ganska betydande utbyggnadsprojekt föreligga, vilka till stor del stå i samband med beräkningar att inom hamnorten erhålla industrier.

Västskusthamnarna exkl. Göteborg äro i allmänhet ej större industriorter, tvärtom har industrien där ganska allmänt visat en relativ tillbakagång. På sina håll finnas avsevärda kajlängder, som ej användas i handelshamntrafik. En betydande utrikestrafik förekommer. I vissa fall hava avsevärda byggnadsprojekt framlagts, varvid man syftat till att även få bättre linjeförbindelser med utlandet.

En betydelsefull faktor är att i *Norrlandshamnarna* ca en fjärdedel av kajlängden vid ringa vattendjup utgöres av sådana kajer som ej användas till trafik. Dessa äro till stor del gamla brädgårdskajer. En mycket stor del

av statsbidragen har åren före kriget gått till norrlandshamnar för ombyggnad av äldre kajer samt byggande av nya. Under senare år har emellertid en stark förskjutning ägt rum vad statsbidrag beträffar till sydkusthamnarna, där byggnadsverksamhet i samband med beräknat industribehov dominerat.

Det aktuella byggnadsbehovet ligger ur rikets synpunkt knappast i Norrland, där visserligen en relativ ökning av industriproduktionen i hamnstäder ägt rum trots den sjunkande råvarubasen men där utvecklingen under de närmaste åren ej i allmänhet synes ge anledning till större hamnutbyggnader, annat än där en ökad industriell förädling kan medföra ett snarare lokalt behov, något som dock icke i första rummet är ett handelshamnsintresse, som kan kräva bidrag av staten. Den förskjutning i statsbidragen, som ägt rum till sydkusthamnarna, är naturlig, då utvecklingen inom dessa delar av landet länge varit relativt svag. I Skåne räknar man med möjligheten av inflyttning och utvidgning av industri. Den relativt starkaste industriella utvecklingen under senaste decennierna finner man efter Trollhätte och Södertälje kanalers fördjupning i Väner- och Mälaronrådena. Detta i förening med stigande fartygsstorlekar och djupgående hos tonnaget motiverar en ekonomiskt överkomlig ökning av djup i kanal- och andra farleder, däremot i allmänhet ej statsbidrag till kajbyggen.

Efter uppkomsten av våra transoceaniska sjöfartslinjer och i synnerhet efter första världskriget har utvecklingen gynnat västkustens och Vänerens hamnar och särskilt Göteborg. Under och efter andra världskriget har en viss tendens till trafikökning gjort sig gällande till förmån för Stockholm samt de stora Mälarhusarna: vad huvudstaden beträffar dock till synes främst sammanhängande med dess snabba tillväxt. Den väntade framtida utvecklingen av vår transoceaniska handel torde ge västkusten och Vänerområdet ökat företräde. Emellertid rusta sig ost- och sydkusthamnarna för att taga emot en väntad större trafik, varvid man i betydande mån räknat med förläggning av industrier till hamnen, hamnorten i övrigt och upplandet.

Vad som här framhållits pekar hän mot nödvändigheten att vid framtida planering av hamnbyggnadsverksamheten en samordning äger rum av hamnbyggnadspolitiken och den allmänna ekonomiska politiken, i synnerhet den industriella lokaliseringen, men även trafikpolitiken. Dock bör man alltid hålla isär de primära hamnbyggnadsbehoven från dem som bliva en följd av andra planeringsåtgärder.

Hamnbyggnadsprojekt och investeringsbehov.

Hamnutredningen har redan tidigt från samtliga handelshamnar införskaffat uppgifter rörande föreliggande hamnbyggnadsprojekt, vilka uppgifter sedermera på utredningens begäran kompletterats fram till och med 1948. Redogörelser för projekten och deras motivering m. m. samt uppgifter om fördelningen på kajer med olika vattendjup och på nyanläggningar

och ombyggnader ha mottagits. Utredningen har även fått vissa upplysningar om projektens beräknade kostnader. För erhållande av en utgångspunkt vid bedömandet av projektens omfattning och betydelse, såväl i de enskilda fallen som för olika trafikområden, ha motsvarande uppgifter angående det den 1 januari 1947 befintliga kajbeståndet med fördelning på kajer med olika vattendjup införskaffats.

En sammanställning av ifrågavarande uppgifter vad gäller stadshamnar meddelas i tab. 27.

För att man skall kunna bedöma storleken och den geografiska fördelningen av föreliggande hamnbyggnadsprojekt är det nödvändigt, att man ser dem mot bakgrunden av *kajbeståndet*. Därför skall här först ges en kort översikt över dettas mest karakteristiska drag.

Hela den sammanlagda kajlängden i alla stadshamnar den 1 januari 1947 — om man medräknar kajer med minst 2 meters vattendjup — utgjorde 134 995 meter — 131 430 meter trafikerade kajer — varav 14 350 meter avsåg kajer med 2—2,9 meters vattendjup. En tredjedel av totala kajlängden kom på storhamnarna. Vad beträffar fördelningen på trafikområden kom ca 25 % på norrlandshamnar, 27 % på ostkusthamnar, 21 % på sydkusthamnar, 17 % på västkusthamnar och 10 % på insjöhamnar. Fördelningen blir något annorlunda, om man för de kajer som medtagas drar gränsen vid 3 meters vattendjup. Nära hälften av kajerna med 2—2,9 meters djup kom nämligen på norrlandshamnar och inemot 20 % på insjöhamnar. Ostkusthamnarnas kajlängd kom i så fall att bli än mera framträdande som den största av de olika geografiska grupperna med ca 30 % av den totala kajlängden om 3 meters djup och däröver.

Att *insjöhamnarna* hava kajer med ganska begränsat vattendjup är naturligt med hänsyn till de härför bestämmande slussarna. Av sammanlagda kajlängden vid 2 meters djup och däröver, 13 260 meter, hade år 1947 ca 18 % 2—2,9 meter djupa kajer och 60 % 3—4,9 meters djup samt endast 510 meter kaj 6 meters vattendjup och däröver. I motsats härtill är det för *västkusthamnarna* mest karakteristiskt att ej mindre än 2 760 meter kaj ägde 9 meters eller större vattendjup, samtliga i Göteborg. Däremot fanns för 8—8,9 meters djup en proportionsvis kort kajlängd, varav blott 330 meter i Göteborg. För *sydkusthamnarna* är betecknande, att ej mindre än 9 160 meter kaj ägde 7—7,9 meters djup — största delen i Malmö, Hälsingborg och Trelleborg. En relativt stor kajlängd, 6 440 meter, hade dock 6—6,9 meters djup. I likhet med västkusthamnarna fanns i sydkusthamnarna ej så stor kajlängd med 8—8,9 meters djup och intet har anmälts för Malmö. Däremot var kajlängden med 9 meters och större djup ganska betydande, 2 080 meter, varav 1 470 meter kom på Malmö, 450 meter på Hälsingborg och 160 meter på Karlshamn. En anmärkningsvärt stor del av sydkusthamnarnas kajlängd, ca 70 %, bestod av kajer med 6 meters djup och däröver. 6 meter anses vara en gräns för större vattendjup i svenska hamnar. Det är också ej färre än nio av sydkusthamnarna som äga så stort djup. Om man medräknar även andra än stadshamnar, visar det sig, att enbart i Skåne nio

Tabell 27. Stadshamnarnas kajläggningar den 1 januari 1947 och föreslagna framtida utbyggnader.

	Vattendjup vid kaj i m.	Grupp 1		Grupp 2		Grupp 3		Grupp 4		Grupp 5		Summa samliga stads- hamnar	Summa övriga stads- hamnar	Därav Stockholm, Göteborg, Malmö	Summa samliga stads- hamnar
		Summa Norrlands- hamnar	Summa Ostkust- hamnar	Summa Sydkust- hamnar	Summa Väst kust- hamnar	Summa Insjö- hamnar	Summa 1—5								
Kajlängder med vidstående djup 1947	2—5-9	22 886	19 443	8 659	15 219	8 659	15 219	12 747	78 904	21 419	3 044	81 948			
	6—6-9	5 694	8 051	5 915	1 890	5 915	1 890	510	22 060	6 808	145	22 205			
	7—7-9	1 708	4 610	9 156	2 150	9 156	2 150	—	17 624	8 058	160	17 784			
	8—8-9	2 059	1 733	1 385	1 030	1 385	1 030	—	6 207	1 355	220	6 427			
	9—	267	1 530	2 075	2 759	2 075	2 759	—	6 631	5 759	—	6 631			
	S:a totalt	32 564	35 367	27 190	23 048	27 190	23 048	13 257	131 426	43 899	3 569	134 995			
	S:a över 6 m.	9 728	15 924	18 531	7 829	18 531	7 829	510	52 522	22 480	525	53 047			
Föreslagna framtida utbyggnader med vidstående djup	2—5-9 omb.	630	350	770	560	770	560	355	2 665	500	420	3 085			
	nyb.	1 463	1 760	520	976	520	976	1 405	6 124	1 315	58	6 182			
	6—6-9 omb.	674	730	540	—	540	—	—	1 944	280	—	1 944			
	nyb.	352	4 820	330	225	330	225	765	6 492	4 325	—	6 492			
	7—7-9 omb.	1 051	477	390	920	390	920	—	2 838	920	—	2 838			
	nyb.	1 056	285	7 752	1 115	7 752	1 115	—	10 208	3 155	—	10 208			
	8—8-9 omb.	526	133	—	—	—	—	—	659	—	—	659			
	nyb.	1 957	1 340	350	1 308	350	1 308	—	4 955	700	100	5 055			
	9— nyb.	—	4 345	140	2 900	140	2 900	—	7 385	7 065	—	7 385			
	Totalt s:a omb.	2 881	1 690	1 700	1 480	1 700	1 480	355	8 106	8 106	1 700	420	8 526		
’ s:a nyb.	4 828	12 550	9 092	6 524	9 092	6 524	2 170	35 164	35 164	16 560	158	35 322			
Totalt över 6 m. omb.	2 251	1 340	930	920	930	920	—	5 441	5 441	1 200	—	5 441			
’ ’ nyb.	3 365	10 790	8 572	5 548	8 572	5 548	765	29 040	29 040	15 245	100	29 140			
Beräkn. kostn. å framtida utbyggn. i 1000-kr.		26 641	177 757	91 196	126 971	91 196	126 971	16 358	438 923	248 750	877	439 800			
Bokfört värde å befintliga kajer i 1 000-kr.		18 676	82 453	70 299	72 375	70 299	72 375	13 093	256 896	168 871	2 658	259 554			

hamnar i januari 1947 ägde sådant djup och en sammanlagd längd av dessa djupkajer av 18 290 meter. Det är sålunda ett stort antal hamnar och en stor kajlängd med större djup, som kännetecknar skånehamnarna, vilka äro belägna på en relativt liten landareal, med till stor del gemensamt uppland. Det synes därför icke vara uteslutet, att en viss lokal överdimensionering här skulle kunna föreligga.

Ostkusthamnarna ägde av de nämnda grupperna det största antalet kajmeter med 6—6,9 meters djup, 8 050 meter, och ett relativt stort antal kajmeter med 7—7,9 meters djup. Däremot voro de djupaste kajerna ej så långa och med undantag av 210 meter kaj med 8—8,9 meters djup samtliga belägna i Stockholm. Ett annat karakteristiskt drag är, att en mycket stor kajlängd, 11 780 meter, avsåg kajer med endast 3—4,9 meters djup, varav över hälften kom på Stockholm. Det sist anförda draget är lika framträdande i *norrlandshamnarna*, där 10 060 meter kaj hade 3—4,9 meters djup och 6 190 meter endast 2—2,9 meters djup. Ett betydande antal kajmeter, 2 060 meter, i sex hamnar hade 8—8,9 meters djup; däremot endast 270 meter 9 meters djup och däröver, varav 250 meter i Luleå och 20 meter i Örnsköldsvik (oljehamnen).

Vad beträffar de föreliggande *hamnbyggnadsprojekten* må understrykas, att uppdelningen på kajanläggningar för olika vattendjup avser icke blott egentliga kajbyggen utan även andra slag av hamnbyggnader, såsom muddring, hamnplanens utrustning med magasin och kranar m. m.

De föreliggande hamnbyggnadsprojekten omfatta emellertid dels nyanläggningar av 35 320 meter kaj, innebärande 27 % ökning av kajbeståndet i stadshamnarna 1947, dels ombyggnader av 8 110 meter kaj. Nära hälften av nybyggnaderna — 16 560 meter — kommer på storhamnarna.

En mycket stor del av dessa projekterade nybyggnadsarbeten — 12 550 meter — faller på ostkusthamnarna, varav 10 590 meter på Stockholm — som sålunda avser att öka sin kajlängd med 52 %. På sydkusthamnarna komma 9 090 meter kaj, varav på Malmö 2 980 meter eller 29 % av kajbeståndet, och på västkusthamnarna komma 6 520 meter kaj, varav på Göteborg 3 000 meter eller 22 % av kajlängden. Norrlandshamnarnas projekt avse 4 770 meter kaj, vartill komma ombyggnader av 2 880 meter, och insjöhamnarnas projekt gälla 2 170 meter kaj.

Stora hamnbyggnadsprojekt, totalt omfattande 6 490 meter kajnybyggnader och 1 940 meter ombyggnader eller sammanlagt 8 430 meter, avse ett vattendjup av 6—6,9 meter, utgörande en ökning av 38 % av beståndet. Större delen av projekten hänför sig till ostkusthamnarna, nämligen 4 820 meter nyanläggningar och 730 meter ombyggnader, tillsammans 5 550 meter, innebärande en ökning av 69 % av beståndet. Av nyanläggningarna komma 4 225 meter på Stockholm och 592 meter på Kalmar. Det gäller, vad Stockholm beträffar, främst kolkajer. Två tredjedelar av nybyggnaderna avse de tre storhamnarna.

Hamnbyggnadsprojekten gälla till stor del nybyggnader med 7—7,9 meters djup vid kaj, nämligen 10 210 meter, vartill komma ombyggnader med sam-

ma vattendjup av 2 840 meter, tillsammans 13 050 meter kaj. Härigenom skulle beståndet av 7—7,9 meterskajer ökas med 74 % eller till över 30 000 meter. Nära två tredjedelar av den projekterade kajlängden med nämnt djup gäller sydkusthamnar, nämligen 7 750 meter nyanläggningar och 390 meter ombyggnader, eller sammanlagt 8 140 meter, representerande en ökning av 89 %. Enbart på skånehamnar falla härav 6 860 meter nybyggnader och 390 meter ombyggnader eller tillsammans 7 150 meter. Av nybyggnaderna avse 6 125 meter enbart Malmö, Landskrona och Hälsingborg. Det gäller här huvudsakligen hamnanläggningar för industrier, varvid man räknat med att kunna taga emot sådana industrier som äro benägna att flytta från andra länder eller som söka ett lämpligt läge för nyanläggningar med verksamhetsfär i norra Europa. I regel krävas härför kajer med relativt stort djup, vilket ligger något över kolfartygens normala kajbehov och närmast svarar mot de största trampfartygens djupgående. Ifrågavarande vattendjup räcker också för en del oceanfartyg och för flertalet sådana som ej föra hel last samt för fartyg i medelhavs-fart. Det är sålunda här fråga om en viss svåröverskådlig spekulation i industriell lokalisering. Betydande ny- och ombyggnader av kajer till 7—7,9 meters djup ha projekterats för Norrlandshamnar och Västkusthamnar, för vardera gruppen över 2 000 meter.

I detta sammanhang må erinras om att handelshamnarna i första hand äro avsedda att tillhandahålla kajer med utrustning för allmän trafik. För industrier som ligga vid kaj blir denna i viss mån reserverad för vederbörande företags behov. En sådan reservation inkräftar mer eller mindre på den allmänna rörelsens möjligheter och bör därför föregås av en ingående prövning av behovet av närhet till kaj samt av storleken utav den godsomsättning som går häröver m. m. Endast undantagsvis behöver industrien sådant läge utan finner det tillfredsställande med en belägenhet nära kaj med tillgång till järnvägsspår, kranar m. m. I allmänhet bör en industri, som är belägen vid kaj, ur såväl egen som hamnens synpunkt äga en ganska stor godsomsättning över denna kaj, för att ett sådant läge skall visa sig vara för båda parter ekonomiskt fördelaktigt. Då dylika industrier i flera avseenden beräknas ge vederbörande kommun stora intäkter, saknar staten i regel anledning lämna bidrag till byggande av industrikajer.

Betydande projekt avse kajer med 8—8,9 meters djup, nämligen 4 955 meter nyanläggningar och 660 meter ombyggnader eller tillsammans 5 615 meter kaj. En stor del härav kommer på norrlandshamnarna, 1 960 meter nyanläggningar och 525 meter ombyggnader eller sammanlagt 2 485 meter kaj, innebärande mycket mer än fördubbling av kajbeståndet å 2 060 meter. Det är Gävle (900 meter), Luleå (690 meter), Skellefteå (200 meter) och Härnösand (140 meter) det gäller. Gävleprojektet avser huvudsakligen ett sammanförande av malm- och koltrafiken till samma kaj, något som skulle betyda en ekonomisering av denna trafik. Luleåprojektet gäller järnverkskajbygget. Ostkusthamnarnas projekt med här ifrågavarande vattendjup äro av storleken 1 340 meter nyanläggningar och 133 meter ombyggnader, tillsammans 1 470 meter. 700 meter komma på Stockholm, 300 meter på Norrkö-

ping, 200 meter på Kalmar och 130 meter (ombyggnad) på Oskarshamn. Stockholmsförslaget gäller kolkajer vid Värtan, för vilka man anser sig behöva 8,5 meters vattendjup. Norrköpingsprojektet, som står i samband med tillskapandet av en ny, djup infartsled, avser dels industrikajer, dels kolkajer. Kalmarförslaget gäller ett utnyttjande av Kalmarsundsledens djup för kajbygge avsett för åstadkommande av områden för industri samt för lagringsändamål. Sydkusthamnarna ha endast relativt obetydliga projekt för ett kajdjup av 8—8,9 meter, nämligen 350 meter kaj i Ystad, ett projekt vars förverkligande torde ligga relativt långt fram i tiden. Däremot ha västkusthamnarna större projekt med detta kajdjup, 1 310 meter nyanläggningar. De gälla främst Halmstad med 790 meter kaj, därefter Varberg med 300 meter och slutligen Uddevalla med 220 meter kaj. Halmstadsprojektet gäller främst industrikajer och Varbergsförslaget är avsett huvudsakligen för massgodsomlastning.

Ett av de mest karakteristiska dragen hos de föreliggande hamnbyggnadsprojekten är att visserligen icke de allra största men de dyraste nyanläggningarna avse kajer med 9 meters vattendjup och däröver. Helt naturligt kommer den alldeles övervägande delen därav, 7 065 meter kaj av 7 385 meter, på storhamnarna. Om projekten realiseras, betyder det att beståndet i januari 1947 å 6 630 meter, varav 5 760 meter i storhamnarna, ökas till 14 020 meter eller med 111 %, varav 12 825 meter i storhamnarna. Då kajer med 9 meters och större vattendjup krävas förutom för de stora malm- och tankfartygen endast för fartyg i oceantrafik, antyder en mer än fördubbling av kajlängden med nämnt djup en anpassning efter en väntad mycket stark ökning av nämnda trafik. Någon kajökning för de största malmfartygen ingår icke i föreliggande projekt och ej heller några längre kajer och större anordningar för stora tankfartyg. Därför synas de ökade kajlängderna hava tillkommit med stöd av en förhandsuppfattning om en antagen framtida stark ökning av Sveriges transoceaniska trafik. Syftet synes emellertid också vara att lämna trafiken bättre service.

Utvecklingen har otvivelaktigt gått i riktning mot en ökning av denna trafik, och den i oceantrafik gående svenska handelsflottan har också starkt ökats. Härtill må nämnas, att de s. k. oceankajerna i Göteborg samt vissa motsvarande i de andra storhamnarna varit starkt utnyttjade. Det är därför naturligt, att man nu inställer sig på att möta ett ökat kajbehov för oceantrafik. Huruvida ökningen blir så stor, som man synes vänta och avser att inrätta sig för, är däremot en särskild fråga. Att märka är emellertid att storhamnarna projektera en relativt obetydlig ökning av de kajer med 8—8,9 meters djup, vilka kunna användas för oceantrafik.

Utbyggnadsprojekten beträffande oceankajer förete den största kajlängden för Stockholm, 4 345 meter, som utgör en ökning till inemot det fyrfaldiga av beståndet 1 530 meter (till 5 875 meter). Denna väldiga ökning innebär, att man räknar med en mycket stark ökning eller dirigering av den transoceaniska importen och exporten över Stockholms hamn, men i projekten räknar man även med att europatrafiken kan komma att kräva så stort

vattendjup. »Oceankajerna» skulle genom utbyggnaderna bli större i Stockholm än i Göteborg. Sistnämnda hamns utbyggnadsprojekt gäller en betydligt mindre kajlängd, 2 720 meter, varigenom uppnås ungefär fördubbling av kajbeståndet med ifrågavarande djup (till 5 480). Malmö har icke anmält något projekt med kaj för sådant vattendjup och ej heller dylikt projekt med 8—8,9 meters kaj.

Utom för Stockholm och Göteborg föreligga utbyggnadsprojekt avseende kajer med 9 meters vattendjup och däröver för Strömstad, 180 meter, samt för Karlshamn, 140 meter. I båda fallen finnas naturliga, stora vattendjup nära kaj, varför det måhända kan vara byggnadsekonomiskt naturligt att bygga djupa kajer, utan att man därmed åsyftar att fylla ett kajbehov enbart för oceantrafik. Strömstadsförslaget, som icke är närmare utformat och för vilket ej heller ingivits någon behovsundersökning, åsyftar ett utnyttjande av hamnens isfrihet genom att däröver leda exportgods från Dalsland och västra Värmland. Man strävar sålunda efter att få samma trafik som eftertraktas av Uddevalla hamn. Över denna stad gå dock järnvägarna till Strömstad. Vad beträffar Karlshamn uppges syftet med utbyggnadsprojektet med ovannämnda kajdjup vara att erhålla massgodskaj med upplagsplatser samt att utöka oljehamnen. Hamnen har även ett stort projekt att utbygga 7-meterskajer och räknar med en totalkostnad av ca 14 milj. kr. Då någon närmare undersökning ej förebragts, torde projektet kunna antagas vara mindre aktuellt.

Nyanläggningsprojekten avse i allmänhet kajer med 6 meters vattendjup och däröver. Emellertid föreligga ganska betydande projekt med *mindre vattendjup*. Sålunda finner man projekt med 5—5,9 meters djup för 3 220 meter nybyggda kajer och 2 040 meter ombyggda sådana samt vidare projekt med 4—4,9 meters vattendjup för 2 300 meter nybyggda kajer och 375 meter ombyggda sådana. Projekt för kajer med mindre vattendjup förekomma endast i ringa mån.

Det är framför allt insjöhamnar det gäller, på vilka kommer den största delen av de nya 5—5,9-meterskajerna, nämligen 1 315 meter, främst avseende Karlstad (595 meter). Men också Stockholm äger betydande projekt till sådana kajer, avsedda för industrier vid Sickla- och Bällstaområdena (580 meter), vartill komma 735 meter kaj med 4—4,9 meters djup. Göteborg och Landskrona äga projekt för ombyggnad av 500 meter kajer med 5—5,9 meters djup. Sundsvall, Umeå och Piteå, Visby, Södertälje, Kristinehamn, Lidköping och Mariestad, Enköping, Karlshamn, Marstrand, Lysekil och Uddevalla äga mindre projekt, vartill kommer att även en rad andra hamnar äga obetydliga sådana.

Man erhåller en sammanfattande bild av innebörden utav de föreliggande hamnbyggnadsprojekten genom följande sammanställning av den procentuella förändring i kajbeståndet, som projektens genomförande skulle innebära.

Tablån utvisar, att projekten vad gäller kajer med det minsta vattendjupet skulle medföra en blott obetydlig ökning. Sedan stiger denna ökning

procentuellt successivt med ökat vattendjup vid kaj och når för de djupaste kajerna över 100 %.

Projekt med nedanstående vattendjup vid kaj i meter	Ökning i kajbeståndet genom projektens genomförande i %
9—	111
8—8·9	90
7—7·9	74
6—6·9	37
5—5·9	22
4—4·9	c:a 10
3—3·6	c:a 3
2—2·9	c:a 1·5

Uppgifterna illustrera de allmänna tendenserna till byggande av kajer med i stor utsträckning ökat vattendjup. Det är därför av vikt att särskilt utvecklingen av fartygens storlek och djupgående för olika slags trafik noga följes, så att icke större hamndjup än nödigt projekteras, att samtliga byggnadsprojekt även ur denna synpunkt bliva föremål för en noggrann behovsprövning, samt att ingående beräkningar av kostnader och deras finansiering uppgöras. Alldeles särskilt gäller detta sådana projekt som avse kajer med större djup, vilka alltid bliva starkt kostnadskrävande men ofta icke bliva utnyttjade till den grad som avsetts. Ett genomförande av samtliga projekt skulle öka den totala kajlängden med 27 %.

Huruvida den genom projektens genomförande åstadkomna kapacitetsökningen för de svenska handelshamnarna kommer att svara mot framtida behov beror på trafikens utveckling. Det må emellertid understrykas, att projekten betyda ej blott ökade kajlängder och ökat djup i infartsleder och hamnbassänger utan även förbättrad utrustning med järnvägsspår, magasin och kranar m. m., vilken utrustning bör vara ägnad att öka hamnarnas möjligheter att taga emot trafik, vars toppar genom magasinering kunna behärskas.

Investeringsbehovet i handelshamnar fram till 1960.

För bedömandet huruvida bärande motiv finnas för nu föreliggande byggnadsprojekt och beräknade hamninvesteringar är det nödvändigt att söka erhålla de uppgifter som kunna göra det möjligt att beräkna trafikens sannolika utveckling. Sådana uppgifter föreligga, enligt vad som framhållits i ett tidigare kapitel, vad hela riket angår, framför allt i kvantitetssiffror rörande importen och exporten över svenska hamnar.

De väldiga kriser, som på grund av världskrigen vållat stora skiftningar i transportsiffrorna, försvåra i viss mån prognosers uppställande. Men om man inlägger tillgängliga uppgifter om godskvantiteternas förändringar i ett diagram, utfört i logaritmisk skala, för tiden från 1871 t. o. m. 1948, finner man att utvecklingen i stort sett ganska nära ansluter sig till en rät linje, varvid man helt naturligt bortser från berörda störningar genom krig och kriser. Man torde därför med stöd av den konstruerade kärnlinjen kunna

bedöma den sannolika utvecklingen i stora drag under en kommande följd av år.

Till nämnda uppgifter böra anslutas vissa sådana angående nybyggnadsverksamhetens storlek under ett antal år. Sådana föreligga för tiden sedan omkring 1920.

En kalkyl på grundval av uppgifter om den planerade och faktiska nybyggnadsverksamheten i handelshamnarna ger vid handen, att under åren 1940—1947 (8) i genomsnitt 5—8 milj. kr. per år representera nybyggnader, som normalt skulle ha kommit till stånd under dessa år men ej gjort det på grund av kriget och krisen. Det är ett samlat belopp på 35—70 milj. kr., som det för dessa år rör sig om och som gör sig gällande som ett »extra» nybyggnadskrav. Utöver den »normala» byggnadsverksamheten under kommande år å ca 15 milj. kr. per år uttryckt i 1947 års kronor, skulle sålunda komma detta »extra» tillskott under 8—9 år å 5—8 milj. kr. om året; d. v. s. att för dessa år skulle behovet röra sig om 20—23 milj. kr. per år.

Enligt en undersökning av trafikutvecklingen beträffande det utrikes ankommande och avgående godset i hamnarna, synes man kunna räkna med att förkrignivån kommer att uppnås omkring 1949/50, och att trafikökningen under en tioårsperiod framåt kommer att uppgå till ca 50 %. Om det »normala» byggnadsbehovet skulle för framtiden vara av ungefär samma storleksordning som före kriget, skulle nybyggnadsbehovet för handelshamnarna under ett tiotal år framåt — från omkring 1950 till omkring 1960 — räknat i 1947 års kronor kunna uppskattas till 20—23 milj. kr. eller avrundat 20—25 milj. kr. om året.

Detta gäller under förutsättning att byggnadsbehovet kommer att gestalta sig ungefär som det gjort i genomsnitt under den tid uppgifter om dess storlek föreligga, d. v. s. från omkring 1920. Hamnbyggnadsverksamheten under tiden närmast efter 1920 bestämdes väsentligen av följande faktorer. Den tidigare utvecklingen från omkring år 1900 ledde fram till tillkomsten av våra frihamnar, som representerade stora belopp i anläggningsmedel under de första åren av 1920-talet. Härefter fortskred trafikutvecklingen i hastigare takt med starkare trafikökning under den s. k. mellankrigstiden, 1920- och 1930-talen. Den transoceaniska trafiken växte starkt. Fartygsstorlekarna ökades. Emellertid höll sig nybyggnadsverksamheten i handelshamnarna under hela tiden efter det stora hamnbyggandet under 1920-talets första år och fram till och med 1930-talets första hälft i mindre omfattning, och trafikökningen utlöste en större nybyggnadsverksamhet först under 1930-talets sista år, då sjöfarten hade en högkonjunktur. Under krigs- och krisåren från 1940 skedde en mycket stark minskning i byggandet med viss ökning under de sista krigsåren och efterföljande försvagning under de första fredsåren.

Från 1949—50 synes man — om man ser på trafikutvecklingens kärnlinje, bortsett från »tillfälliga» avvikelser genom krig och konjunktursvängningar m. m. — ha att räkna med en fortgående trafikökning. Denna torde knappast bli av 1920- och 1930-talens relativa omfattning, bl. a. därför

att befolkningsutvecklingen ej blir av samma storlek som då. Möjligen skulle man kunna räkna med utvecklingstakten sådan den var fram till första världskriget. Enligt denna skulle ökningen röra sig om ca 50 % under tio år framåt, en betydande ökning, som förutsätter en stark utveckling av produktion och utrikeshandel. Om byggnadsbehovet skulle förändras parallellt med denna ökning, skulle det stiga till 30 à 35 milj. kr. om året, mätt i 1947—1948 års kronvärde.

Vad som vidare kan influera på behovet av hamnbyggnader är centraliserings- och decentraliseringstendenser i näringslivet eller förändringar i industriens lokalisering. I den mån man inriktar sig på att hindra de största städernas tillväxt och främja industriens lokalisering till mindre städer och landsbygden, påverkar detta byggnadsverksamheten i storhamnarna, som för närvarande i regel svara för 60 à 70 % av det hela. Byggandet i övrigt ökas visserligen, men knappast i samma mån som minskningen för storhamnarna äger rum. I allmänhet ske förändringar i de mindre hamnarna långsamt. Däremot har en betydande nydaning ägt rum i de medelstora hamnarna, som ökat sina hamndjup starkt och byggt ut sina kajer samt skaffat sig ökad utrustning i avsevärd mån.

Trafikökningen avser, såsom visats, i första rummet storhamnarna. Forskjutningen i utrikeshandeln till förmån för transoceanala länder gäller också mest dem. Dessa utvecklingstendenser synas svara mot ett betydande utbyggnadsbehov. Enbart storhamnarnas utbyggnadsprojekt röra sig om en storleksordning av omkring 25 milj. kr. om året (i 1947—48 års kronor uttryckt) för en period av omkring tio år framåt. Härvid har man också räknat med att man skall dels kunna ge utrymme åt sådana industrier, som antagas söka sig hit från kontinental och andra länder, dels bereda utrymme för en omlastningstrafik, som måste ökas genom krigets härjningar i handelsflottorna m. m. Med hänsyn härtill skulle man under ett tiotal år framåt ha att räkna med en total nybyggnadsverksamhet för handelshamnar å 35 à 40 milj. kr. om året, uttryckt i 1947 års kronvärde.

Det återstår givetvis att taga hänsyn till ännu en faktor, nämligen möjligheten av rationalisering. Vi stå nu inför en sådan av kanske stora mått. Men det är svårt att uppskatta, i vad mån den kommer att kunna inverka på nybyggnadsbehovet beträffande kajer och kajplan. Det vill emellertid synas, som om en sådan inverkan knappast skulle kunna göra sig mera starkt kännbar under den närmaste tioårsperioden. Om detta antagande är riktigt, synes man ha att räkna med ett utbyggnadsbehov av 35—40 milj. kr. per år i genomsnitt för en period fram till 1960. Anläggningssummorna för hamnarnas utbyggnadsprojekt röra sig om ca 440 milj. kr., varav minst 40 milj. kr. avse kranutrustning och minst 50 milj. hänföra sig till projekt, som icke avses att realiseras förrän efter 1960. Det aktuella utbyggnadsbehovet under tiden till 1960 rör sig enligt projekten om ca 350 milj. kr. eller 35 milj. kr. om året. Omkring hälften av förstnämnda belopp — ca 180 milj. kr — kommer på projekt avseende kajer med 9 meters vattendjup

och däröver, varvid man medräknat järnvägsspår och kranar men däremot ej magasin.

Behovet efter 1960 kan tänkas avtaga, bl. a. därigenom att det under tiden 1940—1948 eftersatta utbyggandet då fullbordats och att rationaliseringen kommer att göra sig gällande i form av minskat behov av kajlängd på grund av snabbare service.

För att man skall få en riktig uppfattning om storleksordningen av de projekterade investeringarna och investeringsbehovet, böra uppgifterna här- om sättas i relation till det i handelshamnarna investerade kapitalet. I fråga om detta finnas dels uppgifter i finansstatistiken vad beträffar bokförings- värdena för kommunala hamnar, dels av Svenska hamnförbundet från 31 (kommunala) hamnar inhämtade, av dessa själva enligt enhetliga grunder beräknade tekniska värdena år 1937. Det förra totalvärdet utgjorde för nämnda år 254 milj. kr. och torde med tillägg för enskilda hamnar (ej lastageplatser) jämväl inom kommunala hamnar kunna anslås till ca 300 milj. kr. Det senare värdet uppgick för de 31 hamnarna till 437 milj. kr. och kan för samtliga svenska handelshamnar beräknas för nämnda år till ca 500 milj. kr. Under åren 1938—1948 har investerats avsevärt mer än 100 milj. kr., vars nuvarande tekniska värde synes kunna betraktas som ungefär likvärdigt med anläggningsvärdet. Då byggnadskostnaderna stigit från 1937 års slut till 1948 års slut med omkring $\frac{2}{3}$, skulle investeringarna omräknade i 1948 års kronor kunna anslås till totalt omkring 1 000 milj. kr. Om det årliga byggnadsbehovet sättes i relation till det i handelshamnarna investerade kapitalet (enligt 1947 års kronvärde), finner man, att det utgör ca 3,5 % på detta kapitals tekniska värde (ca 1 000 milj. kr.), eller beräk- nat såsom lika procentuell stegring per år, ca 3,1 %. Procentalen torde kunna sägas giva uttryck åt det förhållandet att de föreslagna hamninveste- ringarna nu hållas inom ramen för det som kan anses motsvara den genom- snittliga framstegstakten hos vårt näringsliv överhuvud och särskilt vår ut- rikeshandel. Denna går ju till nära 100 % på sjön och till allra största de- len över svenska hamnar.

Hamnutredningen har icke kunnat underlåta att uppmärksamma den mycket stora nedskärningen av handelshamnarnas medgivna utbyggnad, som ägt rum under senare år vid fastställandet av tillståndskvot för bygg- nadsverksamheten. Sålunda har för år 1949 denna kvot för hamnar och farleder bestämts till 7 milj. kr., varav en stor del torde komma på fiske- hamnar och på lotsverket. Visserligen avser tillståndskvoten en behovs- bedömning på kort sikt. Men en så stark begränsning av byggnadsverksam- heten för handelshamnarna under blott några år måste få menliga följder för dessa och inverka på den bedömning av behovet på längre sikt, som ingår i hamnutredningens uppdrag. Härtill kommer, att behovsprövningen för bygg- nadstillstånden ej torde äga rum enligt de grunder, som böra vara avgörande vid prövningen ur allmän transportekonomisk synpunkt och med hän- syn till utvecklingen på längre sikt. Utredningen föreslår därför, att en så-

dan prövning för framtiden fortlöpande bör äga rum av den myndighet, som får sig anförtrodd det närmaste ansvaret för statens hamnbyggnadspolitik, innan en eventuell bedömning av behovet sker på kortare sikt.

Utredningen vill till sist understryka, att den anser det vara ett klart statsintresse att bidra till upprättandet och vidmakthållandet av en ständigt aktuell generalplan för rikets farleder och hamnar, vari inbegripes en fortlöpande och alltmera ingående inventering av såväl befintliga och föreslagna utbyggnader som av förutsättningarna för ett ekonomiskt genomförande av erforderliga förbättringar.

KAP. XVIII.

Om hamntaxepolitiken.

I hamnutredningens direktiv framhålles bl. a., att vid behandlingen i riksdagen av de motioner, som ledde till utredningens tillkomst, även hamntaxepolitiken berördes. Statsrådet erinrade om att kommerskollegium avgivit betänkande med förslag till hamnförordning, innehållande bl. a. förslag till nya bestämmelser angående utfärdande av hamntaxor. Kollegium hade icke i detta sitt betänkande närmare berört själva hamntaxepolitiken, ett spörsmål, som syntes statsrådet böra upptagas till prövning i nu förevarande sammanhang.

Vad denna fråga angår må först erinras om att taxepolitiken kan ses ur såväl statens som hamnarnas synvinkel.

Statens hamntaxepolitik tar sig uttryck främst i hamntaxeförordningens bestämmelser och kontrollen över deras efterlevande. Härvid knyter sig intresset i första hand till frågan om statens inställning till hamnarna, vilka krav den har på deras taxor och ekonomi och vilken grad av frihet de ges i olika avseenden. Vidare är av betydelse, hur staten begagnar sin taxepolitik för att gynna viss sjöfart eller viss trafik. Man kan även betrakta statens hamntaxepolitik såsom ett led i statens avgiftspolitik, berörande ej blott hamnarna och farlederna utan även kanaler, järnvägar, fyr- och lotsväsendet m. m.

Hamnarnas egen taxepolitik består framför allt i utnyttjandet av de möjligheter hamntaxeförordningen ger att avväga avgiftssatser och göra nedläggningar i syfte att nå önskvärda intäktsbelopp eller trafikstorlek totaliter eller för visst slag av trafik, varvid det av naturliga skäl i allmänhet gäller att gynna den egna hamnens eller hamnortens intressen.

Statens hamntaxepolitik går ut på att tillvarataga det allmännas intressen och att se till att den allmänna trafiken ej blir hårdare belastad än nödigt samt att ekonomiskt svaga trafikslag bliva gynnade i fråga om avgiftsbelastning; särskilt gäller det sådana, som staten gynnar i sina egna avgiftstaxor.

Bestämmelsen i hamntaxeförordningen, att hamnavgiftsintäkter samt hamnkassans andra tillgångar i kontanta medel och fordringar jämte avkastningen av de övriga tillgångarna skola användas allenast för hamnens direkta behov, där ej tillstånd till annan användning av Kungl. Maj:t meddelas, har ansetts innebära, att hamnavgiftstaxorna skola avvägas så, att inkomsterna täcka underhåll och drift, ränta och amortering men icke ge

överskott. Syftet skulle vara, att den allmänna rörelsen ej finge belastas mer än nödigt. Det skulle därför vara uteslutet att vid hamnavgifternas bestämmande för hamnägaren beräkna en större vinst eller en mera omfattande fondering. Vidare må lindring i eller befrielse från fastställd hamnavgift eller andra fastställda taxebestämmelser ej medges viss trafikant, utan skall efter bestämd, på förhand kungjord samt kommerskollegium och Kungl. Maj:ts vederbörande befallningshavande delgiven grund tillkomma en var trafikant under lika förhållanden. Detta är en bestämmelse, som äger sin motsvarighet för järnvägarnas taxor. Meningarna hava i speciella fall varit något delade angående den exakta innebörden av densamma, men dess betydelse ur taxesynpunkt, att nedsättningar för viss trafikant ej få göras, är uppenbar, och bestämmelserna i fråga äro avsedda såsom ett skydd mot godtycklig behandling och till förhindrande av illojal konkurrens hamnarna emellan.

I hamntaxeförordningen anges uttryckligen, i vilka fall nedsättning eller befrielse från fartygs- resp. varuavgift skall eller må äga rum. I de fall då det ankommer på vederbörande hamnmyndighet att göra nedsättning i eller medge befrielse från viss avgift, ges utrymme för en hamnarnas taxepolitik. En sådan tar sig dock främst uttryck i avvägningen av taxebeloppens höjd, varvid förutom relationerna mellan olika taxesatser framför allt förhållandet mellan fartygs- och varuavgifter, mellan avgifter i in- och utrikes trafik, mellan irreguljär och reguljär in- och utrikes trafik samt vid den sistnämnda angående olika långväga dylik särskilt komma i fråga.

Man måste se bestämmelserna i 1907 års förordning mot bakgrunden av de tidigare rådande förhållandena. Då förekom i stor utsträckning att hamnarna av kommunerna utnyttjades i vinstsyfte, i det att en stor del av hamnarnas inkomster gick till andra kommunala ändamål. Någon mera noggrann avvägning av avgiftssatser och beräkning av intäkter gjordes icke. Man hade ingen verklig känsla för att hamnarna voro en mycket viktig del av landets transportapparat, och att hamntaxorna borde vara jämförliga med taxor för kommunikationsmedel, exempelvis järnvägarnas. 1907 års förordning sökte rätta till de tidigare rådande missförhållandena. Förutom författningsbestämmelserna fastställdes ett formulär att tillämpas vid uppgörandet av hamntaxeförslag, något som i viss grad befordrat syftemålet att vinna större enhetlighet i taxornas uppställning.

Man kan diskutera, huruvida det är riktigtast att sträva efter enhetlighet ej blott i de s. k. allmänna bestämmelserna och taxornas uppställning utan även i taxesatser, något som skulle leda till mycket varierande ekonomi för de olika hamnarna med stora underskott för en del och stora överskott för andra, eller att söka uppnå en ekonomisk balans i hamnrörelsen, eventuellt med bidrag av skattemedel, och härför lämna hamnarna större frihet i deras taxepolitik. Det senare skulle innebära, att taxorna bleve av väsentligt varierande höjd och taxesatserna av väsentligt olika storlek i olika hamnar med skilda förutsättningar. Det första alternativet tillämpas i Danmark, medan det senare tillämpas i Sverige. Det sistnämnda alternativet uteslu-

ter icke, att man inom ekonomiens ram strävar att genom samverkan hamnarna emellan och även genom medverkan av den granskande myndigheten uppnå så stor enhetlighet som möjligt.

Man kan säga, att om än en konkurrens kan hålla nere hamntaxorna, så synas strävandena efter enhetliga, låga taxor närmast vara ett sjöfartens och handelns intresse, medan frihet i taxepolitiken och god ekonomi är ett hamnarnas intresse. Emellertid är det givet, att hamnarna i sin taxepolitik måste taga största hänsyn till handelns och sjöfartens önskemål, så att dessa näringar söka sig till hamnarna och där trivas.

En förutsättning för att hamnarna skola på ett riktigt sätt fylla sin uppgift i transportväsendets tjänst såsom ett sammanhållande led mellan olika transportmedel är att de erhålla en enhetlig *varunomenklatur*, knuten till en objektiv grund för tolkning i uppkomna tveksamma fall. En sådan är tulltaxan med statistisk varuförteckning, vartill finnes ansluten en byrå inom tullverket, som undersöker uppkomna fall och ger prejudicerande besked. En annan är järnvägstaxan med sin godsindelning och med alfabetsisk förteckning, som fortlöpande kompletteras.

Det vill synas, som om statistisk varuförteckning borde lämpa sig bäst för det utrikes ankommande och avgående godset, medan järnvägstaxan skulle vara mera passande för inrikesgodsets klassificering. Emellertid är den förra ytterst specificerad, bl. a. med hänsyn till godsets värde, på ett sätt som icke överensstämmer med rederiernas fraktsatser. Järnvägstaxan är mycket mindre specificerad; dess användning som förebild skulle närmast avse gods, som transporteras på järnväg i anslutning till en sjötransport gällande såväl inrikes- som utrikesgods. Men att få god överensstämmelse med sjöfartens allmännast tillämpade specifikation är svårt.

Det har syntts vara av vikt att närmare undersöka frågan om en önskvärd enhetlig varunomenklatur för hamntaxorna.

Man kan göra gällande, att det för en hamn med hänsyn till dess självkostnader är skäligen likgiltigt, om den ena eller andra varan går över kaj. Det finns knappast något, som ur antydda synpunkt talar för en specifikation av varutaxorna. För hamnarnas utgifter spelar det ingen roll, om en vara är dyr eller billig, drar högre eller lägre frakt, har en längre eller kortare transportdistans.

Hamnarnas kostnader äro till övervägande del fasta och påverkas icke inom vissa gränser av fartygstrafikens och varutrafikens ökning eller minskning. För täckande av dessa kostnader måste hamnarna se till att avgifter uttagas enligt sådana grunder, att härigenom största möjliga trafik och inkomster uppnås. Det är givet, att låga frakter per kvantitetseenhet kräva låga hamnavgifter, för att transportererna skola komma till stånd, medan transporter belagda med höga frakter i regel medgiva starkare hamnavgiftsbelastning. Detta betyder, att största möjliga trafik och inkomster uppnås därigenom att hamnavgifterna avvägas med hänsyn till vad varje transport kan tåla. Härigenom blir taxesystemet differentierat ej blott med hänsyn till dyrare och billigare varor utan även för olika typer av trafik, såsom reguljär och irreguljär trafik, för längre och kortare transporter.

Frågan om hamntaxornas differentiering ligger olika till för utrikestrafiken, där hamnarna på det hela taget sakna konkurrens, och för inrikestrafiken, där konkurrens äger rum mellan land- och sjöväga transportmedel. För utrikestrafiken kunna starkt värdedifferentierade hamnavgifter uttagas, medan en betydligt mindre differentiering är möjlig för inrikestrafiken, där de konkurrerande transportmedlen, bilarna och järnvägarna, äga taxor utan resp. med ganska ringa spännvidd mellan högsta och lägsta taxesats. Hamnavgifterna utgöra en kostnadspost för både rederierna och andra trafikanter. Fartygsavgifterna falla främst på rederierna, varuavgifterna på trafikanterna-varuägarna. I de fall, då rederierna notera s. k. inklusive- och genomgångsfrakter, bli emellertid varuavgifterna även för dem av betydelse. Och vidare, då rederierna i stor utsträckning ha egna kontor, som tjänstgöra som agenter, mäklare och speditörer samt dessutom äga stuveriföretag, äro de i hög grad intresserade av varuavgifternas höjd och differentiering. I synnerhet gäller detta inrikes trafiken, där konkurrens råder med järnvägs- och vägtrafik.

Enligt kommerskollegii sjöfartsekonomiska utredningar avseende åren 1933, 1936 och 1937, utgjorde samtliga skeppsumgälder omkring 17 % i de svenska rederiernas kostnader, och enbart hamnavgifterna beräknas för 1933 ingå med cirka 11 % i deras totala utgifter. Vad hamnavgifterna betyda för trafikanterna är svårare att angiva. Nämnas må, att hela uppbörderna av hamnavgifter för varor i utrikes fart år 1937 utgjorde blott ca 1,5 % av värdet av importen och exporten över svenska hamnar. För trafikanterna i den inrikes linjesjöfarten beräknas (för år 1933) hamnavgifterna för varor uppgå till ca 8 % av hela fraktkostnaden inkl. s. k. sekundära kostnader, av vilka hamnavgiften näst lossnings- och lastningskostnaderna är den största posten.

Hamnavgiftsuppbörden uppgick åren 1937 och 1947 till följande belopp.

	1937 kr.	1947 kr.
Avgifter för fartyg		
inrikes	2 852 461	3 450 676
utrikes.....	3 783 165	4 380 115
Summa	6 635 626	7 830 791
Avgifter för varor		
inrikes lossade.....	2 966 253	2 978 841
lastade.....	1 046 841	958 677
utrikes lossade.....	8 039 499	14 408 535
lastade.....	1 742 421	2 000 801
Summa	13 795 014	20 346 854
Totalsumma	20 660 400¹	29 043 330¹

Hamnavgifterna fördela sig ojämnt på fartyg och varor för in- och utrikes fart. Härvid bör ihåggkommas, att inrikes fartygstrafiken är starkt rabatterad, att inrikes avgående varor ej äro avgiftsbelagda i Stockholm och

¹ Inkl. avgifter erlagda vid passerande av Malmö frihamns landgräns.

Göteborg samt att en del av exporten av våra största exportvaror äger rum över hamnar och lastageplatser, utan att varuavgift redovisas.

Frågan om hamntaxornas differentiering belyses av utvecklingen på inrikestransportområdet under de senaste decennierna.

Förutsättningen för de mest brännande taxepolitiska åtgärder, som de svenska hamnarna vidtagit under tiden från slutet av 1920-talet, är den ofantliga utveckling, som vägtrafiken uppvisat. Bilarna utgöra ett nytt transportmedel, som ej blott genom sin rent kvantitativa betydelse åstadkommit en revolution på kommunikationsområdet utan gjort detta än mera genom den nya prisbildning och taxesättning de representerat. Till en början var denna till stor del fullständigt fri och bestämdes av de direkta, med varje transport förenade kostnaderna, varvid returfrakttillgången var av stor betydelse. Bilarnas taxor uppbyggdes efter hand på transporterernas genomsnittliga självkostnader och torde i stort sett vara proportionella mot transportavståndet, då terminalkostnaderna för biltransporter ej spela någon nämnvärd roll och då endast föga differentiering gjorts med hänsyn till de transporterade varornas värde och därmed deras förmåga att bära frakt. Järnvägarnas och sjöfartens frakttaxor åter hava varit uppbyggda på ett i hög grad prisdifferentierat system med utgångspunkt i principen frakt med hänsyn till vad godset kan tåla.

När olika kommunikationsmedel med så skilda taxesystem mötts i konkurrens, har helt naturligt en stark trafikavledning av det högst tarifferade godset ägt rum till det kommunikationsmedel, som saknat värdedifferentiering. Det är också givet, att järnvägar och sjöfart av ren självbevarelse anpassat sina taxor såvitt möjligt efter bilarnas tariffsystem. Statens järnvägar övergav värdedifferentieringen för styckegods och gods i 2¹/₂-tonssändningar samt genomförde en anpassning av taxorna. Sålunda skedde stark sänkning på de kortare avstånden. Härtill kom att man genomförde ett utgrenat system av fraktnedsättningar, som dock under kristiden i hög grad modifierades. Rederierna, som vad inrikestransporterna beträffar haft ett i det stora hela med järnvägarna överensstämmande tariffsystem, ha vidtagit starka sänkningar för högvärdigt gods och för transporter å kortare distanser.

Även hamnarna anpassade sina taxor efter de förändrade förhållandena. Man maximerade eller topphögg varuavgifterna i inrikes fart till 20—50 öre per 100 kg, varigenom endast i undantagsfall avgifter av 1: 50—2 kr. eller högre funnos kvar. Man gjorde en allmän revision av taxesatserna och sänkte sådana, som syntes avleda trafiken till andra transportmedel. Man genomförde lägre varuavgifter för inrikestransporterna över huvud, motsvarande de lägre satser som gällt för fartygsavgifter. I syfte att anpassa avgifterna efter transportkostnaderna på korta distanser — där på grund av de relativt låga sjöfrakterna en sänkning av hamnavgifterna varit särskilt angelägen — infördes låga rayontaxor. Man strävade efter att förenkla taxornas uppställning och att erhålla större smidighet i beviljandet av nedsättningar.

Man var emellertid inom hamnarna klar på att det ej var nog med dessa hamntaxepolitiska åtgärder för att rädda inrikestrafiken, särskilt den reguljära, på sjön. Man ansåg i allmänhet att alla parter i en sjötransport borde samverka, för att ett verkligt resultat skulle nås. Och man höll före, att kärnpunkten i sjöfartens och hamnarnas taxeproblem låg i möjligheten och nödvändigheten att göra de sekundära kostnaderna mindre värdedifferenterade och bättre anpassade efter transportavståndet. Man började sträva efter att uppnå en enhetlig organisation för sjöfarten liknande den för järnvägar och bilar. Det syntes uppenbart, att problemet gällde just detta. Om frakten för en reguljär inrikestransport i genomsnitt utgör blott ca $\frac{2}{3}$ av totalkostnaderna, medan resten utgöres av sekundära kostnader: lastnings- och lossningskostnader, hamnavgifter m. m. och sjöfrakten anpassas efter konkurrensfrakter men däremot icke stuveri- och hamnavgifter m. m., så kan icke trafiken på sjön konkurrera med landtrafiken. Därför pläderade man från hamnarnas sida för att även stuveriavgifterna och andra sekundära kostnadsposter skulle anpassa sin prisbildning efter frakten. Då först skulle en anpassning av hela »sjöfrakten» äga rum, så att denna motsvarade järnvägs- och bilfrakter, en anpassning som säkerligen skett, om sjötransportväsendet hade varit enhetligt organiserat och icke så splittrat som det är.

Man var emellertid inom hamnarna angelägen om att de avgiftssänkningar, som gjordes, ej skulle innebära en subvention. Man undersökte anläggningsskapitalets, årskostnadernas och inkomsternas fördelning på utrikes och inrikes trafik (år 1937) och fann därvid en mycket god överensstämmelse. De skattebidrag, som kommunerna lämnat i en del hamnar, hade tidigare icke kommit den inrikes sjöfarten till godo men väl den utrikes, framför allt genom de fördjupningsarbeten och byggnadsarbeten som utförts.

Man kan ifrågasätta, huruvida en sådan hamnpolitik som den vilken här skildrats varit möjlig eller kunnat genomföras så som skett, om hamnarna hade haft enhetliga, av en myndighet eller regering bestämda taxesatser. En taxepolitik innebärande en justering av taxorna med hänsyn till krigs- och krisförhållandena sådan som den som praktiserats under åren 1940—49 synes ej heller ha varit möjlig, om man icke vid taxeändringarna gått ut ifrån varje hamns ekonomiska förhållanden och därjämte gjort justeringarna enligt den allmänna prispolitikens principer, väsentligen enligt förslag från hamnarnas egen centralorganisation, Svenska hamnförbundet. En likformig anpassning hade de facto inneburit, att den formella likheten måst köpas på bekostnad av ekonomien.

Det må nämnas, att i samband med Svenska hamnförbundets arbete för lösningen av det ovan relaterade taxeproblemet ifrågasattes »en omarbetning av hamntaxorna i enlighet med de nya principer, som legat till grund för järnvägstaxereformen på sådant sätt, att spänningen mellan högsta och lägsta avgiftssats minskas, varigenom man skulle verkställa en stark sänkning för de högst tarifferade varorna». »Antalet taxerubriker och avgiftsklasser skulle starkt minskas.» Det gällde här enbart inrikes varuavgifter.

I anslutning härtill framlades ett förslag från redarhåll, att hamnarna skulle borttaga alla inrikes avgående hamnavgifter — sådana utgå ej i Stockholm och Göteborg — samt att för de ankommande avgifterna skulle verkställas en gruppering på grundval av Statens järnvägars 5-tonstariff med endast sex avgiftsklasser och avgifter från 1 till 20 öre per 100 kg.

Bortsett från de ekonomiska konsekvenserna av ett borttagande av inrikes avgående hamnavgifter för varor ävensom de principiella invändningarna häremot knyter sig intresset starkt till förslaget om en ny hamntaxeuppställning, då detta berör en av huvudpunkterna i hamnarnas taxeproblem.

Förslaget antyder två väsentliga förhållanden: att hamntaxorna i fråga om inrikes gods varit alltför specificerade och att differentieringen riktigtast bör anknyta till järnvägstaxans gruppering. Anpassningen efter de förändrade järnvägstaxesatserna och de föga differentierade biltarifferna innebär med nödvändighet en sammanträngning av taxerubrikerna och taxeklasserna i hamntaxornas inrikesavgifter, varvid järnvägstaxan kan tänkas ligga till grund.

Annorlunda förhåller det sig med hamnavgiftstaxorna för utrikesgods. Här kan en mycket större värdedifferentiering tillämpas än vad järnvägstaxan ger möjlighet till. I allmänhet är det tulltaxan och statistisk varuförteckning, som ligga till grund för avvägningen av utrikesavgifterna. Detta ställer sig även ur praktisk synpunkt fördelaktigt, då i många hamnar tullverket debiterar och uppbär särskilt hamnavgifter för utrikes ankommande gods.

Den här berörda olika taxedifferentieringen kan ge hamnarna den största avgiftsinkomsten. Den skulle vidare främja samverkan mellan transportmedlen vad inrikestrafiken angår och underlätta fraktberäkningen vid kombinerad trafik sjöfart—järnvägar—bilar samt beräkningen av sjöfrakter, jämförbara med järnvägarnas och bilarnas s. k. inklusivefrakter och genomgångsfrakter.

En genomförd varuklassifiering för utrikestrafiken med tulltaxan som norm skulle däremot ej upphäva den hittills rådande dualismen i fråga om hamnavgiftsberäkning för *tågfärjetrafiken*, där s. k. samtrafikgods tarifferas enligt ett avgiftssystem, grundat på järnvägstaxornas differentiering, medan för s. k. lokalgods liksom för gods med andra fartyg än tågfärjor erläggas avgifter enligt de mera specificerade hamntaxorna.

Statsrådet och chefen för handelsdepartementet har anmodat hamnutredningen att vid fullgörandet av dess uppdrag taga berörda spörsmål under övervägande. Utredningen anser sig icke kunna närmare granska hela det komplex av frågor, som innefattas i de översända handlingarna. Den vill emellertid framhålla, att nämnda dualism alltjämt skulle förbli bestående, såvida icke antingen en på järnvägstaxans differentiering grundad specifikation av hamntaxornas utrikesavgifter skulle genomföras — vilket från hamnarnas sida anses icke vara möjligt — eller för samtrafikgods skulle tillämpas hamnarnas specificerade taxor och avräkning mellan järnvägen

och hamnarna skulle göras på denna grundval — något som från järnvägens sida anses utförbart. Gäller det åter att finna en praktiskt genomförbar lösning av spörsmålet, finner hamnutredningen den av kommerskollegium förslagna lösningen godtagbar, vilken innebär, att den specificerade hamntaxan tillämpas vid tågfarjetrafiken i Malmö och Hälsingborg i fråga om sådant gods, som i samtrafikväg kan tänkas konkurrera med de svenska transoceaniska linjerna och där full likställighet mellan de båda beföringssätten — tågfarja och annat fartyg — är önskvärd. Det hittillsvarande systemet med en särskild samtrafiktaxa anknuten till järnvägens tariffer skulle i övrigt bibehållas. I sin praktiska utformning skulle detta förslag leda till att samtrafiktaxans tillämplighet begränsades till gods, som ginge till eller komme från det danska tullinlandet. För gods till och från Köpenhamns frihamn komme sålunda den specificerade taxan att gälla. Denna nya ordning vore avsedd att träda i tillämpning, sedan sådana förhållanden inträtt, att den svenska transoceaniska trafiken återupptagits efter kriget. Då detta nu skett i full utsträckning, finner utredningen, att tidpunkten är inne för förslaget genomförande.

I hamntaxepolitiken, såväl statens som hamnarnas, under tiden efter tillkomsten av 1907 års hamntaxeförordning har anpassningen av hamnavgifterna efter *den transoceaniska trafikens* förhållanden spelat en framträdande roll. I nämnda förordning stadgas i momentet angående nedsättning i fartygsavgifter vid reguljär fart, att för fartyg i transatlantisk eller annan utrikes reguljär fart må föreslås ytterligare avgiftslindring eller fullständig avgiftsbefrielse. Hamnarna ha också i betydande utsträckning i sina taxor infört bestämmelser angående särskild nedsättning för transoceanisk fart. De ha härigenom dels velat ge denna sjöfart och särskilt den reguljära sitt stöd, dels gjort detta för att draga till sig transatlantisk trafik.

Hamntaxepolitiken har helt naturligt många andra aspekter än de, som här ovan berörts och vilka dominerat under de senaste 20 åren. Varje avgiftssats är ju av taxepolitisk art. Här må endast ytterligare nämnas, att sammanpressningen av avgiftslatituden ej nödvändigtvis behöver taga sig uttryck enbart i en sänkning av de högsta avgiftssatserna och en utjämning av dessa inom de olika taxeklasserna, utan den synes också föra med sig en viss höjning av de lägsta avgiftssatserna. Hamnarna hava därför sökt att i viss mån kompensera de starka sänkningar, som gjorts för i synnerhet den inrikes reguljärtrafiken, med viss mindre höjning av avgifterna för stora importvaror sådana som kol och koks men även i viss mån olja. En mindre höjning av avgiftssatserna för de förstnämnda varorna, som ju införas över praktiskt taget samtliga hamnar, ger lätt relativt stora inkomstbelopp.

En förskjutning i avgiftsbelastningen har också så småningom ägt rum i antydd riktning och torde få betraktas som en taxornas anpassning efter de förändrade konkurrensförhållandena.

Ett led i den moderna hamntaxepolitiken är vidare strävandena att uppnå

en smidigare anpassning beträffande *taxenedsättningarna*. Utgångspunkten bör alltså vara, att alla trafikanter skola behandlas lika under samma villkor. Individuella nedsättningar få sålunda icke äga rum. Detta betyder ej blott, att en enskild trafikant ej skall kunna gynnas utan även att man icke gör nedsättningar genom att medge sänkning för en del av till viss taxerubrik hänförliga varor. Däremot böra hamnarna liksom järnvägarna äga rätt att rabattera vid större godstransporter och i vissa hamnrelationer, under förbehåll att transporterna härigenom kunna tillföras hamnarna och under förutsättning att alla trafikanter behandlas lika under lika förhållanden. Dock bör liksom hittills anmälan ske till vederbörande myndigheter, innan nedsättningen tillämpas.

Det har synts hamnutredningen, att en undersökning bör verkställas, hurvida icke en förändring av ordningen för *den statliga prövningen av hamntaxorna* borde ske. Enligt gällande bestämmelser i hamntaxeförordningen sker en granskning av hamntaxorna distriktvis vart femte år. Varje år granskas och utfärdas sålunda nya hamntaxor för ett distrikt omfattande flera län, varvid taxorna ges en giltighetstid av fem år.

Stor rörlighet karakteriserar nära nog allt, som äger samband med hamntaxor och den trafik som härav beröres, ej blott under krigsförhållande. Då vidare förändringar i en hamntaxa ofta beröra andra hamnar ej blott inom samma och angränsande län utan även inom andra trafikområden, har det synts hamnutredningen vara angeläget, att en hamntaxegranskning äger rum så vitt möjligt samtidigt för alla hamnar och att huvudvikten vid granskningen ej lägges på att den avser geografiskt avgränsade hamngrupper utan varor och varugrupper, där de största svårigheterna föreligga men där också den viktigaste granskningen och avvägningen bör företagas. Denna kommer att underlättas, om enhetlig varunomenklatur införes.

Granskningen omfattar även hamnavgifter för fartyg, där det ur sjöfartens synpunkt kanske är än viktigare, att väl avvägda och efter de aktuella sjöfartsförhållandena avpassade avgifter komma till stånd. De allmänna bestämmelserna böra i möjligaste mån förenhetligas och avvägas efter trafikens krav.

Mot bibehållande av femårig giltighetstid för taxorna har utredningen insett att erinra. Dock bör givas möjlighet att under giltighetstiden hos vederbörande myndighet väcka fråga om att till prövning upptages ändring av gällande taxebestämmelser för vissa varor eller varugrupper.

I syfte att underlätta bedömningen av de till sina verkningar ofta svåröverskådliga taxefrågorna, vilka ju även gripa in i hamnarnas byggnadsproblem, har det också synts hamnutredningen önskvärt att samverkan kommer till stånd mellan den statliga myndighet, som är närmast ansvarig för hamntaxebedömningen, och hamnarnas centrala organ, *Svenska hamnförbundet*.

Det må även anmärkas, att stora svårigheter resa sig i såväl statens som hamnarnas taxepolitik därigenom att hamntaxeförordningen icke medger att

taxorna beräknas så, att en utjämning kan äga rum i rörelseresultatet mellan goda och dåliga trafikperioder och strängt taget ej heller att mera betydande avsättningar kunna göras för att fylla kommande behov, d. v. s. att något slag av *fondering* må äga rum. Sjöfartsavgiftssakkunniga föreslogo i sitt betänkande år 1927, att hamnarna skulle beredas möjlighet att göra avsättningar till en reservfond för utjämning av rörelseresultatet under goda och dåliga konjunkturer. Och denna tanke togs upp av kommerskollegium i dess förslag till hamnförordning 1942. Reservfonden skulle bildas genom rätten att årligen avsätta ett belopp, motsvarande högst 10 % av föregående års uppbörd av hamnavgifter. Denna fond skulle icke annat än efter tillstånd av kommerskollegium få uppgå till högre belopp än medeluppbörden för år av hamnavgifter under senast förflutna taxeperiod. Reservfonden skulle med kollegii medgivande få användas endast för täckande av förlust å hamnrörelsen.

Sjöfartsavgiftssakkunniga voro av den uppfattningen, att en *fondering* icke borde medgivas för tillgodoseende av eventuella framtida behov av utbyggnad av en hamn eller förbättring av dess tekniska utrustning. Något sådant skulle nämligen innebära, att på den nuvarande trafiken skulle läggas en börda, som icke motsvarades av någon prestation till gagn för denna trafik. Den eftersträfvade affärsmässigheten i hamnens skötsel finge också mindre anses beroende av att kapital omedelbart funnes tillgängligt för utvidgande och förbättringar än därav, att dylika åtgärder föreginges av en noggrann prövning av behovet därav och framför allt av trafikens förmåga att bära de ökade kostnaderna. Nöjaktig garanti för måttfullhet i hamnarnas utbyggnad vunnnes endast därigenom, att hamnens kapitalanskaffning vore underkastad samma former, som gälla för kommunens kapitalanskaffning i allmänhet. De sakkunniga framhålla emellertid, att med det anförda endast avses *fondering* för realiserande av mer eller mindre ovissa planer till hamnens utbyggnad eller förbättring. En förnyelse eller förbättring, som beslutats eller som med bestämdhet kunde förutses komma att ske under den ifrågakvarande taxeperioden, borde liksom andra aktuella hamnkostnader kunna tagas i betraktande vid avgifternas beräkande.

Gentemot förslaget har Svenska hamnförbundet på sin tid erinrat om att vissa hamnar drivas av aktiebolag och att för aktiebolag finnas givna särskilda bestämmelser beträffande avsättning till reservfond och disposition av sådan fond. Aktiebolagslagens föreskrifter äga i dylika fall tillämpning framför hamnförordningens. Härigenom bliva hamnarna mycket olika ställda vad avser fondbildning.

Med hänsyn bl. a. härtill anser hamnutredningen, att reglerna för hamnarnas fondbildning böra så nära som möjligt ansluta sig till aktiebolagslagens, dock med den väsentliga skillnad, att hamnarnas fonder icke få komma till användning utan statlig myndighets medgivande. Ett sådant medgivande bör, då det gäller fonds användning för om- eller nybyggnad, föregås av en noggrann behovsgranskning samt undersökning rörande trafikens förmåga att bära de ökade kostnaderna. Visserligen kan man tänka sig, att hamn-

väsendet mera allmänt omorganiseras till en annan förvaltningsform — såsom aktiebolag — för vinnande av bättre möjligheter till affärsmässig skötsel. Men det vill synas, som om man borde sträva efter att uppnå detsamma genom de för hamnarna nu avsedda bestämmelserna. Genom de ifrågavarande åtgärderna torde man vinna en stor fördel för sjöfarten genom stabilitet hos avgiftsbelastningen, varjämte de hamnägande kommunerna torde bliva mera villiga till ekonomiska uppföringar för sina hamnar, då icke vid sämre konjunkturen eller behov av utbyggnad och förbättring plötsligt stora anspråk skattevägen kunna komma att ställas på desamma.

Den stora skillnad, som konstaterats i föregående kapitel mellan hamnarnas bokförda värde och deras tekniska värde, ger hamnutredningen anledning att här något beröra frågan om hamnkapitalets redovisning.

Enligt hamntaxeförordningen skall, då framställning första gången göres om fastställande av hamntaxa, hamnen åsättas ett värde, utgörande kostnaden för anläggningen. Detta värde blir sedan grundläggande för kapitalredovisningen, då vid taxeförnyelsen vart femte år tillgångar och skulder skola uppges. Några direktiv för den fortsatta värderingen hava dock icke givits. Det är emellertid bekant, att mycket olika avskrivningsgrunder tillämpas av olika hamnar.

Hamnutredningen har ansett det nödvändigt, att enhetliga principer vid hamnarnas värdering tillämpas, och har funnit, att en nyvärdering enligt likformiga grunder utgör förutsättning härför. En sådan nyvärdering synes böra avse det aktuella värdet utan hänsyn till skulderna, vilka redovisas mycket olika i olika hamnar, bl. a. vad beträffar kommunernas skattemedel för finansiering av en hamns kapitalutgift och sådana medel för täckande av driftunderskott. Utredningen föreslår därför, att i hamnarnas räkenskaper innanför linjen skall redovisas *hamnens tekniska värde*, utgörande det värde som uppstår, då från hamnanläggningens beräknade värde enligt de aktuella kostnaderna för en nybyggnad göres avdrag för värdeminskning genom de skilda delarnas ålder. Härvid förutsättes, att enhetliga beräkningsnormer tillämpas.

Hamnutredningen vill slutligen erinra om att såväl i 1907 års hamntaxeförordning som i kommerskollegii förslag till hamnförordning en begränsning av begreppet *hamnområde* gjorts att omfatta enbart ett vattenområde. Då en hamn onekligen består av såväl ett vatten- som ett landområde och då det sistnämndas begränsning kan få stor betydelse för hamnens ekonomi, har hamnutredningen velat föreslå, att i förslaget till hamnförordning intagas definitioner av dessa båda områden.

Hamnområdet utgör en avgränsning av det område, där hamnordningen med dess ordningsföreskrifter m. m. äga tillämpning, samt där hamntaxans bestämmelser om avgifter gälla. Hamnordningens föreskrifter avse ej blott trafiken på vattenområdet utan även vad som är att iakttaga på landområdet. Det är också av vikt att en gräns på land blir bestämd för det område, som en kommun eller ett företag överlämnar att förvaltas av dess hamn. Det är här fråga ej blott om inkomster och utgifter, när det gäller den verk-

samhet som utövas av hamnmyndigheten, utan även om förvaltningen av det kapital i form av mark och byggnader m. m., som skall redovisas i hamnens räkenskaper. Det har hänt att områden, utvunna ur havet genom hamnens muddring, tillförts vederbörande drätselkammare såsom tillgång samt att härav influtna inkomster i form av hyror etc. kommit denna myndighet till godo i stället för hamnen. Hamnutredningen föreslår därför, att hamnområde definieras i hamnförordningen ej blott såsom det område, vars gränser i vatten särskilt anges, utan även såsom det område på land, vars gränser anges i vederbörande hamnordningar. Gränserna skola sålunda avse såväl ett vattenområde som ett landområde. Avgränsningen av landhamnområdet synes vad beträffar kommunal hamn kunna ske genom beslut av vederbörande kommunala myndighet. I detta fall, samt jämväl i fråga om hamn med enskild ägare, böra gränserna finnas angivna i såväl hamnordningen som hamntaxan.

KAP. XIX.

Riktlinjer för större planmässighet i hamnbyggnadspolitiken.*Behovsprövning.*

Hamnutredningen håller före, att grundförutsättningen för skapandet av en större planmässighet i hamnbyggnadspolitiken är, att hamnbyggnadsprojekten bliva föremål för en verklig behovsprövning redan på ett tidigt stadium, innan de tagit fastare form, samt att i samband med projektens utformning en verklig bärighetsundersökning eller finansieringsplan utarbetas. Detta gäller alldeles oberoende av om en statlig kontroll av det ena eller andra slaget äger rum.

En *enskild ägare* av en hamn har högst sällan möjlighet att få statsbidrag till hamnbygge och i så fall, då arbetslöshet i hamnsamhället äger rum. I allmänhet gör han en utredning, som övertygar honom om behovet av bygget och dess ekonomiska bärighet.

Utredningen har funnit, att det ej sällan förekommit, att *kommunala hamnar* utbyggs utan att egentlig undersökning gjorts angående behovet eller några mera ingående beräkningar verkstälts över hur hamnen skall kunna förränta de kapital, som beräknas bliva nedlagda i densamma. En förklaring härtill synes vara att finna i förfaringssättet vid arbetets planering, som särskilt vad de medelstora och de mindre hamnarna beträffar bestämmas av Kungl. kungörelsen 1928 angående statsbidrag till byggnad, förbättring och underhåll av allmänna hamnar och farleder. Denna kungörelse och det förfarande, som står i samband härmed, skjuter fram statsbidraget såsom det primära och grundläggande för hamnbyggnadsverksamheten. Bestämmelserna inledas med följande sats: »Handelshamnar och farleder kunna av Kungl. Maj:t tilldelas statsbidrag med högst två tredjedelar av den beräknade byggnadskostnaden enligt av Kungl. Maj:t fastställd arbetsplan.» Härefter fortsättes: »Arbetet skall utföras av ägaren, vilken även skall tillskjuta vad som utöver beviljat statsbidrag kan erfordras för arbetets utförande enligt fastställd plan.» I bestämmelserna om hur statsbidrag skall sökas sättes också allra sist, att till ansökan skall fogas »vederbörande kommuns yttrande om företagets nytta för allmän samfärdsel och för fiske.»

Det är ej underligt, om hamnarna gå ut ifrån, att de kunna påräkna två tredjedelar av byggnadskostnaden i statsbidrag, och att de för detta kapital ej behöva räkna med någon förräntning. Därför bli också yttrandena om företagets nytta för den allmänna samfärdseln mer än lovligt enkla.

Man kan begära, att ett hamnbyggnadsprojekt bygger på en ingående undersökning av behovet och att det så långt möjligt åtföljes av en utredning om dess ekonomiska bärighet.

Behovet kan redovisas på olika sätt. Närmast liggande är att man undersöker utvecklingen dels av den trafik, som berör själva hamnsamhället, dels av den som gäller upplandet. Härtill skulle kunna komma en undersökning av den trafik, som vart och ett av de företag, som anlita vederbörande hamn för in- och utgående varor haft under de närmaste åren, samt av hur de bedöma sitt trafikbehov vissa år framåt. Dessutom torde kunna redovisas, vad nytillkomna företag inom hamnorten och upplandet räkna med under samma tid samt vad sådana företag, som ännu ej börjat sin verksamhet, beräkna att deras trafik skall komma att få för storleksordning. Vidare ge uppgifter angående folkmängdens ökning m. m. viss ledning. I fråga om djupförhållanden i inseglingstrännor, i hamn och vid kaj ge storlek och djupgående av de fartyg, som taga in laster av den storleksordning, som kommer i fråga, en föreställning om behovet av fördjupning.

Vad hamnprojektens finansiering beträffar, synes det vara helt naturligt, att en så ingående beräkning som möjligt av inkomster och utgifter verkställs, att hamnens eller hamnkommunens möjligheter att finansiera ett projekt böra nog undersökas och att härvid olika alternativ vägas mot varandra.

Det synes vara av vikt, att även för de *av staten ägda eller förvaltade hamnarna*¹ — jämväl de gotländska lanthamnarna — utredningar böra göras angående behovet samt den ekonomiska bärigheten av utbyggnadsprojekt, innan dessa realiserar. Eljest kan man riskera att staten får lägga ned alltför mycket oräntabelt kapital i hamnar. Hittills synes icke alltid vederbörlig hänsyn hava tagits till trafikens storlek och behov utan på huvudsakligen tekniska grunder uppgjorda projekt hava blivit realiserade.

Utredningen finner det vara av stor vikt att allt göres för att hos kommunala myndigheter inskräpa angelägenheten av den här berörda förberedande *företagsekonomiska* behovs- och finansiella prövningen av byggnadsprojekt. Dessa förhållanden böra givetvis få sin tillbörliga plats i den kungörelse, som framdeles bör ligga till grund för statsbidrags utgående. Men dessutom böra genom Svenska stadsförbundet, Svenska hamnförbundet, Svenska landskommunernas förbund samt finansrådet anmodanden i här ifrågavarande syfte utgå.

Vid hamnärendenas beredning av statlig myndighet bör en granskning av de inom de olika hamnarna gjorda utredningarna rörande behovet av hamnbyggnad och rörande projektens finansiering verkställas. Att en granskning från statliga myndigheters sida av kommunernas hamnbyggnadsprojekt och motiven till desamma är påkallad icke minst på grund därav, att dessa projekt ofta äro utformade av väsentligen hamnbyggnadstekniska hänsyn

¹ Staten äger f. n. endast en handelshamn, Stallbacka, som dock väsentligen har karaktär av industrihamn, men järnvägsstyrelsen äger flera egna kolkajer i anslutning till kommunala handelshamnar.

och icke tillräckligt bygga på ekonomiska utredningar och transportekonomiska beräkningar har i olika sammanhang framhållits. Sålunda har Svenska hamnförbundet — enligt vad motionärerna-initiativtagarna till förevarande hamnutredning i sina motioner erinra om — i skrivelse till Kungl. Maj:t under krisen efter första världskriget påtalat, att statsbidrag utgick utan hänsyn till ekonomiska förhållanden och huvudsakligen efter teknisk granskning av byggnadsprojektet. Hamnutredningen har vid sina resor till ett stort antal svenska hamnar även funnit, att brister i behovsprövningen förelegat, vilket medfört tillkomsten av såväl med som utan statsbidrag utförda hamnbyggnader, vilka icke bort förekomma. En grundlig behovsprövning och därmed skärpt kontroll av fördelningen av statsbidrag är därför starkt motiverad.

Med avseende å de grundläggande behovsutredningar och bärighetsundersökningar, som hamnarna alltid böra prestera vid framläggandet av byggnadsprojekt, må här ytterligare framhållas vikten av att utbyggnadsplanerna, där så är möjligt, ingå som ett led i en för vederbörande hamn väl genomtänkt *generalplan*. Härigenom skulle man icke frestas att investera mera än nödigt och att anpassa sig efter trafikens utveckling och krav, var till kommer att större planmässighet i byggandet skulle äga rum och de olika leden gripa in i varandra, utan att man vid en senare utbyggnad nödgas delvis riva upp vad som tidigare byggts. Vid sina besök i svenska hamnar har utredningen sökt att verka i denna riktning. Utredningen finner det också vara önskvärt, att man genom Svenska hamnförbundet och eventuellt andra sammanslutningar fäster uppmärksamheten vid dessa förhållanden.

Den grundläggande behovsprövning, som det här ovan varit fråga om, innebär en sådan ur vederbörande hamns synpunkt. Utöver denna prövning synes det vara av vikt att i den utsträckning, som kan befinnas önskvärd, från statsmyndigheternas sida verkställas en *samhällsekonomisk* granskning, där behovet alltså ses icke ur en enda hamns synpunkt utan med hänsyn till hela näringslivets krav.

Man kan tänka sig, att en utbyggnad planeras på sådant sätt, att därigenom en lokal överdimensionering skulle äga rum till förfång för närliggande hamnar. Om en dylik utbyggnad sker så, att bättre service till billigare kostnad kan lämnas näringslivet, kan den dock vara berättigad, och de närliggande hamnarna få då finna sig i de förändrade förhållandena.

En ingående granskning av hamnbyggnadsprojekt ur såväl byggnadsteknisk och affärsekonomisk som samhällsekonomisk synpunkt bör vara *obligatorisk* då fråga är om *statsbidrag*, enär staten icke bör ekonomiskt understödja ett hamnbyggande, som icke överensstämmer med statens uppfattning om vad som för tillfället bäst gagnar det allmänna och överensstämmer med den ekonomiska politiken. I detta sammanhang må framhållas vikten av att hamnbyggnadsarbeten, avsedda att bedrivas såsom åtgärd för arbetslöshetens bekämpande, undergå samma behovsprövning som projekt, för vilka statsbidrag i vanlig ordning ifrågasatts. Enligt vad hamnutredningen funnit ha de undersökningar, som hittills verkställts rörande hamn-

byggnadsfrågor, då statsbidrag ifrågasatts, nästan uteslutande bestått i en *byggnadsteknisk* granskning av projekten och en prövning av kostnadsberäkningarnas pålitlighet. I viss utsträckning ha dessutom undersökningar gjorts angående hamnkommunernas skatteförhållanden och hamnarnas ekonomi, dock egentligen i enstaka fall och först huvudsakligen under de senaste 15 åren. Någon verklig affärsekonomisk granskning eller någon samhällsekonomisk behovsprövning av projekten och deras förutsättningar har dock icke gjorts.

För de hamnbyggnadsärenden, där det ej är fråga om statsbidrag, synes det hamnutredningen att den statliga institution, som närmast skall svara för beredningen av hamnbyggnadsfrågor, bör ha en *rådgivande* uppgift. Denna rådgivning kan särskilt för de mindre hamnar, som sakna teknisk och transportekonomisk expertis och som icke äga den samhällsekonomiska överblick, som det statliga organet bör besitta, bliva av stort värde. Även ur landets synpunkt är det av vikt, att de bästa trafiktekniska och trafikekonomiska lösningarna av hamnarnas byggnadsfrågor alltid uppnås. Detta bör medverka till en *effektivisering* av transportapparaten med gynnsam återverkan på näringslivet. En sådan effektivisering skulle även främjas genom att den myndighet som handhar hamntaxekontrollen i högre grad än hittills följde de lokala hamnmyndigheternas sätt att använda *överskottsmedel*. I regel komma överskottsmedel icke till användning vid större byggnadsföretag utan med mindre belopp till utrustning och ombyggnader. För mindre hamnar kunna överskottsmedlen åter spela en avsevärd roll vid nybyggnader och då utan att anmälan skett till Kungl. Maj:t i samband med hamntaxeförslags ingivande eller av medlens ianspråktagande. Överskottsmedlen kunna i dessa fall vara av större betydelse än skattemedlen, vilka för de största hamnarna kunna betyda vida mer. Då städernas investeringar i hamnbyggnader ungefär motsvara det belopp, som totalt för riket utgår i form av tolagsersättning, kan man kanske säga, att det för hela riket mera är tolagsintäkten än skattemedel, som lägges ned i hamnbyggen. Det gäller härvid ofta investeringar i hamnar av största nationella betydelse. Genom införandet av en lämpligt avvägd *anmälningsplikt* av i förhållande till vederbörande hamnars storlek mera betydande utbyggnadsprojekt skulle det statliga kontrollerande organet erhålla information om föreliggande planer. Härigenom yppas även tillfälle att i sådana fall, då särskild anledning föreligger, under samverkan med hamnägaren pröva projektens lämpliga avvägning i förhållande till beräknad trafik. Vad beträffar den närmare innebörden av anmälningsplikten må anföras, att en utgift i en storhamn knappast kan anses mera betydande eller behöva föranleda en anmälan, medan samma utgift för en mindre hamn kan få jämförelsevis stor betydelse för hamnens framtid och taxesättning och därför självfallet bör anmälas. Anmälan bör ingivas så snart som möjligt och arbetet bör ej igångsättas förrän förslagsvis en månad efter det att hamnorganet erhållit del av anmälan om detsamma.

Även då fråga är om anlåtande av *länemedel* för hamnbyggens finansiering, synas de möjligheter som finnas kunna användas för att uppnå de ur

landets synpunkt bästa lösningarna av hamnproblemen. Det torde vara uppenbart att särskilt mindre hamnar också i dylika fall finna det vara fördelaktigt att rådfråga den statliga expertisen på hamnområdet liksom att Kungl. Maj:t och de speciella organ, som taga del i handläggningen av låneärenden, anse det värdefullt att i tveksamma fall anlita samma expertis, för att frågan må bliva allsidigt bedömd ur såväl vederbörande hamns som ur rikets synpunkt. Om lånefrågan betraktas som en hamnbyggnadsfråga, d. v. s. en angelägenhet, som berör rikets kommunikationer, och icke endast som ett vanligt kommunalt låneärende, bör Kungl. Maj:t och finansrådet få sin ur allmän synpunkt värdefulla granskning i hög grad underlättad därigenom att en behovsundersökning presteras och en finansieringsplan, byggd på bl. a. trafikinkomstberäkningar, föreligger.

Någon verklig behovsprövning beträffande dylika projekt synes hittills icke hava förekommit, att döma av en undersökning, som hamnutredningen verkställt beträffande samtliga låneärenden i fråga om hamnbyggande, som under åren 1933—1939 behandlats av finansrådet. Totala beloppet av lån för hamnändamål behandlade under nämnda period rör sig om 71,2 milj. kr. för 141 fall. I 28 fall, berörande belopp om 5,7 milj. kr., ha ärendena remitterats för yttrande till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och i 12 fall har remiss ägt rum till kommerskollegium. Av remisserna till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen stå samtliga med undantag av 4 i samband med att statsbidrag söktes. I allmänhet har styrelsen verkställt viss teknisk granskning och verifierat kostnadsberäkningarna samt yttrat sig om amorteringstidens längd under hänsynstagande till föremålets tekniska livslängd. I 18 fall har remiss ej ägt rum till kommerskollegium, då låneärendena stått i samband med statsbidrag. Då väg- och vattenbyggnadsstyrelsen är den för hamnbyggnadspolitiken och särskilt statsbidragen ansvariga myndigheten, är detta icke anmärkningsvärt. Men det torde visa att man icke ägnat frågan om näringsarnas behov av hamnbyggnad större intresse, då kommerskollegium såsom den myndighet, som har att föra näringslivets talan, icke blivit hört. Det må anmärkas, att Stockholms och Göteborgs hamnlåneärenden ingen gång blivit föremål för remiss. Malmö fick år 1934 ett förslag om lån för vissa arbeten vid den nya oljehamnen granskat av kommerskollegium och år 1938 ett förslag om lån för vågskydd vid blivande oljehamn samt magasinsbyggnad i frihamnen granskat av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen samt år 1939 ett förslag om utbyggnad av oljehamn granskat av kommerskollegium. Hälsingborg fick år 1935 ett ärende om utbyggnad av den s. k. oceankajen remitterat till kommerskollegium. Norrköping och Gävle förekomma ej bland remisserna. Ärenden rörande projekt till relativt höga belopp (omkring 500 000 kr.) för ej så stora hamnar eller städer ha icke prövats av berörda myndigheter.

Det ankommer på Kungl. Maj:t att avgöra, huruvida särskild prövning av behovet av de hamnbyggnadsarbeten, för vilka lån sökas, skall verkställas. Det vill synas, som om en dylik prövning vore minst angelägen, då det vore fråga om arbeten, som äga karaktär av underhåll och reparationer, då

det gäller förbättrad utrustning och service eller då det synes uppenbart att arbetena huvudsakligast eller uteslutande avse det lokala behovet, i vilka fall inverkan på andra hamnar ej behöver komma i fråga. Ju mindre anläggningsbeloppen äro, i synnerhet i relation till hamnens storlek, desto mindre angeläget är det att projekten, som de avse, bli föremål för ingående behovsprövning. Å andra sidan synes det också vara givet, att de största hamnarnas projekt undergått en beredning, som endast med avseende på den samhällsekonomiska betydelsen skulle kunna erfordra en komplettering.

Statsbidrag.

Statsbidragen till hamnbyggnader hava hittills utgått på ett mindre rationellt sätt. Redan den bristande behovsprövningen pekar i denna riktning. Härtill kommer att statsbidrag framstått såsom en i många fall absolut förutsättning för hamnbygge i mindre och medelstora hamnar, något som synes kunna leda utvecklingen i fel riktning. Kommer så härtill att hamnbyggnadsarbeten i betydande utsträckning tillkommit såsom ett led i arbetslöshetens bekämpande, utan att vanlig prövning av behovet ägt rum — och än mindre en verklig samhällsekonomisk prövning skett — är det naturligt, att icke alltid den riktigaste utvecklingen främjats. Sättet för statsbidragens utgående har också i viss mån medverkat till att de kommuner, som icke hållit sina hamnar i gott skick, fått statsbidrag till högsta möjliga andel av byggnadskostnaderna, medan de kommuner, som vårdat sig om sina hamnar, icke fått några bidrag.

Som utgångspunkt för bedömandet av frågan efter vilka grunder statsbidrag böra utgå, synes kunna tagas kommerskollegii uttalande i första investeringsutredningen, avseende handelshamnar, där det säges, att sådana hamnbyggnader främst böra komma till stånd, som kunna väntas främja den största trafikutvecklingen. Detta innebär, att näringslivet inom största möjliga uppland för sin utveckling behöver hamnbygget, varför detta ur samhällsekonomiens synpunkt bör främjas. Här fattas upplandets storlek icke i främsta rummet såsom avseende ytan utan gällande det område, som med hänsyn till naturtillgångar och näringsliv presterar den största utvecklingskraften i trafiken över hamnen. Här synes man också kunna tala om ett hamnbyggnadsföretags betydelse och nödvändighet med hänsyn till den allmänna samfärdseln. En på lösa grunder byggd spekulativ byggnadsverksamhet bör dock icke främjas och ej heller en hamnfördjupning, som icke på grund av aktuella krav synes vara nödvändig för trafikens behov. Ett byggnadsföretag, som kräver en höjning av hamnavgifterna utan att bereda trafiken motsvarande nytta, bör icke erhålla statsbidrag eller förordas till utförande. Kunna byggnadsföretag, som tjäna ett större upplands behov, komma till stånd utan statsbidrag, så böra sådana icke utgå. Men om de äro nödvändiga, böra de i rimlig utsträckning medgivas. Den ekonomiska bärigheten hos planerade företag bör kunna framgå av en verkställd planeringsundersökning, som ständigt hålles å jour, varvid man följer närings-

livets utveckling inom hamnarnas upplandsområden. Det kan ju icke vara nödvändigt, att en hamnkommun påtager sig hela bördan av en hamnutvidgning, som främst kommer ett större uppland utanför dess gränser till godo, där ingen bidrager med skatter till driftsunderskotts täckande utan blott med hamnavgifter för den trafik, som går över hamnen, och där avgiftsinkomsten ofta icke under relativt lång tid kan beräknas svara mot de nedlagda kostnaderna. I regel torde dock de största hamnarna äga ekonomiska möjligheter att bekosta även de hamnbyggen, som tjäna upplandets behov.

När det gäller hamnanläggningar för en kommuns rent *lokala* behov, har staten i regel ej mycket att bevaka utom att hamnanläggningarna icke få *förfalla*, då statsbidrag utgått till hamnbygget. Här bör det kontrollerande statsorganet se till att anläggningarna underhållas. Skulle vederbörande hamnägare icke vara i stånd att själv eller med bistånd av de lokala intressena hålla hamnen i stånd, bör det allmänna kunna inträda med statsbidrag, varvid dock en behovsundersökning bör ådagalägga, huru stor del av ifrågasvarande kajer, som verkligen behövs för trafiken, huru stort vattendjup som de trafikerande fartygen kräva, samt om icke hamnens ekonomi kan genom rationalisering eller taxejusteringar förbättras.

Det är emellertid huvudsakligen, när en hamn bygges ut för att ombesörja trafiken för ett mer eller mindre stort uppland och då hamnen alltså tillgodoser ett mera allmänt behov, som statens eller landets synpunkter på hamnbyggandet måste hävdas och frågan om statsbidrag blir ett led i statens hamnpolitik. Här gäller i första hand att icke bevilja statsbidrag till och ej heller på annat sätt främja, att konkurrensen mellan närliggande hamnar driver fram hamnbyggnader, som icke kunna anses vara ekonomiskt försvarbara, sedda i ett större sammanhang än det rent lokala. En nybyggnadsverksamhet får icke helt eller huvudsakligen medföra endast en överflyttning av trafik från en eller flera andra hamnar till den ifrågasvarande hamnen utan att detta skulle medföra påvisbara ekonomiska fördelar. Risk för överdimensionering av kajutbyggnader och andra hamnanordningar bör undvikas. En sådan risk synes i allmänhet vara störst, då hamnar av ungefär samma storleksordning ligga nära varandra. I och med större djup ökas kostnaderna, varför mera står på spel än vid hamnanordningar med mindre vattendjup. Därför böra tendenserna i näringslivets lokalisering och behov samt utvecklingen av fartygens djupgående noga följas.

Om en hamn bygges ut för det rent lokala behovet, böra de lokala intressena också svara för kostnaderna. Att bevilja statsbidrag för hamnarbeten som avse en särskild *industri* eller ett annat företag bör vara uteslutet — såvida icke det är en nationell fråga, att industrien eller företaget genom hamnanläggningen räddas åt Sverige. Syftet med statsbidraget bör ju vara, att staten därigenom främjar en ur allmän, samhällsekonomisk synpunkt önskvärd utveckling. Detta betyder bl. a., att det hamnbyggande, för vilket statsbidraget beviljas, skall tjäna ett ändamål, som i allmänhet icke kommer i främsta rummet ett företag till godo utan näringslivet såsom sådant och befolkningen inom ett större område och därigenom i viss mån landet. Det

ligger i sakens natur, att ett enskilt företag självt skall svara för kostnaderna för sitt hamnbygge och därefter den kommun, där företaget är beläget, och som får förmånen av skatteintäkter från detsamma och dess anställda.

Det är utredningens mening, att en av statens främsta uppgifter med avseende å hamnarna och därtill ansluten sjöfart är att tillse, att *huvudvattenvägarna samt inseglingarna till hamnarna* äro i sådant tillstånd att de möjliggöra den trafik, som därav är beroende. Det är av vikt, att den svenska sjöfarten och i synnerhet den långväga får möjlighet att alltjämt utvecklas så, att vi få behålla våra direkta förbindelser och att icke en större omlastningstrafik på utländska hamnar, sådan som existerade vid senaste sekelskifte, återuppstår. Härför är det nödvändigt att man oavlåtligen följer utvecklingen och vidtager de mått och steg, som därav kunna betingas.

Kanalerna — utom Hammarbyleden — in till de två stora inre trafikområdena, som omsluta Väneren och Mälaren, ägas av staten, som sålunda har möjlighet att avpassa deras tekniska egenskaper efter behovet under hänsynstagande till näringslivets utveckling inom de betjänade områdena, kanal-företagens ekonomi samt utvecklingen av fartygens djupgående för de slag av trafik, som beröras av områdenas transporter ävensom ekonomien för denna sjöfart. Inom nämnda områden är det kanalernas och farledernas dimensioner som normera hamndjupen. Kalmarsundsfarledens djup anger också maximidjupet för de hamnar, vilkas mest djupgående trafik därav är beroende.

Om det nu är ett statsintresse, att trafiken i huvudfarlederna till och från vårt land kan upprätthållas och utvecklas, så är det också ett statsintresse att de hamnar, som utgöra huvudpunkter för rikets sjöfartsförbindelser med utlandet och till dessa hamnar anslutna farleder, erhålla den standard, som står i överensstämmelse med deras betydelse för det hela. Om vederbörande hamnkommuner icke kunna själva bekosta denna standard i farlederna, bör staten träda hjälpende emellan. I de fall, då en kommun nödgas hålla en längre farled, men denna eller dess fördjupande och förbättring främst synes komma av farleden beroende, vid densamma eller inom upplandet belägna industrier och andra företag till godo, synes det i vissa fall kunna anses berättigat att staten befriar kommunen från en övermåttig börda. Detta kan ske därigenom att staten bidrager till eller eventuellt till viss gräns övertager farledens underhåll och förbättring.

Härmed är utredningen inne på frågan om avvägningen av statsbidragen till hamnar och farleder. Det synes utredningen härvidlag som om då det gäller farleder — såvida icke ett helt övertagande av staten kommer i fråga eller staten övertar farledens underhåll och förbättring — statsbidraget borde utgå med så hög andel som intill *två tredjedelar*, då sålunda statens insats skulle kunna bli dubbelt så stor som vederbörande kommuns. I fråga om farleder är det nämligen uppenbart, att deras kapacitet i högre grad än hamnarnas kan vara ett allmänt intresse. Det är här ej blott fråga om en orts och ett större upplands behov utan mera den allmänna trafikens, var-till kommer att farledens förbättring kan pålägga den enskilda kommunen en oproportionerligt stor börda.

Då det är fråga om hamnar synes statens bidrag böra äga karaktär av hjälp till självhjälp. Kommunen och de intressenter som draga nytta av hamnbyggandet eller hamnutrustningen böra, synes det, svara för minst hälften av kostnaden. Ett statsbidrag av 50 % synes alltså som regel vara maximum, och äga karaktär av hjälp med ränta och amorteringar under de första åren, innan trafiken ökat så, att en förräntning av hela kapitalet kan äga rum.

Emellertid synas statsbidragen böra avvägas med hänsyn dels till den allmänna nyttan och angelägenheten av hamnföretagen i fråga, dels till företagens ekonomi, deras beräknade avkastning och årliga kostnad, dels slutligen till vederbörande kommuns och hamns ekonomi, häri jämväl innefattat skatteförhållanden.

Man kan ifrågasätta, huruvida icke statsbidrag bör företrädesvis utgå till sådana permanenta hamnbyggnadsarbeten, som ställas generellt till förfogande och utnyttjas av varje trafikant, nämligen muddringsarbeten och kajbyggen samt mark för hamnändamål. Hamnutrustningskostnader för mera kortvariga anordningar som kranar och körbanor m. m. borde vederbörande kommun svara för, liksom för magasin, då nedlagt kapital i regel kan förräntas genom driftsinkomster.

Under nuvarande förhållanden, då hamnbyggnadsarbetet under många krigsår samt år efter kriget till stor del eftersatts men ett intensivt arbete på rationalisering av transportarbete pågår, bör staten, enligt utredningens mening, i landets intresse göra en större insats än före kriget på hamnarnas område, allt under förutsättning, att vederbörande hamnägare själva vilja göra sina insatser. De uppgifter utredningen inhämtat från hamnarna angående aktuella hamnanläggningsarbeten synas bestyrka rimligheten av en sådan inställning.

Kungl. Maj:t har förordnat att 1945 års skärgårdsutrednings betänkande jämte de av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och riksräkenskapsverket däröver avgivna yttranden skall i vad avser formerna för medelsanvisning till hamn- och farledsändamål överlämnas till 1944 års hamnutredning för att tagas under övervägande vid fullgörande av det åt hamnutredningen lämnade uppdraget. Med anledning härav vill hamnutredningen framhålla följande.

Det framgår av det föregående, att en omarbetning av 1928 års Kungl. kungörelse (nr 328) angående statsbidrag till byggande, förbättring och underhåll av allmänna hamnar och farleder, sådan densamma ändrats genom kungörelsen den 17 maj 1935 (nr 188), är nödvändig. Härvid böra beaktas de synpunkter som ovan anförts. Därjämte bör hänsyn tagas till det av 1944 års fiskehamnsutredning utarbetade förslaget till Kungl. kungörelse angående statsbidrag till byggande av fiskehamnar. Den förenkling av grunderna för den statliga bidragsverksamheten på hamnarnas område som härigenom skulle uppnås anser utredningen vara synnerligen önskvärd. Utredningen går ut ifrån att under nämnda författningsförslag inbegripes

jämväl statsbidrag till farleder, som huvudsakligen stå i samband med fiskehamnar.

Hamnutredningen håller före, att de bestämmelser som gälla statsbidrag till handelshamnar och till sådana farleder, vilka huvudsakligen tillgodose handelsändamål, böra sammanföras i en Kungl. kungörelse. I samband härmed bör en översyn av författningstexten till 1928 års kungörelse äga rum även i andra avseenden än de som ovan berörts.

I likhet med väg- och vattenbyggnadsstyrelsen anser hamnutredningen det vara ändamålsenligt, att en förenkling av den statliga bidragsverksamheten till hamn- och farledsändamål vad gäller byggande och underhåll äger rum därigenom, att åtskillnad göres mellan ifrågakommande anslag endast med hänsyn till de huvudändamål, som de anslagskrävande företagen äro avsedda att tjäna. En begränsning skulle sålunda kunna ske till 1) ett anslag avseende handelshamnar och farleder, 2) ett anslag avseende fiskehamnar och farleder, som huvudsakligen stå i samband med sådana hamnar, samt 3) det nu utgående anslaget, som avräknas mot automobilskattemedel och som avser att tjäna motorbåtstrafiken och den därtill hänförliga mindre sjöfarten.

Allmänna synpunkter på hamnbyggandet för framtiden.

Den huvudsynpunkt på hamnbyggandet, som anlagts i det föregående, är att intet projekt bör realiserats, innan en grundlig undersökning av *behovet*, lokalt eller i större sammanhang, ägt rum. Denna synpunkt kan ju synas självklar, men de faktiska förhållandena visa, att så icke är fallet. Den betyder bl. a., att man måste inrikta sig på att skapa ett så *effektivt* hamnväsen som möjligt. Man bör därför först undersöka om en hamn är rationellt utnyttjad eller ej. Det kan i något fall vara rationellt att rentav avstänga vissa äldre hamndelar från trafik. En hamn, där, sedan hänsyn tagits till sjöfartssäsongens längd och andra faktorer som påverka det effektiva utnyttjandet av anläggningarna, utnyttjningsgraden befinnes vara låg, synes i allmänhet icke böra bygga ut sina kajer. Därest behov härav, exempelvis för att skaffa en djupare bassäng, trots allt uppstår, bör undersökas om rationaliseringsåtgärder kunna vidtagas, innan nybyggnadsprojekt igångsättas.

Ofta äro, som i annat sammanhang framhållits, hamnarna eller delar av desamma icke rationellt utnyttjade. Även om en hamn med de tillämpade metoderna för lossning och lastning kan anses vara något så när väl utnyttjad, så kan man ofta med nya och modernare metoder och planering, alltså genom *rationalisering*, nå ökad effektivitet och kapacitet till lägre kostnader än genom en utbyggnad. Härigenom kunna kanske *omlastningskostnaderna* göras lägre, d. v. s. man kan uppnå en transportekonomisk och samhällsekonomisk vinst.

Rationaliseringsåtgärder kunna vara av många slag. En del sammanhånga direkt med lossnings- och lastningsarbetet. En del innebära en bättre

planering av hamnarna, bl. a. i fråga om spår, magasin och upplagsplatser på kajplanet och därmed sammanhängande utrustning. En redogörelse för dessa har bl. a. på grundval av rapport från hamnutredningen från dess studieresa till U. S. A. och Kanada lämnats i *Stuveriutredningens betänkande*, särskilt i civilingenjör Tore Svennbergs bilaga.

Under det senaste kriget uppkom närmast en revolution inom omlastningsområdet. Man skapade särskilda »enhetsförpackningar» av lådor, säckar, kartonger etc., som tillsammans utgöra en samlad hanterings- och transportenhet. Denna ligger på en »pallet», en standardiserad lastpall, som hanterings- och transportmaskiner — oftast i form av gaffeltruckar — direkt kunna lyfta och förflytta.

Med enhetsförpackningen har en ny faktor kommit in i transportväsendet, vilken får återverkningar för även hamnarnas planering och utrustning. Hamnarnas kapacitet ökas, då godset kan snabbare föras fram till och ifrån fartygen. Stockning i trafiken kan därigenom ofta undanröjas eller få mindre betydelse. Hamnmagasinens volym kan också bättre utnyttjas med hjälp av gaffeltruckarnas förmåga till högstapling.

Användningen av moderna lättare mekaniska omlastningsanordningar — till vilka hör även traktorer, mobilkranar, containers och conveyors — kommer i många fall att förändra kajplanen och kraven på kajgatornas bredd och indelning för transporten. Det är ett önskemål särskilt för de stora och dyrbara fartyg, som numera användas, att de kunna lossas och lastas så snabbt som möjligt för att minska den dyrbara »ineffektiva» liggetiden i hamn. De motoriserade truckarna i förening med enhetslaster göra det lättare att undanskaffa godset alltefter som lasten lägges på kajen. Byggnadsbehovet av nya kajer kan därigenom bli mindre och hamnbyggandet billigare.

Med användning av de moderna lossnings-, lastnings- och staplingsmetoderna kan magasinens konstruktion avpassas efter enhetslasternas volym och därigenom magasinen bättre utnyttjas. De nya transportmetoderna kunna inverka på kranspårens dragning och på kajbeläggningen, som för exempelvis trucktransporter bör vara så slät som möjligt.

Behovet av lyftkranar kan måhända genom de nya metoderna i viss utsträckning minskas. Utvecklingen av konstruktioner i fråga om vinschar och fartygskranar medverkar därtill. Särskilt mindre hamnar kunna med fördel använda mobilkranar och således begränsa den dyrbara krananskaffningen.

Det har syns hamnutredningen vara av stor betydelse för rationalisering av transportarbetet, att hamnarna oavbrutet följa med de moderna strävandena och i möjligaste mån tillgodogöra sig resultaten av de nyheter som prövats. Därför har denna korta redogörelse för dagens synpunkter i frågan här lämnats.

En inställning efter behovssynpunkten innebär, att man bygger endast så mycket, som det överskådliga behovet kräver, men så planerar utbyggnaden, att den framdeles kan fortsättas enligt en på förhand genomtänkt generalplan.

En given konsekvens av *behovsprincipen* är, att en hamn med hänsyn till behovet och effektiviteten icke bör byggas ut, om trafikunderlaget på grund av utvecklingstendenserna inom näringslivet är svagt och vikande. Man bör i regel ej heller bygga ut, om ekonomin icke skulle kunna inom rimlig tid saneras. Det är *lönsamhetsprincipen*, som bör upprätthållas, för att icke felinvesteringar skola uppkomma. Exempel på relativt svagt och vikande underlag finnas i vissa blekingehamnar och norrlandshamnar. Det kan dock tänkas, att staten ur andra än hamnpolitiska synpunkter skulle vilja genom en hamnförbättring främja befolkningens bosättning, näringslivet och utvecklingen över huvud inom områden, som ligga inom resp. hamnars uppland. Men då bör man vara på det klara med att man gör utbyggandet av andra, exempelvis sociala skäl och att konsekvenserna kunna bli mindre önskvärda för transporter över konkurrerande hamnar.

I det föregående har framhållits, att man endast under vissa förutsättningar bör bygga ut två hamnar, som ligga nära varandra och som ha delvis samma uppland och samma slags trafik. Över huvud taget bör man enligt behovsprincipen se till att utvecklingsmöjligheter finnas för trafiken. Hamnar med större vattendjup äro i regel centra för större områden. Om hamnarna ligga för nära varandra, är detta trafikekonomiskt felaktigt och innebär en överdimensionering av hamnapparaten. Detsamma gäller mindre hamnar utan egentligt uppland, vilka dock kunna ligga närmare varandra.

Ett svårt problem gäller kanal- och farledsfördjupning för hamnar vid inre vattenvägar i förbindelse med havet. Här må endast några allmänna synpunkter anföras.

Frågan gäller ytterst, om de industrier, som skulle få nytta av en sådan farledsfördjupning, äga möjlighet att genom ökning av sina transporter åstadkomma tillräckliga inkomster för farledsföretagets ekonomisering. Men det gäller icke minst att undersöka i vad mån man har att räkna med högvärdiga produkter, som kunna bära en järnvägsfrakt. Frågan är också, om skeppningen är beroende av större fartyg än de förut använda.

Det gäller eljest att väga fördelarna av en fördjupning mot kostnaderna för dess åstadkommande. Större fartyg få billigare frakt per ton både in och ut. Kanalens eller farledens ökade årskostnader genom fördjupningen skola slås ut på den trafik, som har nytta av densamma. Man har dock att räkna icke blott med kanalfördjupningens och sjöfartens ekonomi utan även med vad näringslivets utveckling genom fördjupningen kan betyda bl. a. för staten, exempelvis i skatteintäkter. Staten synes dock svårligen kunna och böra bära sådana betydande driftunderskott, som kunna uppkomma genom stora fördjupningskostnader för Trollhätte och Södertälje kanaler, såvida icke så stora direkta och indirekta ekonomiska fördelar kunna påvisas genom en större industriell utveckling inom områdena ifråga, att man kan beräkna att i framtiden kunna skapa balans i ekonomin. Samtidigt som man genom fördjupad farled gynnar industri och näringsliv över huvud inom upplandsområdena, får man icke förbise att man genom införande av större tonnage i farlederna minskar omlastningstrafiken i mynningshamnarna vid kus-

ten. Om denna förändring vållar stora uppoffringar för ägarna till dessa hamnar, bör detta ur allmän synpunkt medtagas i den ekonomiska kalkylen.

Bland de utvecklingstendenser, man har att taga hänsyn till vid bedömningen av hamnarnas utbyggnadsproblem, spelar biltrafiken en mycket stor roll, vilken än mera förstärkes genom de anpassningsåtgärder, som vidtagits av järnvägarna. Den landväga trafikens utveckling har i hög grad beskurit den inrikes sjöväga linjetrafiken på kortare sträckor, exempelvis inom Vänern, Vättern och Mälaren. I den mån hamnarna här byggt på lokal reguljär linjetrafik, ha de uppvisat och torde framdeles än mera komma att visa en tillbakagång, som de måste finna sig i.

Den inrikes kustfarten bär sig ej heller längre på kortare sträckor. Fartygen ha redan före sista världskriget gått förbi en del mindre hamnar samt sådana, som geografiskt ligga sämre till och därigenom kräva relativt lång tid att angöra. I den mån sjötrafiken i dylika fall icke helt övertagits av biltrafiken, delvis också av järnvägarna, ha kustlinjerna kombinerats med uppsamlings- och distributionstrafik billedes. Utvecklingen synes alltmera gå i denna riktning.

En liknande tendens gör sig gällande i utrikestrafiken. Inom en biltrafikrayon av ca 15 mil dras trafiken alltmera till de större hamnarna. De mindre bli i allt högre grad hänvisade till trampfart och sådan massgodstrafik, som är bunden vid kortaste landtransporter till och från upplandet. Dessa hamnars trafik tenderar till att bli mera lokalt betonad eller bestående av genomgångstrafik för ett kanske krympande uppland.

I järnvägskostnaderna har efter elektrifieringens genomförande en viss förskjutning ägt rum från rörliga till fasta kostnader, vilket gör längre järnvägtransporter proportionsvis mera lönande. Detta verkar i riktning mot en trafikkoncentration till de större hamnarna. Järnvägarnas förstäljande och ett införande av normalspår synas däremot kunna verka i motsatt riktning. Å andra sidan möjliggöra de för mera högvärdigt gods att gå direkt till resp. från storhamn.

Det vill av vad här framhållits synas, som om utvecklingen ginge i den riktningen, att linjetrafiken i högre grad samlade sig till de större och de största hamnarna, medan massgodstrafiken bleve alltmera övervägande i de mindre hamnarnas rörelse. Samtidigt pågår en tendens att till storhamnarna överflytta betydande kvantiteter av vissa slags massgods, som i den långväga trafiken betraktas som stycke gods.

Måhända kan man också spåra en tendens hos tyngre och skrymmande massgodstrafik att lämna de största hamnarna, där den tar i anspråk alltför dyrbara upplagsplatser och där omkostnaderna kunna bli högre än i mindre hamnar. På längre sikt synas de största hamnarna komma att avföra dylik trafik till uthamnar.

Man synes alltså kunna skönja en utveckling i riktning mot en större differentiering och arbetsfördelning mellan hamnarna. Till denna omständighet bör man taga hänsyn vid uppläggningsen och bedömningen av utbyggnadsprojekt.

Det synes hamnutredningen, att det aktuella utbyggnadsbehovet i svenska hamnar är relativt stort, sammanhängande med att nybyggnadsverksamheten varit starkt inskränkt under krigsåren och åren därefter. Utbyggnad är i första rummet påkallad i *storhamnarna*.

Utvecklingen av vårt lands utrikeshandel har gått i den riktningen, att en stigande andel kommit på de utomeuropeiska länderna. Den ökade stycke-godstrafiken har här givit linjeförbindelserna större betydelse. Våra transoceaniska linjer ha efter kriget utbyggts och erhållit ett tonnage, som är betydligt större än före kriget. Allt detta ställer ökade krav i första hand på *storhamnarna*, något som gäller ej blott kajer utan även utrustningen med kranar och magasin m. m.

Förhållandena på järnvägs- och biltransporternas område peka också i riktning mot en ökad andel för de största hamnstäderna. Även om man skulle inrikta sig på att hindra storstädernas tillväxt och främja industriens lokalisering till mindre städer och landsbygden, synes trafiken i *storhamnarna* komma att alltjämt ökas. Särskilt gäller detta Göteborg, som profiterar av de rådande utvecklingstendenserna.

De närmast *storhamnarna* största hamnarna visa jämväl betydande utbyggnadsbehov. Här spelar industriens krav en framträdande roll. Behovet av industritomter och upplagsplatser gör sig i hög grad gällande. *Norrköping* har relativt länge haft behov av en bättre och djupare infartsled, av vikt särskilt med hänsyn till dess stora och starkt industrialiserade uppland. *Hälsingborg* är icke så väl ställd i sistnämnda avseende. Dess utvidgningsbehov gör sig främst gällande på grund av att bebyggelsen och bangårdsförhållandena hindra hamnens utveckling och skapa stor brist på industritomter och upplagsplatser. Närheten till andra stora hamnar kan ur allmän trafikekonomisk synpunkt göra det samhällsekonomiska behovet mindre framträdande. *Gävle* måste helt naturligt ha starka känningar av trafikens dragningskraft till Stockholm och Göteborg men även andra hamnar. Härvid spela järnvägsmen också biltransporterna stor roll. Hamnen är framför allt en massgodshamn, vars viktigaste behov sammanhänger med näringslivets krav på upplagsplatser.

Malmhamnarna *Luleå* och *Oxelösund* äro utbyggda till betydande vattendjup och kräva knappast under de närmaste åren större nybyggnader för sin egentliga trafik.

Färjetrafikhamnen *Trälleborg* behöver utbygga nya färjelägen och fördjupa infartsleden.

Byggnadsbehovet i *norrländshamnarna*, andra än de som nu nämnts, synes i det hela vara mindre under den närmaste tioårsperioden, då man knappast kan vänta sig någon mera betydande trafikökning här på grund av den betydande inskränkningen i skogsindustriernas råvaruförsörjning. Farlederna kräva emellertid i flera fall förbättringar.

Ostkusthamnarna utom ovannämnda förete knappast heller utbyggnadsbehov, som kunna ställas i första rummet. De aktuella ha närmast samband med industrien, så som i Kalmar. I flera hamnar behöva kajer ombyggas.

I fråga om Visby hamn har hamnutredningen på begäran av 1945 års Gotlandskommitté utfört ingående undersökningar, jämväl omfattande de allmänna lanthamnarna. En redogörelse för dessa undersökningar återfinnes i överstelöjtnant Edlunds såsom bilaga 2 tryckta generalplaneutredning. Vad beträffar frågan om framtida utbyggnader av hamnen har hamnutredningen funnit sådana i betydande omfattning vara erforderliga eller önskvärda i syfte att trygga infarten till hamnen med dess utsatta läge och att göra den rustad som Gotlands centrala stycke-godshamn.

Syd-kusthamnarna — andra än ovan nämnda — hava i flera fall behov av utrymmen för industrier, som kunna ha möjligheter att flytta dit bl. a. från utlandet. Krav på en rationellare disposition gör sig gällande i en del hamnar. I vissa fall pekar utvecklingen icke mot ökad trafik. Detsamma gäller för vissa *väst-kusthamnarna*. De tre storhamnarna verka emellertid starkt attraherande på stycke-godstrafiken, och biltrafikens utveckling gynnar likaså dessa hamnar.

Insjöhamnarnas utvecklingsmöjligheter stå i samband med spørsmålet om industriens utrymme och vidare tillväxt samt lösningen av frågan om farledernas och kanalernas fördjupning. Förutsättningarna för att Vänerbäckens industri skall kunna ge upphov till en trafikökning sammanhånga med skogs- och bergslagsindustriernas utvecklingsmöjligheter. Dessa äro åter beroende av råvarutillgången, som ställer sig avsevärt gynnsammare i Mellansverige än i Norrland. Mälardområdets industriella expansionsmöjligheter förefalla gynnsamma. För båda dessa områden gäller, att det är betydelsefullt att massgods, såväl import- som exportgods, får möjlighet att i större fartyg gå nära konsumtions- och produktionsorten. En fördjupning inom ej alltför långt avlägsen framtid av farlederna till utnyttjande av befintliga djup vid bestämmande slusströsklar är därför önskvärd.

I *de mindre hamnarna* spelar massgodstrafiken en dominerande roll. Särskilt i den mån denna trafik icke avser endast lokala behov synes det vara betydelsefullt, att trafikens utveckling får bestämma hamnarnas utbyggnadsbehov.

De tendenser, som gjort sig gällande på näringslivets och trafikens områden, hava ej blott gått ut på en centralisering utan även i flera avseenden på en decentralisering. Denna sistnämnda ger de mindre hamnarna i vissa fall ökad betydelse.

Den tekniska utrustningen med kranar av olika slag samt magasin och varuskjul är i åtskilliga, särskilt mindre, hamnar föga påkostad. En rationalisering av hamndriften genom sådan utrustning synes vara mycket angelägen och bör kunna fördröja utbyggnadsbehoven i fråga om kajer samt i viss mån medverka till bättre samverkan mellan transportmedlen.

KAP. XX.

Förslag till organisation av den statliga kontrollen över hamnväsendet.

Hamnarna äro gemensamma stationer för land- och sjöfart. Där sker omlastning mellan dessa trafikslag och mellan sjötrafikens olika trafikmedel. Landtrafikens stationer, där omlastning sker mellan olika slag av landtrafik, ha i stor utsträckning samma ägare som trafikvägarna. Hamnarna däremot äro i regel fullt fristående företag. Hos oss äro handelshamnarna i allmänhet kommunala — endast i ett fåtal fall ägas hamnarna av staten, samfälligheter som den »gotländska lanthamnsfonden» eller enskilda företag — och arbeta under den kontroll, som utövas genom statens prövning och godkännande av hamntaxorna samt verksamhetens och ekonomiens reglering genom åtskilliga författningsföreskrifter.

Det utmärkande för den statliga överhögheten är upprätthållandet av kraven, att hamnarnas räkenskaper och kassaföring skola vara strängt skilda från den ägande kommunens, att hamnarna ej direkt få tillföra kommunen inkomst, att de skola vara öppna för allmän trafik och att hamnen ej blott skall betjäna den kommun, där den är belägen, utan även det större eller mindre uppland, vars näringsliv är i behov av transporter över hamnen.

På grund av denna hamnarnas lokala förankring äro de i motsats till andra trafikslag splittrade på hundratals ägare. De ha ej heller någon enhetlig organisation liknande järnvägarna och flyget samt numera även landsvägarna. Ej heller äga hamnarna något direkt administrativt organ, som har att företräda dem och deras intressen. Vattendomstolarna under *justitiedepartementet* utreda frågor om inrättande av allmän farled och allmän hamn samt byggande i vatten m. m. kommerskollegium, lydande under *handelsdepartementet*, handlägger ärenden angående hamntaxor och hamnområden, avger utlåtanden i hamnbyggnadsfrågor, om statsbidrag till hamnar m. m., medan väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, lydande under *kommunikationsdepartementet*, svarar för den tekniska granskningen av byggnadsprojekt som avses bliva utförda med statsbidrag, vilka föreslås av styrelsen, som också utför vissa arbeten i egen regi och kontrollerar andra. En granskning av hamnbyggnadsfrågor sker i viss mån inom finansrådet under *finansdepartementet*, då projekt avses bliva finansierade med lånemedel. Vissa hamnfrågor handläggas av vattenfallsstyrelsen under *kommunikationsdepartementet*, som förvaltar Stallbacka hamn och Trollhätte kanal, medan

Södertälje kanal förvaltas av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Järnvägsstyrelsen under *kommunikationsdepartementet* har betydande intressen dels i färjehamnarna, dels i sina kolhamnar inom åtskilliga svenska handelshamnarnar. Lotsstyrelsen under *handelsdepartementet* ansvarar för utprickning och fyrbelysning av farleder och hamninlopp i den mån icke dessa funktioner övertagits av de olika hamnarna och har en viss kontroll över hamnbyggnaderna, något som också gäller byggnadsstyrelsen under *kommunikationsdepartementet* vad stadsplaneärenden beträffar i den mån de avse hamnarnas landområden. Till sjökarteverket under *försvarsdepartementet* anmälas alla ändringar i samband med hamnbyggnad etc. och denna myndighet har sålunda i likhet med väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och lotsstyrelsen en viss kontroll över hamnarnas och farledernas djupförhållanden. Även andra myndigheter äga hamnintressen.

Det råder tydligen en mycket stor splittring i hamnärendenas handläggning. Härtill kommer, såsom ovan anförts, att en otillfredsställande behovsprövning och finansiell bärighetsberäkning ofta kommer hamnbyggnadsprojekt till del. Det är sålunda uppenbart, att ett behov föreligger att närma hamnärendenas statliga prövning till den enhetlighet, som finnes inom andra områden av transportväsendet, icke minst med hänsyn till den betydelse som hamnarnas funktioner äga i landets trafikhushållning. Den myndighet, som får sig anförtrott detta viktiga område, bör därför äga överblick över trafiken och dess utveckling samt vad därmed sammanhänger ej blott vad sjöfart och hamnväsende angår, utan jämväl vad gäller de andra grenarna av trafikväsendet.

I sitt betänkande över det inrikes trafikväsendet framhåller Trafikutredningen bl. a., att statens ställning inom trafikväsendet, trafikmedlens inbördes samband och investeringarnas grundläggande betydelse tala för en viss central investeringsplanering. Investeringsbesluten och taxeavgörandena bli nämligen av grundläggande betydelse för trafikutvecklingen och »de lämpa sig också bättre än flertalet andra frågor för en allmän avvägning av en statlig totalplanering»; särskilt gäller detta investeringarna. Behovet av sådana allmänna avvägningar kan visserligen, enligt Trafikutredningen, till en del tillgodoses genom kommittéutredningar. Men enligt utredningens erfarenhet vore emellertid denna metod knappast den mest rationella. »Ett bedömande av de centrala problemen inom det vidsträckta och mångskiftande område, som trafikväsendet utgör, kräver kunskaper av både statistisk och annan art samt en överblick över och inlevelse i problemen, som bäst vinnes av ett permanent verkande organ med ett tillräckligt stort, fast kansli.»

Hamnutredningen har för sin del instämt i Trafikutredningens konstaterande av behovet utav en bättre överblick, avvägning och samordning inom trafikväsendet, särskilt vad investeringarna beträffar, och har i princip anslutit sig till förslaget om inrättandet av en Statens trafiknämnd. Även för hamnpolitikens del är en fortlöpande översyn behövlig — en översyn som ger möjlighet till samordning av hamnarnas utvidgningsbehov och övriga

intressen med dem, som framföres från representanter för övriga kommunikationsmedel. Hamnutredningen har emellertid också framhållit, att en organisation, som omfattar andra trafikmedel, med hänsyn till vad ovan påpekats rörande de för hamnarna säregna förhållandena ej utan vidare låter sig inpassa på hamnarnas område. Medan järnvägsstyrelsen kan framlägga en investeringsplan för järnvägarna, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen för landsvägarna och luftfartsstyrelsen för flygfälten, finnes för närvarande ingen myndighet, som kan göra detsamma för hamnar och farleder, d. v. s. för sjötransporternas vidkommande. Det kan icke vara riktigt att i sistnämnda fall ingen central planering äger rum och, för den händelse en statens trafiknämnd skulle komma till stånd, att investeringsprojekten därför skulle oprövade föreläggas nämnden för att där granskas och avvågas mot de omsorgsfullt prövade och med hänsyn till angelägenhetsgraden gallrade investeringsplanerna för de övriga trafikområdena. Hamnutredningen har därför framhållit att först sedan hamnärendenas statliga prövning närmats till den enhetlighet, som finnes inom andra områden av trafikväsendet, hamnarna och därmed sjöfarten kunna vid behandlingen av sina frågor rörande investeringar i fasta anläggningar, trafik- och taxefrågor bliva jämställda med de andra trafikmedlen vid övervägande av en departementets rådgivande överinstans av trafiknämndens tilltänkta karaktär.

Hamnförbundet har anslutit sig till trafikutredningens mening angående behovet av en koordinering på trafikpolitikens område. Det har synts förbundet att även hamnfrågorna, särskilt vad gäller investeringspolitiken, borde kunna inordnas i en samordnande myndighets uppgifter.

Med hänsyn till vad som framhållits anser hamnutredningen det klarlagt, att ett behov föreligger såväl av ett statens organ som får sig anförtrodd beredningen av hamnärendena — investerings-, taxe- och allmänna trafikfrågor m. m. — som av en statens trafiknämnd med uppgift att i första hand biträda kommunikationsdepartementet med planeringen av statens stora trafikinvesteringar samt därigenom ock i övrigt medverka i samordningen av trafikpolitiken och den ekonomiska politiken i allmänhet.

I yttrande över det av särskilda sakkunniga år 1946 framlagda förslaget angående väg- och vattenbyggnadsstyrelsens omorganisation har hamnutredningen framhållit att det synts särskilt angeläget att statsmyndigheterna vid sin granskning av hamnbyggnadsprojekt se till, att dessa svara mot ett förefintligt behov, som bör ses ej endast ur en enda hamns synpunkt utan med hänsyn till hela landets eller näringslivets behov. Den behovsundersökning det här gäller är vanligen främst av närings- och trafikekonomisk art och mindre av teknisk. Det är sålunda icke i första hand fråga om dispositionsplaner och hamnarnas tekniska dimensionering, ehuru för prövning av alternativa lösningar de tekniska synpunkterna kunna få avgörande betydelse. Utredningen har funnit det vara uppenbart, att hamnbyggnadsprojekten kräva en granskning av sistnämnda art. Men utredningen håller före, att den viktigaste granskningen gäller de ekonomiska förutsättningarna.

De sakkunniga, som avgivit förslag till väg- och vattenbyggnadsstyrelsens

omorganisation, hade ansett, att hela eller åtminstone det huvudsakliga bedömandet av handelshamnarnas utvidgning för framtiden skulle ligga hos väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och där hos andra utredningsbyrån (hamnbyrån). För att kunna fylla sina uppgifter borde byrån äga en tillräckligt ingående och allsidig kännedom om förhållandena på dessa områden, så att den kunde på ett sakligt sätt bedöma såväl behoven i allmänhet som ock de relativa behoven på olika platser i landet. Med stöd av denna kännedom om anläggningsbehoven skulle byrån upprätta och vidmakthålla erforderliga behovsplaner för hamnbyggnadsväsendet. Beträffande byggnadsföretag, som avses skola komma till utförande, skulle byrån pröva frågan om anläggningens läge, storlek, trafikabelt vattendjup samt allmänna standard i fråga om utförande ävensom frågor rörande inseglingsrännor, kajanordningar av olika slag m. m. De sakkunniga hade utgått ifrån att på väg- och vattenbyggnadsstyrelsen skulle ankomma att på grundval av de då verksamma hamnutredningskommittéernas utredningsresultat fortsättningsvis fullfölja arbetet på ökad planmässighet i den svenska hamnbyggnadspolitiken på grund av styrelsens vidgade uppgift såsom ett organ för den statliga arbetsmarknadspolitiken.

Hamnutredningen har framhållit, att den icke i och för sig hade något att erinra mot den uppdelning på olika byråer av ärendena med hänsyn till deras art, som förslaget innebure. Hamnutredningen framhöll vidare i sitt yttrande över betänkandet, att den funnit den strävan, som synes genomgå förslaget, att ge behovsutredningen och planläggningen beträffande åtgärder i fråga om hamn- och farledsbyggandet ökad vikt och betydelse, vara värdefull. Men av vad som framhållits framgår, att det som enligt förslaget avsågs med behovsprövning i detta sammanhang icke syntes vara en sådan i egentlig mening, grundad på *ett samhällsekonomiskt bedömande* av näringslivets behov av hamnbyggnader. Med den personalutrustning väg- och vattenbyggnadsstyrelsen ägde och enligt förslaget vore avsedd att få, hade den syntes hamnutredningen sakna resurser för ett dylikt bedömande. Hamnutredningen erinrade i sitt yttrande över förslaget till väg- och vattenbyggnadsstyrelsens omorganisation, att ett annat statligt organ, kommerskollegium, enligt sina arbetsuppgifter syntes äga stora företräden, då det gällde just detta näringspolitiska bedömande av hamnbehoven men att även detta ämbetsverk saknade resurser för utförandet av en sådan granskning av hamn- och farledsprojekt, som här avsågs.

Hamnutredningen sade sig vid tidpunkten för avgivandet av sitt yttrande över förslaget till omorganisation av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen icke vara beredd att intaga en bestämd ställning med avseende å här nämnda organisationsspörsmål, men ansåg det vara för tidigt att förutsätta, att på väg- och vattenbyggnadsstyrelsen skulle ankomma att på grundval av hamnutredningens utredningsresultat fortsättningsvis fullfölja arbetet på ökad planmässighet i den svenska hamnpolitiken. Att organisera den föreslagna andra utredningsbyrån under dessa förutsättningar syntes icke för det dåvarande böra förekomma. Med hänsyn till vad som anförts ansåg hamnutred-

ningen, att förslaget om väg- och vattenbyggnadsstyrelsens omorganisation, vad gällde frågan om andra utredningsbyråns uppgifter, tillsvidare borde få anstå.

I proposition till 1946 års riksdag framhöll statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet bl. a., att med avseende å de teknisk-administrativa uppgifter, som skulle åvila andra utredningsbyrå inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, framför allt behovsutredning och förberedande planläggning, de viktigaste avgörandena på detta område i stor utsträckning icke vore av teknisk natur utan gällde frågor av samhällsekonomiskt, närings- och socialpolitiskt, militärt och liknande innehåll. Statsrådet hänvisade i detta sammanhang till vad hamnutredningen anfört i fråga om behovsutredningarna rörande handelshamnar. Statsrådet ansåg det betydelsefullt, att man finge personal, framför allt på de ledande posterna, med speciell läggning och kompetens för den art av arbetsuppgifter, som komme i fråga. Beträffande utrednings- och planläggningsarbetet syntes det därvid kunna ifrågasättas, huruvida det icke kunde vara fördelaktigt att i större utsträckning än vad de sakkunniga förutsatt överflytta arbetsuppgifter till personal med annan utbildning än teknisk, t. ex. till befattningshavare med administrativ eller ekonomisk utbildning och med erfarenhet rörande näringspolitiska frågor. I anledning av hamnutredningens uttalande ville statsrådet särskilt framhålla, att sakkunnigförslaget beträffande hamnärendenas behandling icke innebure någon utökning av väg- och vattenbyggnadsstyrelsens arbetsuppgifter. I avbidan på resultatet av det förslag, som hamnutredningen kunde komma att framlägga, syntes väg- och vattenbyggnadsstyrelsen böra vara organiserad så, att den kunde fylla sin uppgift såsom det i första hand ansvariga ämbetsverket för den statliga hamnbyggnadspolitikens utformning. Statsrådet kunde med hänsyn härtill icke ansluta sig till hamnutredningens uppfattning, att med genomförandet av sakkunnigförslaget i vad avsåge frågan om andra utredningsbyråns uppgifter tills vidare borde anstå.

Hamnbyråns personalorganisation borde emellertid enligt statsrådet uppbyggas med stor försiktighet. Med hänsyn till vad som anförts beträffande arten av utredningsbyråernas arbetsuppgifter ansåg sig statsrådet vidare böra förorda, att möjlighet hölles öppen, att inom den avsedda personalramen tillföra hamnbyrå även annan än teknisk sakkunskap. Särskilt på hamnbyggnadsväsendets område med de dominerande näringspolitiska frågor, som där förekomma, syntes det nämligen tveksamt, huruvida det skulle bli va möjligt för väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att förvärva ingenjörspersonal med tillräcklig kompetens att överblicka och rätt bedöma även dessa icke tekniska spörsmål.

Vad beträffar den lokala hamnorganisationen, som enligt de sakkunnigas förslag skulle inordnas under vägförvaltningarna, hade väg- och vattenbyggnadsstyrelsen föreslagit, att ledningen av hithörande arbeten skulle koncentreras till fyra vägförvaltningar, medan de övriga i huvudsak skulle vara befriade från befattningen med ifrågavarande uppgifter. Inom var och en

av de vägförvaltningar, vilka sålunda i första hand skulle svara för hamnarbetena, skulle dessa jämförelsevis självständigt skötas av en särskild, på dylika arbeten specialiserad arbetschef. Statsrådet sade sig icke ha velat motsätta sig en sådan organisation att tillämpas som en övergångsform, därest väg- och vattenbyggnadsstyrelsen skulle finna det erforderligt.

Statsutskottet underströk, att ett starkt behov föreläge av en mera ingående behovsutredning rörande kommunikationsanläggningar, som ankomme på väg- och vattenbyggnadsstyrelsens handläggning, samt ett klarläggande av de olika företagens betydelse för de berörda bygderna och för näringslivet. Utskottet ansåg även att framför allt utredningsbyråerna borde utrustas med — förutom teknisk personal — tjänstemän med administrativ eller ekonomisk utbildning och med erfarenhet i näringspolitiska frågor.

Utskottet sade sig icke vara berett att i enlighet med vissa motionärers förslag tillstyrka en särskild organisation för hamnarbetena, men ansåg att dessa vore av en så speciell art, att den härför avsedda personalorganisationen kunde och borde erhålla en så fristående ställning som möjligt, tillsvi- vidare inom den nya organisationens ram. Enligt utskottets mening borde slutlig ställning till hamnarbetsorganisationens framtida gestaltning icke för det dåvarande tagas, utan denna fråga borde av Kungl. Maj:t upptagas till förnyad prövning senast vid den tidpunkt, då resultaten av pågående utredningar på hamnbyggnadsväsendets område föreläge.

Riksdagens beslut hänförde sig till vad statsutskottet enligt vad ovan anförts föreslagit. I riksdagsskrivelsen framhålles beträffande väg- och vattenbyggnadsstyrelsens allmänna organisation, att även om det kunde vara föremål för tvekan huruvida icke arbetet även vid en vertikal organisation skulle kunna anordnas lika effektivt som vid en horisontell, hade riksdagen funnit övervägande skäl tala för att den nya organisationen uppbyggdes i huvudsak enligt de grunder, som av departementschefen förordats. Vad särskilt personalorganisationen å hamnbyrå samt inrättandet av fyra hamnarbetsdistrikt beträffar erinrade riksdagen med anledning av en motion i ämnet om att enligt Kungl. Maj:ts förslag de för andra utredningsbyrå avsedda arbetsuppgifterna helt och hållet skulle hänföra sig till hamnbyråns verksamhetsområde. Härigenom skulle hamnarbetsfrågorna på utrednings- och planlägningsstadiet erhålla en tämligen självständig ställning. Hamnbyråns konstruktions- och byggande uppgifter skulle däremot helt inordnas i konstruktionsbyrå och byggnadsbyrå. Riksdagen vore icke beredd att besluta en särskild organisation för hamnarbetena men ansåge i enlighet med vad statsutskottet anfört att dessa vore av en så speciell art, att den härför avsedda personalorganisationen kunde och borde erhålla en så fristående ställning som möjligt, tillsvi- vidare inom den nya organisationens ram. Enligt riksdagens mening borde slutlig ställning till hamnarbetsorganisationens framtida gestaltning icke tagas för det dåvarande, utan denna fråga borde av Kungl. Maj:t upptagas till förnyad prövning senast vid den tidpunkt, då resultaten av pågående utredningar på hamnbyggnadsområdet föreläge.

Efter ingående överväganden har hamnutredningen ansett sig kunna ansluta sig till den mening, som statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet givit uttryck åt i propositionen till 1946 års riksdag om väg- och vattenbyggnadsstyrelsens omorganisation, att detta ämbetsverk bör organiseras så, att det kan fylla sin uppgift såsom det i första hand ansvariga ämbetsverket för den statliga hamnbyggnadspolitikens lämpliga utformning, en uppfattning som delades av riksdagen. Utredningen menar sig kunna göra detta särskilt med hänsyn till den strävan, som återspeglas i styrelsens instruktion, att göra ämbetsverket till en icke blott teknisk myndighet, som har att noggrant följa utvecklingen av kommunikationsväsendets alla grenar, utan en myndighet som har att »ägna uppmärksamhet åt de ekonomiska betingelserna för olika slag av kommunikationsmedel och den ändamålsenliga avpassningen dem emellan», samt att »verka för en sådan tekniskt och ekonomiskt ändamålsenlig planläggning och utveckling i nämnda hänseenden, som bäst kan främja samhällsintresset». Utredningen finner emellertid, att detta förutsätter, att ämbetsverkets andra utredningsbyrå, hamnbyrån, utbygges så, att den kan fungera såsom det centrala statliga organet för nämnda politik.

Såsom utredningen framhållit i sitt yttrande över förslaget till väg- och vattenbyggnadsstyrelsens omorganisation borde den statliga behovsgranskningen av föreliggande hamnbyggnadsprojekt omfatta ej blott en teknisk, ekonomisk och finansiell prövning utan jämväl och särskilt en *samhällsekonomisk* sådan av behovet utav hamnbyggnad. Denna prövning kräver ej blott härför särskilt lämpad personal utan även att denna oavbrutet följer utvecklingen av näringsliv och transportförhållanden m. m. inom hamnsamhällena och deras uppland liksom utvecklingen inom sjöfartens område, fartygens djupgående och andra dimensioner för olika slags trafik, tendenser i handelns och industriens organisation m. m. Den kräver att man äger tillgång till alla de uppgifter, som erfordras för en ingående överblick över samtliga investeringsprojekt i fråga om hamnar, kanaler och farleder samt att man följer trafiken i desamma och dess ekonomi. Den kräver att man granskar räkenskaperna för nämnda kategorier av företag och kontrollerar ej blott byggnadsekonomien utan även att medel finnas för och begagnas till täckande av driftkostnader, däribland reparation och underhåll. Den kräver en omfattande rådgivningsverksamhet och bästa kontakt med vederbörande hamn-, kanal- och farledsförvaltningar. Den kräver också samarbete med andra statliga organ inom området. Den kräver att man ingående följer med det rationaliseringsarbete, som f. n. bedrivs i Sverige och utlandet på transportväsendets område. Den kräver samverkan med den planeringsverksamhet och de lokaliseringstuderingar, som bedrivs inom nämnda område samt på industriens fält.

Utredningen har noga övervägt, huruvida man icke lämpligen kunde låta den samhällsekonomiska delen av behovsprövningen äga rum inom ett ämbetsverk — *kommerskollegium* — medan den tekniska behovsprövningen samt eventuellt även kontrollen av hamnarnas mera affärsekonomiska och

finansiella behovsundersökningar kunde förläggas till ett annat, mera tekniskt ämbetsverk — *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen*. En sådan uppdelning skulle medföra såväl fördelar som nackdelar. Det råder ett nära samband mellan den tekniska dimensioneringen och affärsmässiga utformningen av ett hamnbyggnadsprojekt samt bedömningen av det samhällsekonomiska behovet av en utbyggnad. Det ena ämbetsverket kan därför svårligen utföra sitt uppdrag utan tillgång till expertis på det andra området, om än tyngdpunkten i de olika ämbetsverken lägges på olika håll. På så sätt vinnes visserligen en kvalificerad utredningsapparat, men till priset av överdimensionering av personal, tidsutdräkt vid ärendenas handläggning och därav följande betydande kostnadsökning. Denna lösning av frågan kan därför ej tillstyrkas.

Går man sedan att välja ett utredande ämbetsverk, vill hamnutredningen först avvisa tanken på ett nytt ämbetsverk av det skäl, att ej minst i ekonomiskt hårt ansträngda tider nya verktyg till stor kostnad ej böra anskaffas, när gamla till rimliga kostnader kunna göras fullt användbara.

Valet skulle sålunda stå mellan de två ämbetsverk, som närmast kunna ifrågakomma — kommerskollegium samt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

Kommerskollegium äger mycket material av värde för utredningsarbetet och har givetvis erfarenhet vid bedömandet av näringspolitiska frågor. Men för behovsprövningens tekniska del står kollegium främmande, ej minst för fiskehamnsärendena, vilka normalt enligt uppgift utgöra ca $\frac{3}{4}$ av väg- och vattenbyggnadsstyrelsens hamnbyrås arbetsvolym. En förutsättning för utredningens förläggning till kollegium är således en betydande utbyggnad av personalen, både för den samhällsekonomiska och den tekniska prövningen av hamnärendena. Och ändå skulle det vara svårt eller omöjligt för kollegium att för tillfälligt behov utnyttja den arbetskraft och den erfarenhet, som finnes i väg- och vattenbyggnadsstyrelsens konstruktionsbyrå och andra byråer. En nackdel för ifrågavarande organisation är att i synnerhet den tekniska personalen skulle få starkt begränsade befordringsmöjligheter, då ämbetsverket icke inom andra byråer äger personal med den utbildning som här kräves.

Att förlägga hela behovsprövningen, även den tekniska delen därav, till kommerskollegium har ej synts vara tänkbart.

Återstår då väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Även här kräves en utbyggnad, dock huvudsakligen av samhällsekonomisk sakkunskap och inom mycket måttliga gränser. Denna utbyggnad kommer vidare att ske på den grund, som av statsmakterna lades år 1946 vid omorganisation av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och i överensstämmelse med de principer, som då godkändes av statsmakterna för hamnärendenas handläggning.

Ett tillfälligt behov av kommerskollegii medverkan vid hamnärendenas behandling kan naturligtvis tänkas och remissvägen står då öppen. Det värdefulla material för utredningsarbetet, som kommerskollegium har tillgång till, bör givetvis ställas till väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förfogande.

Viss tvekan kan råda angående överflyttandet av prövningen av hamntaxe-, kanal- och farledstaxefrågor från kollegium till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Men den kontroll, som i dessa frågor utövas av kollegium, är av mera formell natur och inskränker sig väsentligen till att gälla huruvida hamntaxeförordningens föreskrifter efterföljas eller ej. Det skulle erfordras en mera ingående affärsekonomisk prövning av räkenskaperna än den som nu sker för att upptäcka, huruvida viss fondering och ett ianspråktagande av överskottsmedel ägt rum utan att de beräknade kostnaderna ingå i de uppgifter, som ligga till grund för hamntaxans fastställande. Utöver en sådan kontroll, som ju nära förenar bedömandet av investeringsfrågor med hamntaxan och rörelsens resultat, synes en kontroll i fråga om hamnar, kanaler och farleder med statsbidrag även böra gälla reparations- och underhållskostnadernas storlek och möjlighet att behålla anläggningarna i gott skick. Tyvärr har det förekommit i icke obetydlig grad, att hamnarbeten som utförts med statsbidrag icke underhållits utan efter vissa år krävt nya statsbidrag för att sättas i stånd. Dessa omständigheter göra att utredningen ansett att taxefrågorna böra överflyttas från kommerskollegium till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Sistnämnda myndighet är icke främmande för sådana ärenden, utan har tvärtom i ganska stor utsträckning handlagt dylika. Även i dessa fall kunde kommerskollegii mening vid behov inhämtas remissledes.

På kollegii verksamhetsområde återstå eljest inom förevarande sfär frågor angående hamnområde och i viss mån hamnordningar. Det vill synas, som om det icke skulle möta olägenhet att överflytta dessa till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, som icke saknar erfarenhet på området i fråga.

Den statliga kontrollen av hamnbyggnadsverksamheten sådan den nu utövas, oavsett den allmänna investeringskontrollen, är av flera slag. Om man bortser från den kontroll, som har att göra med tillstånd att bygga i vatten (vattenlagen) och den som gäller stadsplan (enligt stadsplanlagen) samt den allmänna uppsikt lotsverket äger, består kontrollen huvudsakligen av a) den verksamhet, som utövas av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, vilken står i samband med *statsbidrag* till hamnbyggnad och den inspektionsverksamhet som styrelsen i anslutning härtill utövar samt b) den verksamhet, som utövas av finansdepartementet och finansrådet i samband med tillstånd till upptagande av *lån* för hamnbyggnadsprojektens finansiering, varvid kommerskollegium i viss utsträckning plägar höras liksom i fråga om statsbidrag. Vad beträffar hamnbyggnadsverksamhet, där finansiering äger rum på annat sätt, d. v. s. med *egna medel* (även uttaxerade) äger ingen egentlig statlig kontroll av nyss nämnt slag rum, ehuru viss sådan kunde ske genom taxekontrollen.

Det synes hamnutredningen, att man för att kunna erhålla en överblick över hela investeringsverksamheten i hamn- och farledsbyggnader borde, i likhet med vad som enligt lag och förordning gäller i ett flertal länder, exempelvis Danmark, Norge och USA, genom *anmälningsskyldighet* i fråga

om byggnadsprojekt och insändande av ritningar centralt — hos väg- och vattenbyggnadsstyrelsen — erhålla uppgifter om vad som planeras och är under utförande på området. Tillgången till detta material bör underlätta och påskynda behandlingen av de hamnärenden, som bliva föremål för Kungl. Maj:ts prövning.

Endast genom en anmälningsskyldighet kan det statliga organ, som närmast skall utöva statens kontroll å hamnbyggnadsområdet, hålla å jour en plan över vad som göres och planeras, och endast härigenom göres ett bedömande av byggnadsverksamhetens omfattning, totalt och lokalt, möjligt. Det må erinras om att behandlingen av ett statsbidragsärende kan i viss mån vara beroende av hur man planerar utbyggnader på annat håll, varom upplysning erhålles genom anmälningsskyldigheten.

Anmälningsplikten bör kunna begränsas med hänsyn till arbetenas omfång, varvid hänsyn även bör tagas till hamnens storlek och arbetets art. För mindre hamnar, som icke ha råd att själva hålla sig med erforderlig expertis, kan anmälningsförfarandet med den granskning och rådgivning, som därmed kommer till stånd, bliva av mycket stor betydelse, och vad de stora hamnarna beträffar torde för landets hamnväsen befruktande samverkan kunna påräknas mellan det statliga organet och hamnförvaltningarna.

Skäl kunna givetvis anföras för, att varje hamnbyggnadsärende ur samhällsekonomisk synpunkt borde undergå samma prövning av statlig myndighet. Ur denna synpunkt är det likgiltigt, om en hamnbyggnad utföres med statsbidrag eller med av kommunen upplånade medel, besparade sådana eller för ändamålet uttaxerade medel. Är hamnarbetet obehövt och samhällsekonomiskt icke försvarbart eller är det tekniskt otillfredsställande bör det icke komma till stånd.

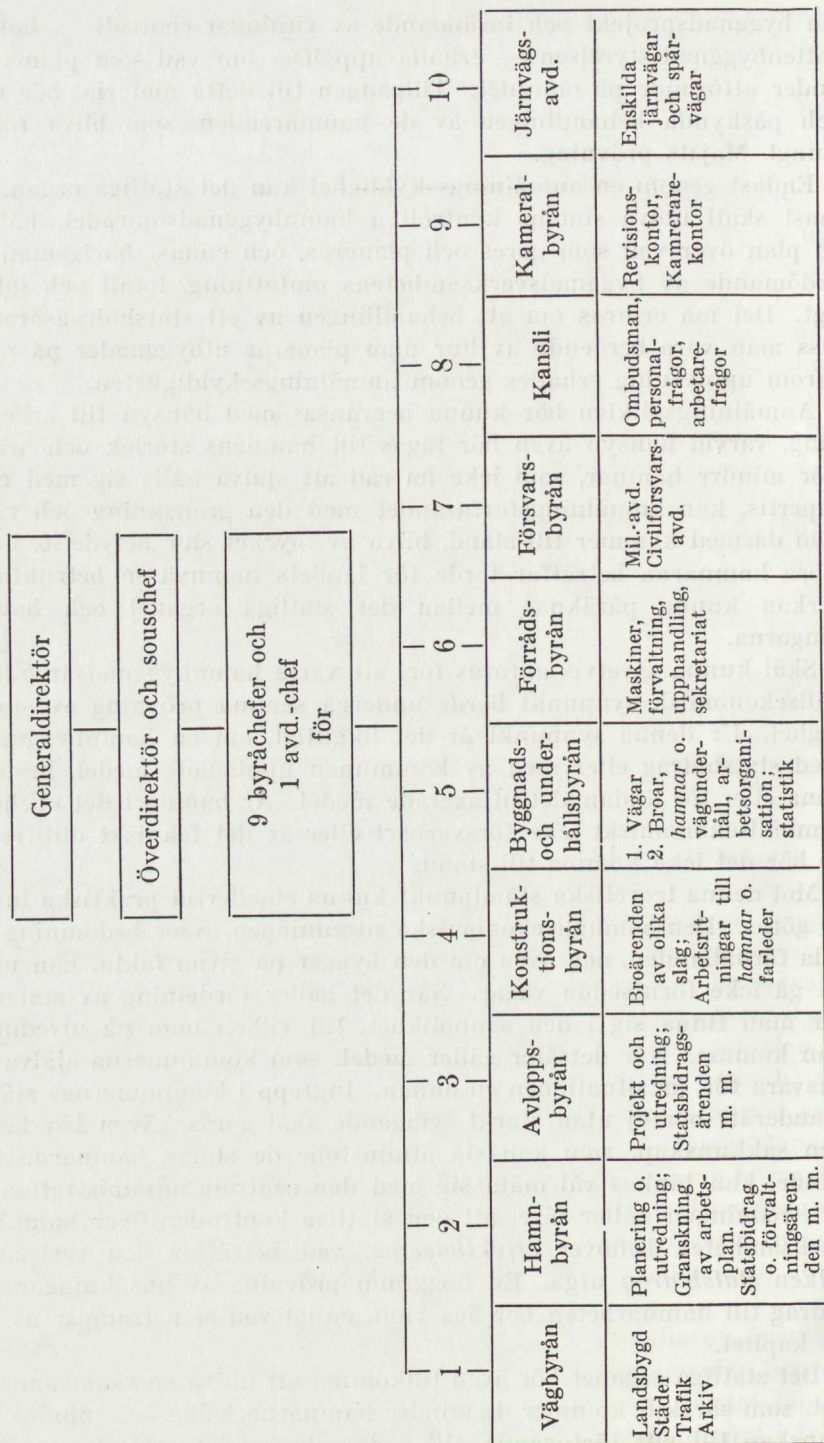
Mot denna teoretiska ståndpunkt kunna emellertid praktiska invändningar göras. Den samhällsekonomiska utredningen avser bedömning av framtida förhållanden, och även om den bygger på givna fakta, kan utvecklingen gå icke förutsedda vägar. När det gäller fördelning av statens medel, får man finna sig i den sannolikhet, till vilken man på utredningsvägen kan komma. När det åter gäller medel, som kommunerna själva äga eller ansvara för, är situationen en annan. Ingrepp i kommunernas självbestämmanderätt bör ej utan starkt tvingande skäl göras. Även bör beaktas, att den sakkunskap, som kan stå åtminstone de större hamnarna till förfogande, kan tänkas väl mäta sig med den centrala administrationens.

Utredningen håller före, att den statliga kontrollen över hamnbyggnadsverksamheten behöver *effektiviseras*, vad beträffar den verksamhet, till vilken *statsbidrag* utgå. En noggrann prövning av ansökningar om statsbidrag till hamnarbeten bör äga rum, enligt vad som framgår av föregående kapitel.

Det statliga organet bör även tillkomma att utöva en rådgivande befogenhet, som särskilt kommer de mindre hamnarna, vilka äga mindre egen sakkunskap till sitt förfogande, till godo, liksom det erbjuder möjlighet för

VÄG- OCH VATTENBYGGNADSVÄRKET

ORGANISATIONSPLAN GÄLLANDE EFTER DEN 30 JUNI 1946



Ann. Under 5:te byråns 2:a avd. sortera i tekniskt avseende: 4 st hamnarbetsavdelningar i Stockholm, Karlskrona, Göteborg och Härnösand.

finansdepartementet och finansrådet att erhålla sakkunniga utredningar vid behandling av låneärenden. Ett avslag på en låneansökan synes dock böra vara starkt motiverat. Genom en rådgivande verksamhet tror emellertid utredningen, att den statliga organisationen i förevarande liksom i andra slag av byggnadsärenden skall kunna sprida kännedom om de samhälls-ekonomiska synpunkterna och den därav betingade inställningen till de olika byggnadsprojekten.

Utredningen anser det önskvärt, att hamnarnas centralorganisation, Svenska hamnförbundet, blir företräd i finansrådet vid behandlingen av låneärenden gällande hamnar. Dessutom håller utredningen före, att samråd bör äga rum mellan den statliga myndighet, som får sig anförtrott det närmaste ansvaret för statens hamnbyggnadspolitik, och detta förbund.

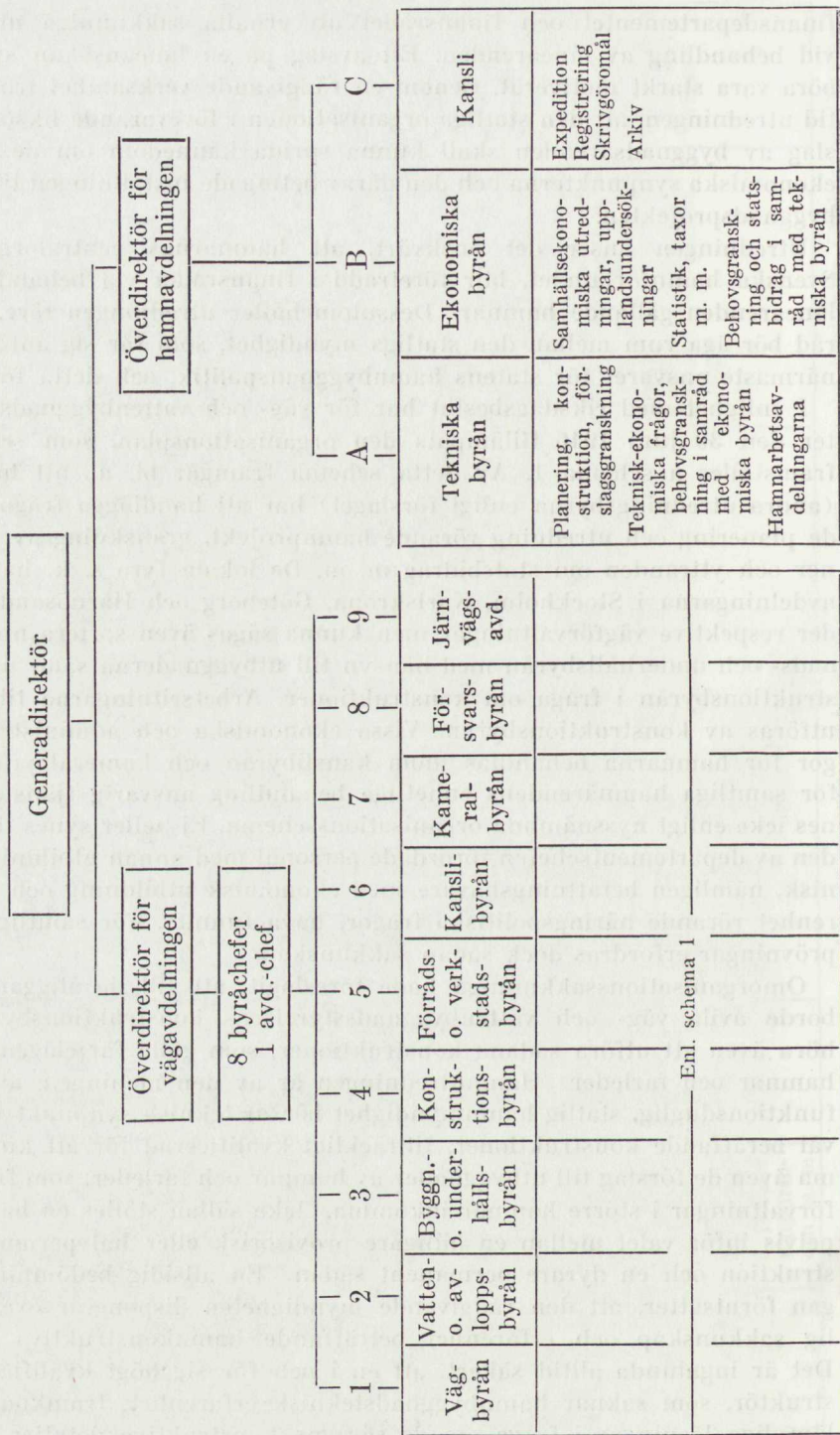
I enlighet med riksdagsbeslut har för väg- och vattenbyggnadsverket efter den 30 juni 1946 tillämpats den organisationsplan, som schematiskt framställs å schema 1. Av detta schema framgår bl. a., att hamnbyrån (andra utredningsbyrån enligt förslaget) har att handlägga frågor angående planering och utredning rörande hamnprojekt, granskning av arbetsplaner och yttranden om statsbidrag m. m. De lokala fyra s. k. hamnarbetsavdelningarna i Stockholm, Karlskrona, Göteborg och Härnösand lyda under respektive vägförvaltningar men kunna sägas även sortera under byggnads- och underhållsbyrån med hänsyn till utbyggnaderna samt under konstruktionsbyrån i fråga om konstruktioner. Arbetsritningarna till hamnar utföras av konstruktionsbyrån. Vissa ekonomiska och administrativa frågor för hamnarna behandlas inom kanslibyrån och kameralbyrån. Någon för samtliga hamnärendens enhetliga behandling ansvarig tjänsteman finnes icke enligt nyssnämnda organisationsschema. Ej heller synes tillgång till den av departementschefen förordade personal med annan utbildning än teknisk, nämligen befattningshavare med ekonomisk utbildning och med erfarenhet rörande näringspolitiska frågor, hava funnits. För samtliga behovsprovningar erfordras dock sådan sakkunskap.

Omorganisationssakkunniga hade föreslagit, att till de åligganden, som borde åvila väg- och vattenbyggnadsstyrelsens konstruktionsbyrå, skulle höra även att utföra sådana konstruktioner, som gälla färjelägen, bryggor, hamnar och farleder. Hamnutredningen är av den mening, att en fullt funktionsduglig, statlig hamnmyndighet bör ur teknisk synpunkt vara, jämväl beräffande konstruktioner, tillräckligt kvalificerad för att kunna bedöma även de förslag till utbyggnader av hamnar och farleder, som från hamnförvaltningar i större hamnar inkomma. Icke sällan ställes en hamn exempelvis inför valet mellan en billigare provisorisk eller halvpermanent konstruktion och en dyrare permanent sådan. En allsidig bedömning av frågan förutsätter, att den rådgivande myndigheten disponerar över tillräcklig sakkunskap och erfarenhet beträffande hamnkonstruktiva principer. Det är ingalunda alltid säkert, att en i och för sig högt kvalificerad konstruktör, som saknar hamnbyggnadsteknisk erfarenhet, framkommer med lämpliga lösningar i fråga om de säregna konstruktiva detaljer, som ofta

VÄG- OCH VATTENBYGGNADSVÄRKET

FÖRSLAG TILL OMORGANISATION

Med hänsyn till hamnbyråns förändring till hamnavdelning



förekomma i hamnbyggnadsförslag. Studiet av hamnteknikens olika delar är egenartat och kräver långvarig, odelad uppmärksamhet, innan expertis förvärvats. Tillfälligt anlitate konstruktörer nå i allmänhet icke lika goda resultat som den rutinerade hamnteknikern.

Även om hamnbyrån utrustas för att handlägga frågor, som beröra konstruktioner av olika slag, bör detta givetvis icke hindra en sådan — icke minst ur ekonomisk synpunkt ändamålsenlig — arbetsfördelning, att konstruktionsbyrån tillfälligt ställer kompletterande teknisk expertis till hamnorganets förfogande.

Hamnutredningen håller före, att det organ — väg- och vattenbyggnadsstyrelsens hamnbyrå — som enligt uttalande av regering och riksdag avsetts att närmast svara för den statliga hamnbyggnadspolitiken, för att fylla sin uppgift måste disponera dels erforderlig teknisk sakkunskap, dels ekonomisk sådan, innefattande såväl affärsekonomisk och trafikekonomisk som samhällsekonomisk utbildning och erfarenhet i näringspolitiska frågor.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens organisation, sådan utredningen föreslår den, framgår av *schema 2*.

Utredningen har ifrågasatt, huruvida icke den sålunda utvidgade hamnbyrån riktigtast borde förläggas som en fristående myndighet med väg- och vattenbyggnadsstyrelsen såsom chefsmyndighet. Men utredningen har vid sina överväganden stannat för att den lämpligast borde ingå såsom den ena delen av styrelsen, lydande liksom den andra — avseende vägväsendet — under en överdirektör. Den erhåller ändock en fristående ställning gentemot den andra delen. Styrelsen skulle sålunda enligt förslaget bestå av tvenne avdelningar, som förslagsvis kunna benämnas *vägavdelningen* och *hamnavdelningen*.

Hamnavdelningen skulle uppdelas på tvenne byråer, en teknisk och en ekonomisk samt ett kansli.

Den *tekniska byrån* skulle arbeta på flera sektioner, som handlägga ärenden beträffande planering av hamnar, granskning och nyutförande av konstruktioner av olika slag, granskning av till styrelsen för yttrande inkomna utbyggnadsförslag, vare sig för dessa ifrågasatts statsbidrag eller icke, samt teknisk kontroll av sådana arbeten, till vilka statsbidrag utgå. Därest hamnavdelningens chef själv besitter teknisk kompetens, torde önskemålet, att sakkunskap i konstruktionsfrågor skall finnas inom byrån, kunna genom lämpligt utvald personal tillfredsställande fyllas utan ökning av hamnbyråns nuvarande personal. Till den varierande kontrollverksamhet, som för hamnbyggnader kan komma att åläggas den tekniska byrån, har icke tagits hänsyn, emedan denna verksamhet förutsättes till övervägande del ombesörjd genom den tillfälliga personal, vars löner påföras respektive byggnadsanslag. Av samma skäl har hänsyn ej heller tagits till de lokala s. k. hamnarbetsavdelningarna, som utredningen anser böra organisatoriskt underordnas hamnavdelningen.

Byrån skall handlägga tekniskt-ekonomiska frågor, gemensamt med den ekonomiska byrån verkställa behovsprövningar och därvid företrädesvis

ur byggnadsekonomisk synpunkt belysa tänkbara alternativa lösningar av byggnadsprojekt m. m. Även sådana stadsplane- och generalplanefrågor, som beröra hamnarna, böra utredas under samverkan med den ekonomiska byrån. Av mycket stor betydelse är, att den tekniska byrån ständigt följer sjöfartens växlande behov av farleder med olika djup samt vad gäller hamnarna tekniska anstalter av skilda slag och därvid gör sig förtrogen med lösningar, som i skilda orter och länder föreslagits och prövats.

Den *ekonomiska byrån* skall noga följa de samhällsekonomiska frågor, som vid varje tid hava betydelse för utvecklingen av sjöfartens transportarbete och samverkan mellan olika trafikmedel såväl inom det egna landet som internationellt. I frågor, som ekonomiskt beröra rikets olika trafikmedel, förutsättes samverkan äga rum med motsvarande organ inom såväl landsvägsfart som järnvägsfart. Byrån skall utföra upplandsutredningar och andra undersökningar angående det samhällsekonomiska behovet av hamnbyggnader, kanal- och farledsarbeten. Den skall verkställa den affärsekonomiska och finansiella granskningen av föreliggande utredningar till byggnadsprojekt. Byrån skall handlägga taxefrågor, hamnområdes- och hamnordningsfrågor, verkställa granskning och kontroll av räkenskaper för hamnar, kanaler och farleder. Den skall insamla och bearbeta den statistik, som erfordras för taxefrågornas handläggning och för bedömningen av utbyggnadsbehov m. m.

Kansliet skall handhava in- och utgående expeditioner, registrering, arkivvård, m. m.

Lönestaten för den nuvarande hamnbyrån framgår av följande.

Befattning	Lönegred	Lön enligt	
		lägsta löneklass kr/mån	högsta löneklass kr/mån
1 byråchef.....	Cp 10	1 594	1 594
1 förste byråingenjör.....	Ca 29	1 234	1 396
1 » »	Ce 29	1 234	1 396
1 byråingenjör	Ce 27	1 119	1 292
1 »	Ca 24	955	1 119
1 »	Ce 24	955	1 119
1 ingenjör	Ce 21	805	955
1 ritare	Ce 19	726	853
1 kanslibitråde	Ca 11	519	591
1 kontorsbiträde	Ca 8	441	519
1 »	Ce 8	441	519
	Summa kr. per mån.	10 023	11 353
	Summa kr. per år	120 276	136 236

Denna lönestat — som innesluter rörligt tillägg — synes böra oförändrad gälla för hamnavdelningens *tekniska byrå*.

För avdelningens *ekonomiska byrå samt kansli* skulle följande lönestat gälla:

Befattning	Lönegrad	Lön enligt	
		lägsta löneklass kr/mån.	högsta löneklass kr/mån.
1 byråchef.....	Cp 10	1 594	1 594
1 aktuarie.....	Ca 24	955	1 119
1 byråsekreterare.....	Ca 24	955	1 119
1 amanuens ¹	Cf 17—Ce 24	666	1 008
1 kanslibitråde.....	Ca 11	519	591
1 kontorsbiträde.....	Ce 8	441	519
1 ».....	Ce 8	441	519
	Summa kr per mån.	5 571	6 469
	Summa kr. per år	66 852	77 628

Totala lönekostnaden för hamnavdelningen skulle alltså, om ekonomiska byrån och kansliet utbyggas enligt ovanstående förslag, utgöra följande, varvid man räknat med medeltal av lägsta och högsta löneklass:

	Lönegrad	Belopp kr.
överdirektör.....	Cp 18	24 528
teknisk byrå.....		128 256
ekonomisk byrå och kansli.....		72 240
	Summa kronor	225 024

Om härifrån avgår lönekostnaden för den nuvarande hamnbyrån, enligt ovan, blir statsverkets merkostnad för löner genom inrättandet av en hamnavdelning 96 768 kronor.

Genom hamnavdelningens inrättande bör en besparing äga rum i Kommerskollegii kostnader för dess utrednings- och granskningsarbete beträffande hamn- och farledstaxor, hamnområden m. m.

Hamnutredningen föreslår sålunda, att den nuvarande hamnbyrån inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen utbygges till en hamnavdelning under en överdirektör, att denna avdelning erhåller de vidgade uppgifter beträffande behovsprövning av hamnbyggnadsprojekt, handläggning av hamntaxe-, hamnområdes- och i viss mån hamnordningsfrågor m. m., som framgår av det ovanstående och som överflyttas från Kommerskollegium, samt att hamnavdelningen utrustas med härför erforderlig personal med samhällsekonomisk utbildning och erfarenhet i näringspolitiska frågor enligt det förslag till lönestat, som av utredningen framlagts.

¹ Enligt reglerad befordringgång.

KAP. XXI.

Önskemål beträffande utbyggandet av hamnstatistiken.

För att hamnstatistiken skall bli av verkligt värde såsom ett av medlemmen vid bedömandet av hamntrafikens omfattning och sammansättning samt hamnekonomin och därigenom även hamnarnas utbyggnadsbehov, har det syntts önskvärt att vissa kompletteringar komma till stånd.

Vad först *kommerskollegii hamnstatistik* beträffar må erinras om att den i fråga om *varutrafiken* omfattar endast *avgiftsbelagda varor*. Härigenom kommer icke det inrikes avgående godset att bli redovisat för Stockholm och Göteborg, och vad den sistnämnda hamnen angår inrikes ankommande gods endast för ett fåtal varor. Detta är en stor brist, som synes böra avhjälpas. För vissa år har man i Göteborg på grundval av de manifest, som lämnas vid fartygens hamnbesök, verkställt en undersökning av den icke avgiftsbelagda inrikestrafikens omfattning. För ett år, 1929, har en motsvarande undersökning utförts för Stockholm. Men med hänsyn dels till svårigheterna att på frivillig väg få in uppgifterna, dels till kostnaderna, har man ej fortlopande infordrat och bearbetat det ifrågavarande materialet.

I övrigt må i detta sammanhang framhållas, att statistiken i fråga om Malmö frihamn avser icke lossat och lastat gods utan gods som passerat hamnens landgräns, där avgiftsuppbörden äger rum. I detta fall torde dock tillfredsställande redovisning kunna ordnas. Ofta finnes i hamnarna viss undre gräns för avgiftsbeläggning av gods, varvid gods under denna gräns ej blir medtaget i statistiken. Men detta synes ej vara av större betydelse.

Då hamnutredningen anser det vara betydelsefullt, att man äger kännedom om så vitt möjligt *hela varutrafiken* i varje hamn, har utredningen sökt finna en utväg att på enklast möjliga och mest ekonomiska sätt erhålla komplettering av hamnstatistiken. Måhända skulle man från rederier och hamnarbetskontor erhålla erforderliga uppgifter. Måhända skulle man också i hamnordningarna för de hamnar, där viss inrikestrafik ej är avgiftsbelagd, kunna införa uppgiftsplikt för befälhavare för sådant gods, varvid ett enkelt formulär kunde komma till användning. Därest dylika förfaranden icke skulle visa sig ge åsyftade resultat, kunde man genom att införa en låg avgift lika för allt hittills oredovisat gods, sålunda vad gäller Stockholm och Göteborg för alla inrikes avgående varor och beträffande Göteborg dessutom för alla icke avgiftsbelagda inrikes ankommande varor, skapa möjlig-

het att erhålla den önskade kompletteringen. Varorna skulle anges med specifikation enligt ett särskilt formulär, och avgiften kunde erhålla ett särskilt namn, exempelvis *redovisningsavgift*. Avgiftssatsen kunde sättas så låg, att inkomsten skulle täcka de beräknade utgifterna för uppgifternas insamling och eventuellt deras bearbetning. Då avgiften icke äger karaktär av vanlig hamnavgift för varor, synes det icke vara nödvändigt att den ingår i hamntaxan. Föreskrift om dess utgående skulle kunna införas i hamnordningen.

Varutrafiken i hamnar med *lastageplatser* inom hamnområdet bör anges på sådant sätt, att ej dubbelredovisning äger rum.

I detta sammanhang må framföras önskemålet, att även för lastageplatser redovisningen av varutrafiken bör bli så fullständig som möjligt.

Ett viktigt önskemål är att *gemensam varunomenklatur* införas. Som det nu är, råda stora olikheter i hamntaxornas varuanguivning. Det formulär som kommerskollegium utsänder till hamnarna för uppgifternas inhämtande kan på grund härav icke ifyllas fullt korrekt. En systematisk överarbetning av varunomenklaturen bör genomföras, varvid hänsyn bör tagas till såväl hamntaxesympunkter som statistiska önskemål.

I övrigt må såsom ett önskemål framhållas, att hela varutrafiken redovisas *i ton*. Nu äro levande djur redovisade i stycketal, trävaror i kbm och träkol i hl. Vad angår de publicerade uppgifterna böra totalsiffror för varje hamn meddelas med åtskillnad på lossat och lastat gods samt in- och utrikes sådant. Vidare böra dylika summor anges för län och trafikområden samt för hela riket. Därest icke hamntaxornas avgiftssatser genomgående avse 100 kg eller ton, böra officiella omvandlingstal från kbm och hl samt st. (det sistnämnda för olika slag av levande djur) meddelas till ledning för hamnförvaltningarna.

Andra önskemål äro, att *flottgods*, som ju ej fraktas på fartyg, redovisas för sig samt att *fiskehamnarnas* trafik uppges separat.

Statistiken över *fartygstrafiken* i hamnarna skall enligt frågeformuläret vara fullständig, så att den omfattar även den icke avgiftsbelagda trafiken, d. v. s. huvudsakligen fartyg, som göra flera resor om dagen, samt vissa fartyg som anlöpa hamnen för särskilda ändamål. Det synes vara av vikt, att man skiljer ut *handelssjöfarten* såsom den väsentliga trafiken. Till handelssjöfart hänför man icke anlöpningen av krigsfartyg, av fartyg som blott skola reparera samt av nybyggda fartyg, som gå ut från varv utan last, liksom icke heller fartyg som anlöpa för storm, sjöskada, ilandsättande av besättningsmän eller sjuka. All sådan trafik synes böra redovisas för sig. Detsamma gäller fiskebåtstrafik, som ej räknas till handelssjöfart. Passerande fartyg ha ej heller mycket med hamnens handelssjöfart att göra och synas därför böra upptagas separat.

Vidare må nämnas, att reguljär *lokaltrafik* och *färjetrafik*, som ej är jämförbar med övrig handelssjöfart, bör särskiljas. Dock är det svårt att klart definiera lokaltrafik. Denna synes kunna anges som reguljär trafik, vilken är starkt lokalt begränsad och som huvudsakligen utgöres av passagerartrafik till och från hamnen. Trafik *inom* hamnen av detta slag bör icke redovisas.

Det synes, såsom ovan framhållits, vara angeläget, att trafik på *lastageplatser inom hamnområdet* ej blir dubbelräknad — dels för hamnen, dels för vederbörande lastageplats — något som gäller ej blott varutrafiken utan även fartygstrafiken.

Det må vidare framhållas, att redovisningen av barlastade fartyg bör göras enligt såvitt möjligt enhetliga grunder. Härvid synes den av kommerskollegium i det statistiska formuläret under senare år gjorda förändringen ge ett riktigt uttryck för vad man önskar erhålla upplysning om. Medan tidigare redovisats lastade och barlastade fartyg eller fartyg med last och i barlast, begär man nu uppgifter om ankomna fartyg, som lossat gods eller passagerare, och ankomna fartyg, som ej lossat gods eller passagerare. Det torde emellertid vara nödvändigt, att närmare påpekanden göras beträffande rubrikernas innebörd, särskilt vad angår lastageplatser.

Vidare synes det önskvärt, att man skiljer ej blott på trafik i inrikes och utrikes fart — varvid med utrikes fart menas direkt resa till resp. från utrikes ort — utan även uppdelar utrikestrafiken i *direkt och kombinerad* dylik. Kombinerad utrikestrafik avser fartyg, ankomna från resp. avgångna till utlandet *via* annan svensk hamn. Denna trafik har hittills i regel uppgivits som inrikestrafik, dock med olikheter i redovisningen sammanhängande med hamntaxornas föreskrifter. Det är alltså den trafik som distribuerar inkommande utrikesgods och uppsamlar utgående sådant, som det här gäller att få fram. Som det nu är, framträder en sådan hamn som Stockholm såsom en hamn med till största delen inrikestrafik, medan hamnen har övervägande utrikestrafik, ehuru trafiken till betydande del går via annan svensk hamn.

Hamnutredningen har slutligen funnit, att hamnstatistiken icke är fullständig så till vida, att den ej omfattar *hamnar och lastageplatser som ej äga av Kungl. Maj:t fastställd taxa*. Härigenom blir det svårt att erhålla en riktig redovisning av varutrafiken inom hamnar med större hamnområden, där lastageplatser med och utan taxa finnas. Men även i övrigt måste det anses vara en brist, att man icke äger någorlunda fullständiga uppgifter om trafiken i *alla* svenska hamnar.

Den nuvarande uppgiftsplikten i fråga om hamnstatistiken är knuten till fastställandet av taxor — hamntaxor och grundpenningstaxor. I den mån icke gällande författningsbestämmelser kunna medgiva fastställandet av skyldighet för hamn och lastageplats utan fastställd taxa att avge statistiska årsuppgifter, torde riksdagens bifall behöva inhämtas för en vidgad uppgiftsskyldighet, något som dock icke torde stöta på allvarligare hinder, då denna skyldighet inskränkes till att avse uppgifter om fartygs- och varutrafiken och icke omfattar även ekonomiska upplysningar om rörelsen. Utredningen föreslår vidare, att en översyn över kanal- och farledsstatistiken kommer till stånd, så att trafikens omfattning, art och lokala uppdelning erhålla belysning. Härvid bör möjligheten att erhålla statistik över varutrafiken i Falsterbokanalen och Hammarbyleden övervägas.

Hamnarnas egen statistik har, i den mån den sträcker sig längre än den officiella, visat sig ofta vara av mindre värde. Det synes hamnutredningen vara anmärkningsvärt, att hamnarna icke för eget behov äga sådan statistik, som ger dem möjlighet att överblicka hela sin rörelse och konstatera förändringarna i densamma samt anledningarna härtill. Det måste även anses vara av stort värde för hamnarna att kunna belysa, i vad mån en kaj är utnyttjad eller ej, hur hamnrörelsens ekonomi ställer sig för olika grenar av rörelsen etc.

Det synes därför vara ett hamnarnas intresse att äga en relativt utvecklad och fullständig statistik över varu- och fartygstrafiken i hamnen, varvid även fördelning på olika länder och trafikområden är önskvärd och ger upplysning om vilka slag av trafik hamnen har att betjäna och för vilka den behöver utrustas på det ena eller andra sättet.

Fartygs- och godsstatistiken synes böra vara specificerad för varje *kaj* och vara kombinerad med en *kranstatistik*, i den mån hamnarna äro försedda med lyftkranar. Av intresse bör i många fall vara att äga tillgång till uppgifter över fartygens djupgående, vilket dock måhända för vissa hamnar kan inskränkas till att gälla kajerna med det största vattendjupet.

För större upplandshamnar torde det vara av betydelse att kunna följa *varornas transportvägar* till och från upplandet och att kunna konstatera förändringarna härutinnan samt vidare vilket gods som konsumeras eller bearbetas på hamnorten. Hamnpolitiken, såväl byggnads- som taxepolitiken, är ju i väsentlig grad beroende av här antydda förhållanden.

Slutligen vill utredningen framhålla att det synes vara av värde, att *hamnarnas räkenskaper* uppställas och även i övrigt upprättas enligt enhetliga grunder. Som det nu är råder en stor heterogenitet härvidlag.

Vad angår redovisningen av hamnarnas finanser, som äger rum i samband med de årliga sammandrag av kommunernas räkenskaper, vilka ingå till finansstatistiken, utgiven av statistiska centralbyrån, synes det nu fastställda formuläret behöva undergå mindre justeringar för att, utöver den redovisning, som redan sker för hamnens finanser i förhållande till kommunen, även en redovisning av desamma för hamnen såsom självständig ekonomisk enhet skall kunna komma till stånd. Specifikation rörande drifts-inkomster i hamnförvaltningarnas räkenskaper bör tillkomma i likhet med vad som skedde före år 1945.

I detta sammanhang må framhållas, att den skyldighet, som enligt Kungl. brev av åren 1872 och 1890 ålåg kommerskollegium, att redovisa tolagserättningens användning i de olika städerna, bör överflyttas på statistiska centralbyrån, som intill år 1945 årligen infordrat dylika uppgifter.

KAP. XXII.

Sammanfattning.

I kap. I behandlas hamnarnas betydelse i transporthushållningen, vilken är mycket stor. Handelshamnarna äro ett lands in- och utfartsportar mot världen och äga en nyckelställning i transportväsendet därigenom att de utgöra den nödvändiga föreningslänken mellan vatten- och landtransport. För att fullgöra sina ur nationell och samhällsekonomisk synpunkt viktiga uppgifter hava vederbörande hamnsamhällen i regel bekostat dyrbara anläggningar. Staten har i allmänhet lämnat relativt ringa men under arbetslöshetstider avsevärda belopp. Däremot har staten sett som sin uppgift att underhålla och utbygga eller stundom bidraga till sådan verksamhet vad viktigare *farleder* beträffar, vilka till stor del stå i förbindelse med hamnarna.

I kap. II redogöres för hamntrafikens utveckling och fördelning på olika hamnar, varvid huvudvikten lagts på tiden 1913—39. Det är nämligen uppenbart, att hamnarnas utbyggande bör ske med hänsyn till trafikens utveckling.

I kap. III skildras hamnbyggnadsverksamhetens omfattning och finansiering. Hamnbyggnadsverksamheten visar stora variationer, med en viss eftersläpning i förhållande till handelns och sjöfartens aktuella behov. Då det tar tid innan hamnprojekten bliva färdiga och ärendena hinna passera de olika instanserna, kommer byggnadsverksamheten att samlas till toppår i konjunkturen, då medelstillgången är som störst. Den statsunderstödda byggnadsverksamheten, och särskilt den som är avsedd som ett medel mot arbetslöshet, verkar i viss mån modifierande, ehuru arbetena tendera att komma i gång först när den egentliga krisen redan är över.

De kommunala hamnarna bestrida större delen av nyanläggningskostnaderna med lånemedel; särskilt gäller detta storhamnar. Skattemedel spela en avsevärd roll blott för dessa sistnämnda. För medelstora och mindre hamnar betyda överskottsmedlen mera. Statsbidragen till kommunala hamnars nyanläggningar hava ökats starkt och utgjorde i genomsnitt per år 1934—38 ca 1,6 milj. kr.

I kap. IV redogöres för olika slag av hamnar med hänsyn till trafikens karaktär och omfattning. Här skildras olika typer, såsom lokalhamnar och upp-landshamnar, specialhamnar och allmänna regionalhamnar m. fl.

Det statliga intresset i hamnbyggnadsväsendet kommer in främst då en hamn är ett verktyg ej blott för hamnkommunen utan även för ett större upp-land. Därför har det syntts nödvändigt att ägna intresse åt hamnarnas upp-

landsförhållanden och fraktskillnadsgränser, varåt ägnats kap. V. Då det gäller massgods äro upplandsgränserna relativt givna och bestämda av transportkostnaderna. Dessa kostnader kunna emellertid förändras, och en sådan förändring sker bl. a. genom den fortgående elektrifieringen av järnvägarna, varigenom terminalkostnaderna intaga en relativt större andel än tidigare. Staten har att tillse, att trafiken på upplandet blir betjänad på riktigt sätt. Statens främsta uppgift vad gäller hamnbyggnader synes emellertid vara att medverka till att farleder, inseglingsrännor och hamnar erhålla sådana dimensioner och sådan utrustning, att de medge passage av de fartyg, som föra sådana laster, vilkas mest ekonomiska transportväg går över ifrågavarande hamnar.

Utvecklingen av vattendjupet i hamnarna samt behovet av olika hamndjup för olika slags trafik äro föremål för en närmare undersökning i kap. VI. Vattendjupet i hamnarna har antagit allt större dimensioner, sammanhängande med ökningen av fartygens djupgående. Att malmfartyg, tankfartyg och oceanlinjefartyg kräva stora djup är givet, något som dock berör ett relativt fåtal hamnar. Trampfartygens krav på djup hänför sig huvudsakligen till kol- och kokstrafikens behov av djupgående fartyg. Dessa fartyg dimensionera i hög grad de medelstora och mindre hamnarnas djup. Endast undantagsvis äger koltonnaget större djupgående än 6 meter — bortsett från de under efterkrigsåren vanliga stora amerikanska fartygen, som nu alltmera försvinna från svenska hamnar. Koltonnaget synes knappast heller, enligt vad man nu kan se, få ökat djupgående. Däremot finnes en tendens för vissa specialslag av fartyg i europeisk och oceanfart till ökat djupgående.

Ju mindre omfattande trafiken i en hamn är och ju mera den är inriktad på blott det lokala behovet, desto större synes sannolikheten vara för att fördjupningsbehovet är av mindre omfattning. Före kriget utnyttjades sällan de största djupen vid kaj i de största hamnarna av fartyg med det djupgående, som dessa kajer kunde mottaga. Behovet av större djup kan därför knappast vara aktuellt.

Om hamnkapaciteten och dess utnyttjande handlar kap. VII. För att bedöma nyanläggningsbehovet för en hamn bör man undersöka, i vilken mån dess kapacitet är utnyttjad. Det är många faktorer som inverka härvid. Hamnutredningen har gjort ett försök att i flera hänseenden belysa detta spörsmål. En faktor av betydelse är utvecklingen av hamnarnas tekniska utrustning, vilken belysts i kap. VIII.

Om varutrafikens sammandragning till och uppdelning på olika hamnar handlar kapitel IX. Rådande förhållanden och tendenser härvidlag inverka på anläggningsbehovet. En stor del av importen, exporten och inrikestrafiken går över mindre hamnar, därför att transportkostnaderna på detta sätt bliva lägre än om en koncentration ägde rum. Detta gäller särskilt massgods såsom stenkol och koks, foder- och gödningsmedel, byggnadsmaterial m. m. Av dessa varor uppkommer icke någon större koncentration till de största hamnarna men väl en sådan till de medelstora hamnarna med större uppland. Vissa varor ha naturliga skeppningshamnar, såsom malm, sten och trävaror.

Ett annat slag av koncentration gäller varor som tåla en kombinerad transport med omlastning, d. v. s. mera högvärdiga varor.

Vårt lands stora utsträckning och olika naturbetingelser i skilda landsdelar göra en viss, ofta ganska betydande decentralisering naturlig. Emellertid ha olika omständigheter medverkat till att vi erhålla trenne huvudkoncentrationspunkter för befolkning, industri och handel i våra tre största städer, vilka genom sin blotta existens verka ytterligare attraherande på både befolkning och affärsliv. Vad inrikestrafiken beträffar råder icke den starka koncentration till storhamnarna, som man kanske kunde ha väntat. Det som förorsakar större uppdelning av denna trafik på en mängd hamnar är framför allt, att den till stor del består av tungt massgod, sammanhängande med byggnadsverksamheten. Byggnadsmaterial har samma betydelse för inrikestrafikens fördelning på olika hamnar som stenkol och koks haft och åter torde få för utrikestrafiken. Utvecklingen synes peka i den riktningen, att de flesta slag av styckegods gå över till landväga befraktning, d. v. s. till järnvägstransporter på längre avstånd och biltransporter på kortare sådana. Och även stora delar av massgodset synas visa en tendens i samma riktning.

Trots att massgodset alltmera dominerar inom inrikestrafiken på sjön, är det anmärkningsvärt små kvantiteter, som komma på de olika hamnarna. Man synes därför ha anledning iakttaga försiktighet, då det är fråga om utbyggnader av hamnar med hänsyn till inrikestrafikens behov. Det är huvudsakligen för industriella behov, som utbyggnader i sådana fall kunna tänkas komma i fråga.

Hamnutredningen har enligt sina direktiv i kap. X verkställt ingående undersökningar angående den transoceaniska linjetrafikens koncentration till vissa svenska hamnar. Undersökningarna ha gällt bl. a. den faktiska koncentrationen och vissa varors transportorganisation, järnvägarnas möjligheter att taga emot ökad trafik till koncentrationshamn samt industriens och sjöfartens intressen i frågan.

Utredningen har ägnat kap. XI åt frågan om statens ställning till hamnbyggandet, varvid en redogörelse lämnats dels för den historiska utvecklingen, dels för de nuvarande förhållandena. Härvid har redogjorts för grunderna för och storleken av statens bidrag men också för de olika slag av statens kontrollerande verksamhet på området genom investeringskontrollen och lånekontrollen m. m.

Kap. XII handlar om staten och hamnarna i utlandet, varvid skildras förhållandena i Danmark, Norge, Finland, England, USA och Kanada. Häri ingår en redogörelse för de iakttagelser, som gjordes av den delegation av utredningen, som år 1946 besökte USA och Kanada.

Efter en analys i kap. XIII av hamnbyggnadsfrågornas transportekonomiska sammanhang, varvid beröres bl. a. sambandet mellan byggnadsverksamheten, ekonomin och taxeförhållandena, skildras i kap. XIV tendenser i näringslivets utveckling och deras samband med behovet av hamnarnas utbyggande. Här framhålles, att den idealiska takten i byggnadsverksamheten

bör vara sådan, att transportbehovet för viss överskådlig framtid täckes, under beaktande av att alla rationaliseringsmöjligheter tillvaratagas. För ett land som Sverige, där exporten spelar en så stor roll och där importen även är omfattande, bestämmes transportbehovet närmast av produktionens och handelns utveckling. En grundläggande faktor härvidlag är befolkningsutvecklingen, som närmast skulle ge uttryck åt konsumtionens förändringar, där dock en stigande standard spelar en mycket stor roll.

En serie av data angående den industriella produktionens, importens och exportens samt sjöfartens utveckling under en serie av år ha inlagts på diagram, av vilka flera utförts i logaritmisk skala. Det visar sig att denna utveckling, bortsett från krig och kriser, i de logaritmiska kurvorna ganska nära ansluter sig till räta linjer. En utjämning av »tillfälliga» influenser, som »störa» den allmänna utvecklingstendensen, äger rum så, att den allmänna tendensen framträder i en kärnlinje. Detta innebär, att så länge näringslivet får någorlunda fritt anpassa sig, utmärkes det av en procentuellt jämn framstegstakt. Detta förhållande gör det möjligt att för landet i dess helhet med relativt god säkerhet beräkna trafikens utveckling framåt i tiden och den därav beroende hamnbyggnadsverksamhetens omfattning.

Det ligger i sakens natur, att kärnlinjen ej får betraktas som absolut norm i de enskilda fallen. Man måste också följa utvecklingstendenserna beträffande vissa varor, förskjutningar i utrikeshandeln, tendenser till direkthandel och direkttransport samt hållandet av mindre lager m. m.

I kap. XV tages frågan upp om de ekonomiska möjligheterna för koncentration av linjefarten på transoceanica och medelhavsländer. Här redogöres för förslag till nedsatta frakter till koncentrationshamnar, som järnvägsstyrelsen på utredningens begäran lämnat. Vidare beröras omlastningskostnaderna i koncentrationshamn. Ett främjande av en ytterligare koncentration utöver den redan uppnådda genom en omläggning av transportsättet till kombinerade järnvägs- och sjötransporter har med existerande förutsättningar icke ansetts kunna ske i annan mån, än vad som kan bli en följd av järnvägsstyrelsens erbjudande av en frakt för pappersmassa från mellersta Norrland till Göteborg under vissa förutsättningar av 9:50—10:00 kr. per ton och 7:50—8:00 kr. till Stockholm, något som förutsätter initiativ från industriens eller linjefartens sida. Utredningen har emellertid livligt förordat, att ifrågakvarande transportproblem måtte bli föremål för fortsatt beaktande, då förutsättningarna för dess lösning torde kunna avsevärt förändras.

I kap. XVI har tagits upp frågan om staten, de allmänna farlederna och hamnarna. Frågan om hamnarnas utbyggande och särskilt deras vattendjup är, som tidigare framhållits, beroende av de trafikerande fartygens djupgående och djupet i de farleder, som leda in till hamnarna, samt ytterst av djupet i de huvudfarleder som förbinda vårt land med världshaven.

Vad de yttre huvudfarlederna beträffar har det syntts hamnutredningen, att likaväl som man undanröjer hinder i farleder in till hamnarna för att möjliggöra, att de fartyg man räknar med skola besöka dem skola kunna

göra det, borde man undanröja ett sådant hinder som Öresundströskeln i Flintrännan. En utredning angående farledens fördjupande, event. till 9,5 meter föreslås, vilket även bör omfatta ledens förseende med fasta fyrar.

I fråga om bifarlederna från kusten in till hamnarna föreslår utredningen, att staten skall svara för underhåll och utbyggnad, liksom hittills för utprickning och fyrbelysning, av alla för allmän trafik öppnade farleder, riksfarleder, fram till hamninloppen eller till viss punkt i dessas närhet varom lokalt träffas överenskommelse.

Utredningen föreslår, att en översyn av förhållandena med avseende å de yttre farlederna in till hamnarna kommer till stånd och att en undersökning utföres beträffande tillfartslederna till Luleå, Piteå och Gävle.

Vad beträffar de inre farlederna anser utredningen det vara ett önskemål, att Trollhätte kanal fördjupas till det en gång avsedda vattendjupet, samt att djupfarlederna i Väneren och Mälaren fördjupas till det djup, som korresponderar med slusströskeldjupet i resp. infartskanaler.

Hamnutredningen föreslår, att en inventering av samtliga inre farleder utföres, samt att uppdrag gives den myndighet, som närmast skall bära ansvaret för statens farleds- och hamnpolitik, att följa trafikens och fartygens utveckling samt de trafiktekniska och trafikekonomiska förhållandenas förändringar i fråga om inre farleder samt att utreda de övriga företeelser, som ur samhällsekonomisk synpunkt böra vara vägledande vid bedömandet av dessa farleders värde för rikets sjöväga förbindelser.

Utredningen har verkställt en hamninventering, varjämte dess ledamot, överstelöjtnant Edlund, enligt särskilt uppdrag utarbetat en generalplan för farleder och hamnar att ständigt hållas aktuell såsom en sammanfattning av de väsentliga iakttagelser och synpunkter av byggnadsteknisk, trafikekonomisk och samhällsekonomisk natur, som äro upplysande och ledande för utvecklingen och hamnfrågors bedömande ur såväl enskild som kommunal och statlig synpunkt.

I kap. XVII har redogjorts för handelshamnarnas byggnadsprojekt och beräknade investeringsbehov för tiden till omkring 1960. Utredningens inventering av hamnbyggnadsprojekt belyser de allmänna tendenserna till byggande av kajer med i stor utsträckning ökat vattendjup; särskilt gäller detta kajer med 9 meters djup och däröver.

Utredningen har beräknat investeringsbehovet för handelshamnar fram till år 1960 till 35 å 40 milj. kr. om året, varvid hänsyn tagits dels till det under krigs- och efterkrigsåren uppdämda utbyggnadsbehovet, dels till en trafikökning och därav föranlett utbyggnadsbehov fram till nämnda år.

Det aktuella utbyggnadsbehovet under tiden till 1960 rör sig enligt byggnadsprojekten om ca 350 milj. kr. eller ca 35 milj. kr. per år, varav omkring hälften kommer på projekt avseende kajer med 9 meters djup och däröver och därtill hörande utrustning, dock ej med magasin.

Utredningen anser, att den mycket stora nedskärning av hamnarnas medgivna utbyggnad, som ägt rum under senare år, kan få menliga följder och inverka på bedömningen av behovet på längre sikt. Utredningen föreslår,

att en prövning av tillståndsfrågor för framtiden skall göras av den myndighet, som får sig anförtrott det närmaste ansvaret för statens hamnbyggnadspolitik, innan en eventuell bedömning av behovet sker på kortare sikt.

Utredningen har i kap. XVIII enligt direktiven upptagit frågan om hamntaxepolitiken till prövning. Denna avser såväl statens som hamnarnas taxepolitik. En redogörelse lämnas för taxepolitiken från senare delen av 1920-talet, då bilarnas konkurrens medförde viktiga omläggningar i såväl hamnarnas som järnvägarnas taxeförhållanden. Hamnutredningen anser, att frågan om ändrade bestämmelser för granskning och fastställande av hamn- och farledstaxor bör utredas. Utredningen håller före, att man så vitt möjligt bör åstadkomma en enhetlig varunomenklatur samt att möjlighet bör åvägabringas att under taxornas giltighetstid till prövning upptaga ändring av taxebestämmelser, avseende landet i dess helhet, för vissa varor och varugrupper.

Spörsmålet om tågfarjetrafikens avgiftsdebitering har särskilt berörts. Dessutom ha vissa önskemål om ändring av bestämmelser i förslaget till hamnförordning framförts. Detta gäller ordningen för prövningen av hamntaxorna samt frågan att bereda hamnarna möjlighet att göra avsättningar för kommande behov, d. v. s. fondering. Härvid har utredningen ansett, att reglerna för hamnarnas fondbildning så nära som möjligt böra ansluta sig till aktiebolagens, dock med den skillnad, att hamnens fonder icke böra få komma till användning utan statlig myndighets medgivande. Ett sådant bör, då det gäller användning för om- och nybyggnad, föregås av en noggrann behovsprövning samt undersökning rörande trafikens förmåga att bära de ökade kostnaderna.

Hamnutredningen har vidare ansett det nödvändigt, att enhetliga principer vid hamnarnas värdering tillämpas, varvid en nyvärdering ansetts böra göras, och i räkenskaperna innanför linjen redovisas hamnarnas tekniska värde. Dessutom föreslår utredningen, att hamnområde definieras dels som ett vattenområde med angivna gränser i vatten, dels som ett hamnlandområde med beskrivna landgränser, vilket är av betydelse för avgränsningen mellan hamn och kommun av såväl kapital- som inkomstredovisningen.

Hamnutredningen har i kap. XIX uppdragit vissa riktlinjer för åstadkommande av större planmässighet i hamnbyggnadspolitik. Grundförutsättningen härför är att hamnbyggnadsprojekten bliva föremål för affärs-ekonomisk behovsprövning redan på ett tidigt stadium samt att i samband med projektens utformning en bärighetsundersökning eller finansieringsplan utarbetas. Vid hamnärendenas beredning av statlig myndighet bör en granskning av dessa utredningar verkställas. Utöver denna prövning bör i den utsträckning, som kan befinnas önskvärd, från statsmyndigheternas sida utföras en samhällsekonomisk granskning, där byggnadsbehovet alltså ses med hänsyn till hela rikets näringsliv och behov.

En ingående granskning av hamnbyggnadsprojekt ur såväl teknisk och affärs-ekonomisk som samhällsekonomisk synpunkt bör vara obligatorisk, då fråga är om statsbidrag — något som också gäller, då arbetena avses att

bedrivs såsom åtgärder för arbetslöshetens bekämpande. För hamnbygnadsärendet, då det ej är fråga om statsbidrag, bör den statliga institution, som skall svara för beredningen, ha en rådgivande uppgift.

Redan nu äger viss kontroll rum över statsunderstödd hamnbyggnadsverksamhet men även i viss mån över annan sådan. Sålunda kan den myndighet, som handhar hamntaxekontrollen, följa investeringsverksamheten, där skattemedel och hamnarnas överskottsmedel komma till användning vid finansieringen. Genom införande av en anmälningsplikt vad gäller större byggnadsprojekt får man viss möjlighet att granska även andra byggnadsprojekt och att under samverkan med hamnägarna förebygga, att större sådana än trafiken kräver komma till utförande.

Även då fråga är om anlåtande av lånemedel, synas de möjligheter som finnas kunna användas för att uppnå de ur landets synpunkt bästa lösningarna av hamnproblemen. En verklig behovsprövning synes beträffande dylika projekt hittills icke hava förekommit. Det ankommer på Kungl. Maj:t att avgöra, huruvida särskild prövning av behovet av hamnbyggnadsarbeten, för vilka lån sökas, skall verkställas.

Utredningen har funnit, att statsbidragen till hamnbyggnader utgått på ett mindre rationellt sätt. Utredningen anser, att i princip sådana hamnbyggnader främst böra komma till stånd, som kunna väntas främja den största trafikutvecklingen. Hamnbygget bör alltså vara av verklig betydelse och nödvändigt för den allmänna samfärdseln. Ett byggnadsföretag, som kräver höjning av hamnavgifterna utan att bereda trafiken motsvarande nytta, bör icke erhålla statsbidrag eller förordas till utförande. Kunna hamnbyggnadsföretag, som tjäna ett större upplands behov, komma till stånd utan statsbidrag, bör dylikt icke utgå. Men om de äro nödvändiga böra de i rimlig utsträckning medgivas.

När det gäller hamnanläggningar för en kommuns rent lokala behov, har staten i regel icke mycket att bevaka utom att hamnanordningarna icke få förfalla, då statsbidrag utgått till desamma.

Statsbidrag bör icke beviljas, då konkurrens mellan närliggande hamnar driver fram hamnbyggnader, som icke kunna anses vara ekonomiskt försvarbara, sedda i ett större sammanhang. En nybyggnadsverksamhet får icke helt eller huvudsakligen medföra endast en överflyttning av trafik från en eller flera hamnar utan att detta skulle medföra påvisbara ekonomiska fördelar.

Om en hamn bygges ut för det rent lokala behovet, böra de lokala intressena svara för kostnaderna. Och att bevilja statsbidrag för hamnarbeten, som avse en särskild industri eller annat företag, bör vara uteslutet, såvida det icke är en nationell fråga, att industrien eller företaget genom hamnanläggningen räddas åt Sverige.

Det är hamnutredningens mening, att en av statens främsta uppgifter med avseende å hamnarna och sjöfarten är att tillse, att huvudvattenvägarna samt inseglingarna till hamnarna möjliggöra den trafik, som är beroende härav. Det är därför också ett statsintresse, att de hamnar och farleder, som

utgöra huvudpunkter för landets sjöfartsförbindelser med utlandet, erhålla den standard som står i överensstämmelse med deras betydelse för det hela. Om vederbörande hamnkommun icke själv kan bekosta hållandet av denna standard i farlederna, bör staten träda hjälpande emellan.

I fråga om farleder synes det utredningen — såvida icke ett helt övertagande av staten kommer i fråga eller staten övertager farledens underhåll och förbättring — att statsbidrag borde utgå med så hög andel som intill två tredjedelar, då sålunda statens insats med hänsyn till statsintresset skulle kunna bli dubbelt så stor som vederbörande kommuns. Då det däremot gäller hamnbyggen, synes statens bidrag böra äga karaktär av hjälp till självhjälp, varför ett statsbidrag av 50 % som regel synes vara maximum. Statsbidragen böra avvägas med hänsyn dels till den allmänna nyttan och angelägenheten av hamnföretagen i fråga, dels till företagets ekonomi, deras beräknade avkastning och årliga kostnad, dels slutligen till vederbörande hamns och kommuns ekonomi.

Hamnutredningen ifrågasätter, huruvida icke statsbidrag borde företrädesvis utgå till sådana hamnbyggnadsarbeten, som ställas generellt till förfogande att utnyttjas av varje trafikant, nämligen muddringsarbeten och kajbyggen samt mark för hamnändamål. Hamnutrustningskostnader borde vederbörande kommun själv svara för.

Hamnutredningen anser, att under nuvarande förhållanden, då hamnbyggnadsarbetet under många år eftersatts men ett intensivt arbete på rationalisering av transportarbetet pågår, staten borde i landets intresse göra en större insats än före kriget på hamnarnas område, under förutsättning att vederbörande hamnägare själva vilja göra sina insatser.

Hamnutredningen går i det följande in på frågan, vad en sådan rationalisering innebär, varvid åberopas erfarenheter från den studieresa, som en delegation av utredningen gjorde till USA och Kanada.

Hamnutredningen har lagt stor vikt vid behovsprincipen i fråga om hamnarbetena. Man bör bygga endast så mycket som det överskådliga behovet kräver men så planera en utbyggnad, att den framdeles kan fortsättas enligt en på förhand genomtänkt plan. En utbyggnad bör ej äga rum, om trafikunderlaget är svagt och vikande samt om ekonomin icke skulle inom rimlig tid saneras. Lönsamhetsprincipen bör upprätthållas, för att icke felinvesteringar skola uppkomma.

Det är av vikt att man noga följer utvecklingstendenserna inom handel, industri och transportväsendet och tar hänsyn härtill vid ställningstagandet till hamnbyggandet. Det vill synas som om utvecklingen ginge i den riktningen, att linjetrafiken i högre grad samlade sig till de större och de största hamnarna, medan massgodstrafiken bleve alltmer övervägande i de mindre. Samtidigt pågår en tendens att till storhamnarna överflytta betydande kvantiteter av vissa slags massgods, som i den långväga trafiken betraktas som styckegods. Man kan måhända även spåra en tendens hos tyngre och skrymmande massgods att lämna de största hamnarna, där det tar i anspråk alltför dyrbara upplagsplatser och där omkostnaderna kunna bli högre än i mindre hamnar.

I kap. XX om förslag till organisation för den statliga kontrollen över hamnväsendet framhålles, att det råder en mycket stor splittring i hamn-ärendenas behandling. Ett behov föreligger sålunda att närma dessa ärendens statliga prövning till den enhetlighet, som finnes inom andra områden av transportväsendet, icke minst med hänsyn till den betydelse, som hamnarnas funktioner äga i landets transporthushållning. Den myndighet, som får sig anförtrott detta viktiga område, bör därför äga överblick över trafiken och dess utveckling samt vad därmed sammanhänger, ej blott vad sjöfart och hamnväsende angår utan jämväl vad gäller de andra grenarna av trafikväsendet. Hamnutredningen anser det klarlagt, att ett behov föreligger såväl av ett stats organ, som har att handlägga beredningen av hamn-ärenden, som av en stats trafiknämnd med uppgift att i första hand biträda kommunikationsdepartementet med planeringen av stats stora trafikinvesteringar samt även i övrigt medverka i samordningen av trafikpolitiken och den ekonomiska politiken i allmänhet.

Hamnutredningen har ansett sig kunna ansluta sig till den mening, som statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet givit uttryck åt i propositionen till 1946 års riksdag om väg- och vattenbyggnadsstyrelsens omorganisation, att detta ämbetsverk borde omorganiseras så, att det kunde fylla sin uppgift såsom det i första hand ansvariga ämbetsverket för den statliga hamnbyggnadspolitikens lämpliga utformning, en uppfattning som delades av riksdagen. Utredningen har menat sig kunna göra detta särskilt med hänsyn till den strävan, som återspeglas i styrelsens instruktion, att göra ämbetsverket till en icke blott teknisk myndighet utan till en sådan, som har att ägna uppmärksamhet åt de ekonomiska betingelserna för olika slags kommunikationsmedel och den ändamålsenliga anpassningen dem emellan samt att verka för en sådan tekniskt och ekonomiskt ändamålsenlig planläggning och utveckling, som bäst kan främja samhällsintresset. Utredningen har emellertid funnit, att detta förutsätter, att styrelsens hamnbyrå utbygges så, att den kan fungera såsom det centrala statliga organet för nämnda politik.

Då den statliga behovsgraderingen av föreliggande hamnbyggnadsprojekt skall kunna omfatta ej blott en teknisk, affärsekonomisk och finansiell prövning utan jämväl och särskilt en samhällsekonomisk sådan, kräves ej blott härför lämpad personal utan även att man noga följer utvecklingen av näringsliv och transportförhållanden, hamnekonomi m. m. samt att en samverkan äger rum med den planeringsverksamhet, som bedrivs inom hamnväsendet och på industriens fält.

Vad beträffar det statliga organets uppgifter framhåller utredningen, att kontrollen över kommunernas hamnbyggnader behöver effektiviseras vad angår den verksamhet, till vilken statsbidrag utgår. En noggrann prövning av ansökningar om statsbidrag till hamnarbeten bör äga rum. Det statliga organet bör även tillkomma att utöva en rådgivande befogenhet, som särskilt kommer de mindre hamnarna, vilka äga mindre egen sakkunskap till sitt förfogande, till godo; liksom det bör erbjuda möjlighet för finansde-

partementet och finansrådet att erhålla sakkunniga utredningar vid deras behandling av låneärenden. Ett avslag på en låneansökan för hamnändamål synes dock böra vara starkt motiverad. Utredningen anser, att Svenska hamnförbundet bör bliva företrätt i finansrådet vid behandlingen av lånefrågor gällande hamnar. Dessutom håller utredningen före, att samråd bör äga rum mellan den statliga myndighet, som får sig anförtrott det närmaste ansvaret för statens hamnbyggnadspolitik, och detta förbund.

Genom den nuvarande organisationen av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen komma olika byråer att syssla med olika delar av hamnproblemen, och någon för samtliga hamnändens enhetliga behandling ansvarig tjänsteman finnes icke. Hamnutredningen är av den mening, att en fullt funktionsduglig statlig hamnmyndighet bör ur teknisk synpunkt vara även beträffande konstruktioner tillräckligt kvalificerad för att kunna bedöma förslag jämväl från hamnförvaltningar i större hamnar. Hamnbyrån bör sålunda utrustas för att handlägga även konstruktionsfrågor, vilket dock icke hindrar, att konstruktionsbyrån tillfälligt bör kunna ställa kompletterande teknisk expertis till förfogande. Hamnarbetsavdelningarna, som ej böra vara fastlåsta vid vissa hamnorter, böra utom i kameralt och förrådshänseende organisatoriskt höra under hamnavdelningen.

Till det nya organet skulle från kommerskollegium överflyttas handläggningen av hamntaxe-, hamnområdes- och hamnordningsfrågor, m. m.

Utredningen har föreslagit, att hamnbyrån, förstärkt med viss teknisk men framför allt samhällsekonomiskt utbildad personal med erfarenhet av näringspolitiska frågor, skall utgöra en hamnavdelning under en överdirektör som chef, utgörande den ena delen av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, medan den andra, avseende vägfrågor, skulle bestå av en vägavdelning under en överdirektör. Hamnavdelningen skulle uppdelas på tvenne byråer, en teknisk och en ekonomisk, samt ett kansli. Lönestaten beräknas på sådant sätt, att den nuvarande hamnbyråns lönestat utökas med en stat för den ekonomiska byrån å ca 72 000 kronor, vartill kommer lönekostnaden för överdirektören.

Genom hamnavdelningens inrättande bör en besparing äga rum i kommerskollegii kostnader för dess utrednings- och granskningsarbete beträffande hamn- och farledstaxor, hamnområden m. m.

I kap. XXI behandlas vissa önskemål beträffande utbyggandet av hamnstatistiken i syfte att göra densamma av verkligt värde såsom ett av medlen vid bedömandet av hamntrafikens omfattning och sammansättning samt av hamnekonomin och därigenom även för hamnarnas utbyggandsbehov.

Slutligen har i föreliggande kap. XXII gjorts en sammanfattning av utredningen.

Hamnutredningens förslag

innebär i huvudsak följande:

1. Staten övertager utbyggnad och underhåll av för allmän trafik upplåt-
na och av staten disponerade farleder, s. k. riksfarleder, fram till hamnin-
loppet eller till den punkt i dess närhet, varom för varje särskilt fall med
hamnägaren lokalt träffas närmare överenskommelse.

I statens underhåll av dessa farleder bör även inbegripas isbrytning, i den
mån den av staten disponerade isbrytarmaterielen det medger.

2. Utredning bör verkställas angående Flintrännans fördjupande event.
till 9,5 meter och förseende med fasta fyrar.

En undersökning bör äga rum beträffande tillfartsleder till i första hand
Luleå, Piteå och Gävle. Även vissa andra yttre huvudfarleder böra i anslut-
ning till riksfarledernas bestämmande undersökas.

3. Utredning bör verkställas angående utförande av farledsfördjupning
till fullt utnyttjande av befintliga djup hos bestämmande infartsslussar för
Vänern och Mälaren.

En undersökning bör verkställas angående övriga inre farleders tekniska
och transportekonomiska förutsättningar.

4. Förslag till hamnarnas utbyggande böra av vederbörande hamnmyndig-
het prövas ej blott tekniskt utan även angående behovet av utbyggnaden och
dess finansiering.

Den statliga granskningen av förslagen bör likaledes vara teknisk och af-
färsekonomisk men även samhällsekonomisk. Denna granskning bör vara
obligatorisk, då fråga är om statsbidrag eller om hamnarbete som vidtages
såsom åtgärd för arbetslöshetens bekämpande. I andra fall bör det statliga
organet stå till förfogande för utförande av de utredningar finansdeparte-
mentet eller finansrådet kunna anse vara påkallade i lånefrågor och i övrigt
utöva en rådgivande verksamhet till tjänst för vederbörande hamnmyndig-
heter.

5. För att kunna fylla denna uppgift måste det statliga hamnorganet ha
till sitt förfogande en städse aktuell översikt, en generalplan, över landets
farleds- och hamnväsende. En förutsättning härför är att hamnägaren åläg-
ges att till det statliga hamnorganet senast en månad före påbörjande av
hamnarbete anmäla sådant. Denna anmälningsplikt gäller väsentliga arbeten
som äro av betydelse för den totala överblicken. Den ekonomiska gränsen
för det väsentliga är beroende av projektens storlek i förhållande till hamn-
rörelsens omfattning.

6. Utredningen anser en viss skärpning av prövningen av statsbidrags-
frågor befogad. Det statliga bidraget bör i regel ej överstiga halva kostna-
den. Sådana hamnbyggnader, som kunna väntas främja den största trafikut-
vecklingen, något som i regel gäller hamnar med större uppland, böra i främ-
sta rummet komma till stånd.

Statsbidraget bör i regel vara hjälp till självhjälp och ej utgå, när hamn-
kommunen själv kan bära kostnaden eller när utbyggnad för hamnägaren

medför indirekta fördelar, som kunna anses uppväga i finansieringen väntade underskott.

Sådana nybyggnader, som endast medföra överflyttande av trafik från en hamn till en annan utan ekonomiska fördelar för den allmänna samfärdseln, böra icke erhålla statsbidrag.

Hamn, som endast tillgodoser ägarens lokala behov, bör i allmänhet själv svara för kostnaderna. Utbyggnader för industri eller annat enskilt företag böra i regel ej erhålla statsbidrag.

7. Utredningen anser att behovs- och lönsamhetsprinciperna böra noga uppmärksammas för undvikande av felinvestering. Det statliga organet bör noga följa tendenserna i utvecklingen av handel, sjöfart, transportväsende m. m. med hänsyn till deras inverkan på hamnbehovet.

8. Det av kommerskollegium utarbetade förslaget till hamnförordning bör i vissa avseenden omarbetas. Detta gäller bl. a. bestämmelserna om fondbildning. Hamnarna böra beredas en större möjlighet än för närvarande och enligt förslaget att fondera medel. Men dessa medel böra icke få användas utan medgivande av det statliga hamnorganet.

Då enhetliga principer vid hamnarnas värdering böra tillämpas, har utredningen föreslagit att en nyvärdering bör göras, varvid även bör redovisas hamnens tekniska värde.

Frågan om ändrade bestämmelser för granskning och fastställande av hamn- och farledstaxor bör utredas. Enhetliga varunomenklaturer bör såvitt möjligt åvägabringas och under taxornas giltighetstid tillfälle beredas att till prövning upptaga ändring av taxebestämmelser för vissa varor och varugrupper — avseende landet i dess helhet.

Ändring bör ske i bestämmelserna angående hamnområde. Detta bör med hänsyn till såväl ordningsföreskrifter som till den ekonomiska avgränsningen av hamnarna omfatta ej blott område på vattnet utan även på land.

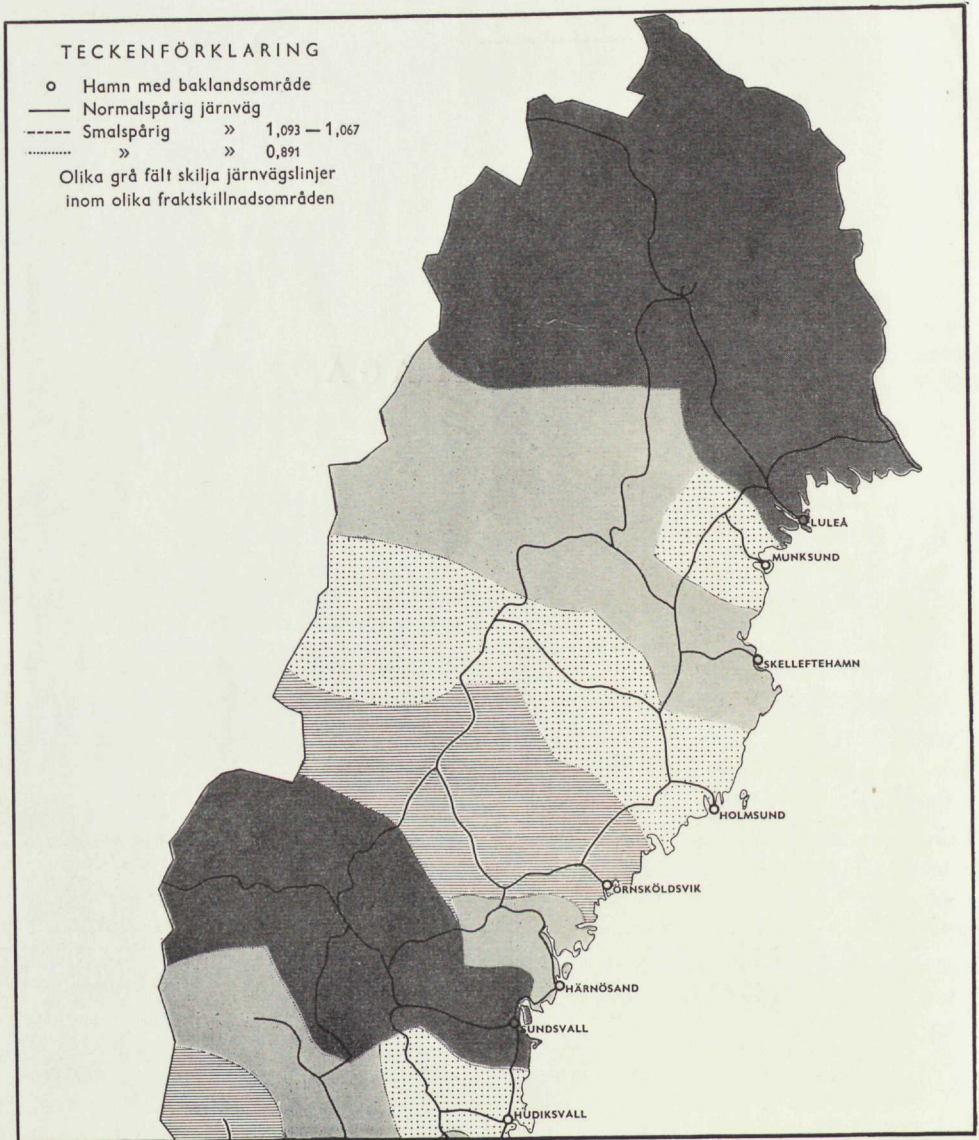
9. Hamnarnas utbyggnad har under kristiden eftersatts, varför väsentligt ökade statsbidrag under en övergångstid böra utgå. Därefter torde man även behöva räkna med en viss höjning av nu utgående statsbidrag.

10. Utredningen har funnit sig kunna ansluta sig till den mening, som uttalats av Kungl Maj:t och riksdagen vad gäller organisationen av den statliga övervakningen av hamnbyggnadspolitik, och har därför föreslagit, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsens hamnbyrå bygges ut med en ekonomisk byrå och ett kansli till en hamnavdelning inom verket. Till denna skulle då från kommerskollegium överflyttas hamntaxe- och hamnområdesfrågor m. fl. Avdelningen skulle utrustas med bl. a. samhällsekonomiskt utbildad personal och sådan med erfarenhet av näringspolitiska frågor.

Hamnutredningen har funnit den berörda lösningen av organisationsfrågan vara ändamålsenlig, då härigenom uppnås ett närmande av hamninvesteringarnas förberedande behandling till den enhetlighet, som förefinnes inom andra kommunikationsområden.

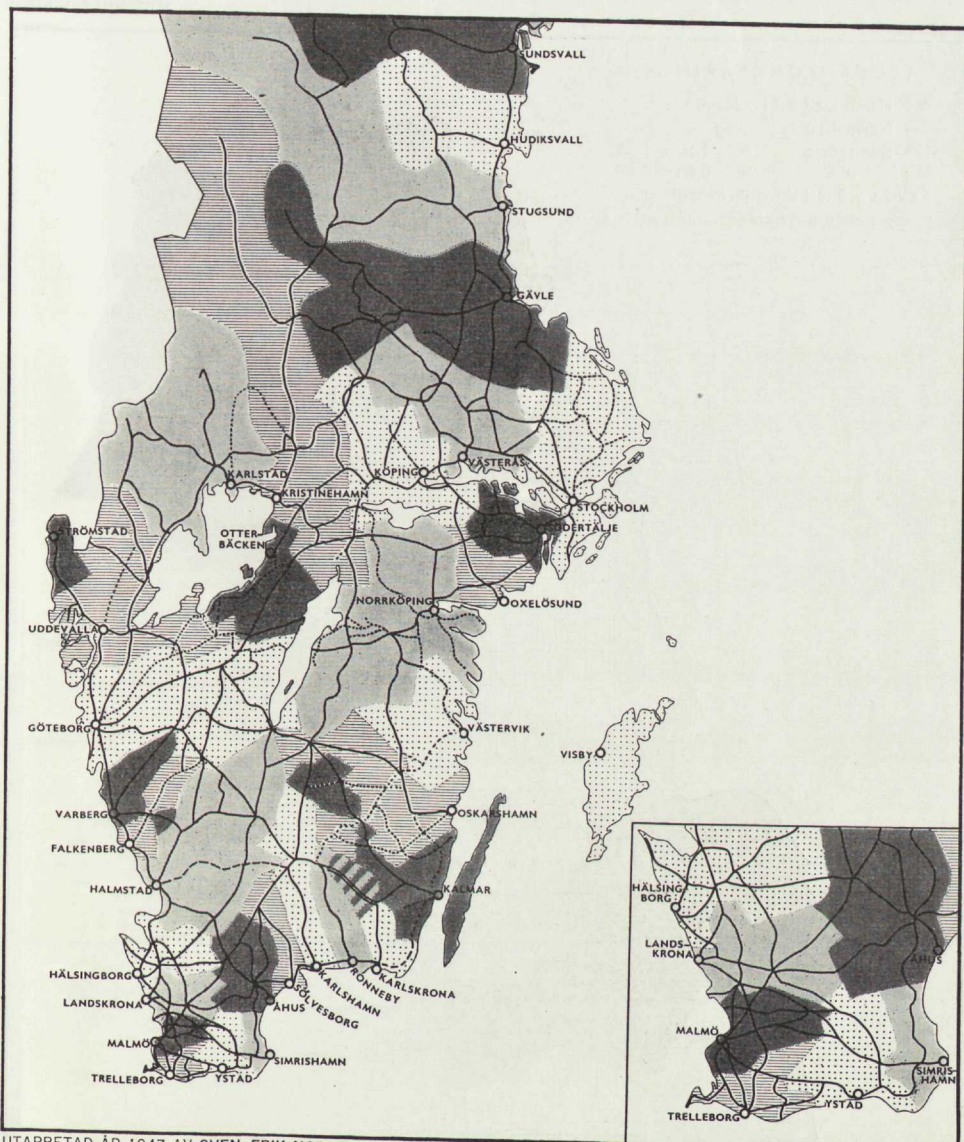
KARTBILAGA

Karta 1. Fraktskillnadsgränser mellan
(Gäller endast



Denna fraktskillnadskarta, avseende år 1947, är konstruerad enligt samma principer som kartan för år 1937. Det bör emellertid observeras, att på karta 1 Blekingenärets smalspåriga järnvägslinjer förutsatts vara breddade i enlighet med förslag i 1943 års järnvägskommittés betänkande. Riksdagen

viktigare svenska hamnar år 1947.
järnvägarna.)



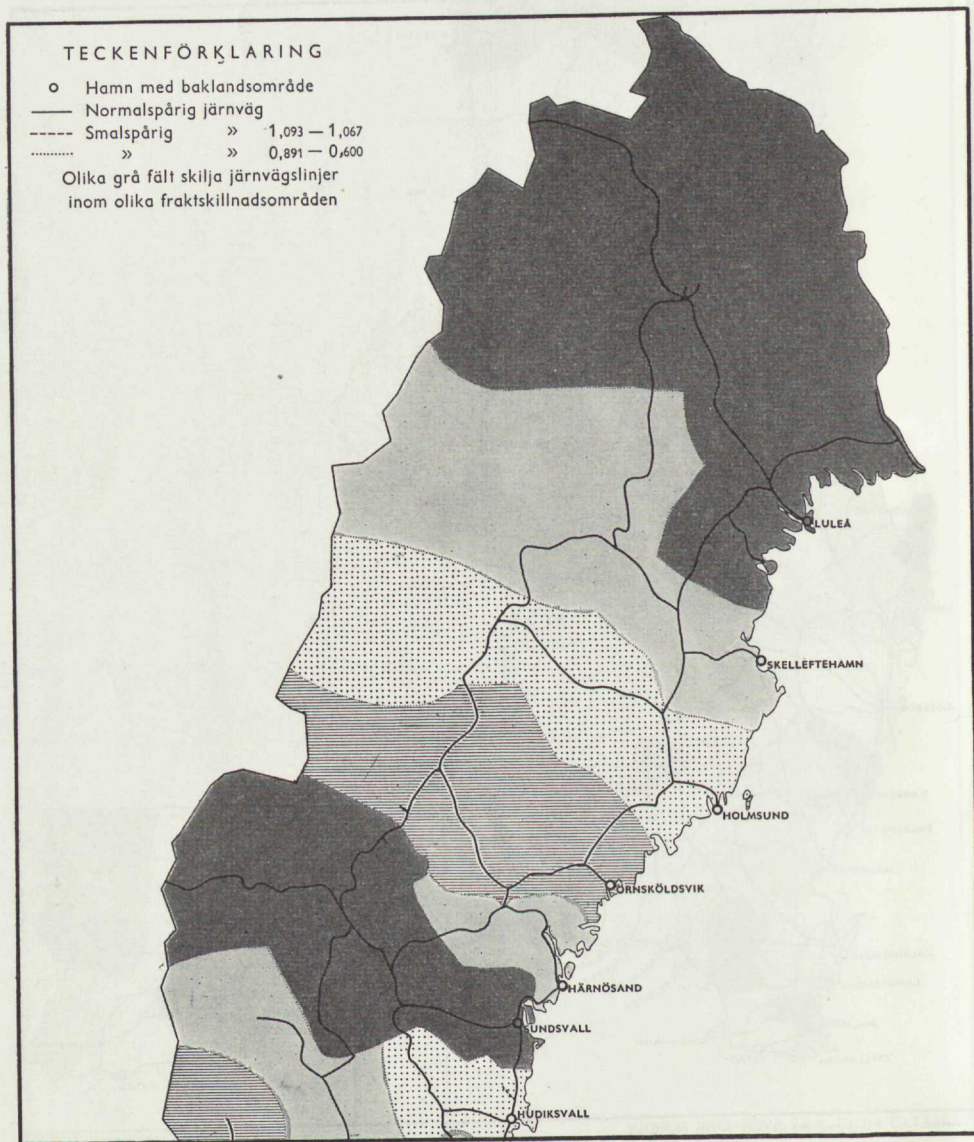
UTARBETAD ÅR 1947 AV SVEN-ERIK NORDIN

AB KARTOGRAFISKA INSTITUTET

har i princip uttalat sig för en utbyggnad till normalspår av de viktigaste järnvägarna i Blekinge. Av 1943 års järnvägskommitté framlagda förslag rörande ombyggnad av vissa banor i Småland och Östergötland ha däremot icke beaktats, enär riksdagen ännu icke tagit ställning till frågan om järnvägarnas ombyggnad i dessa trakter.

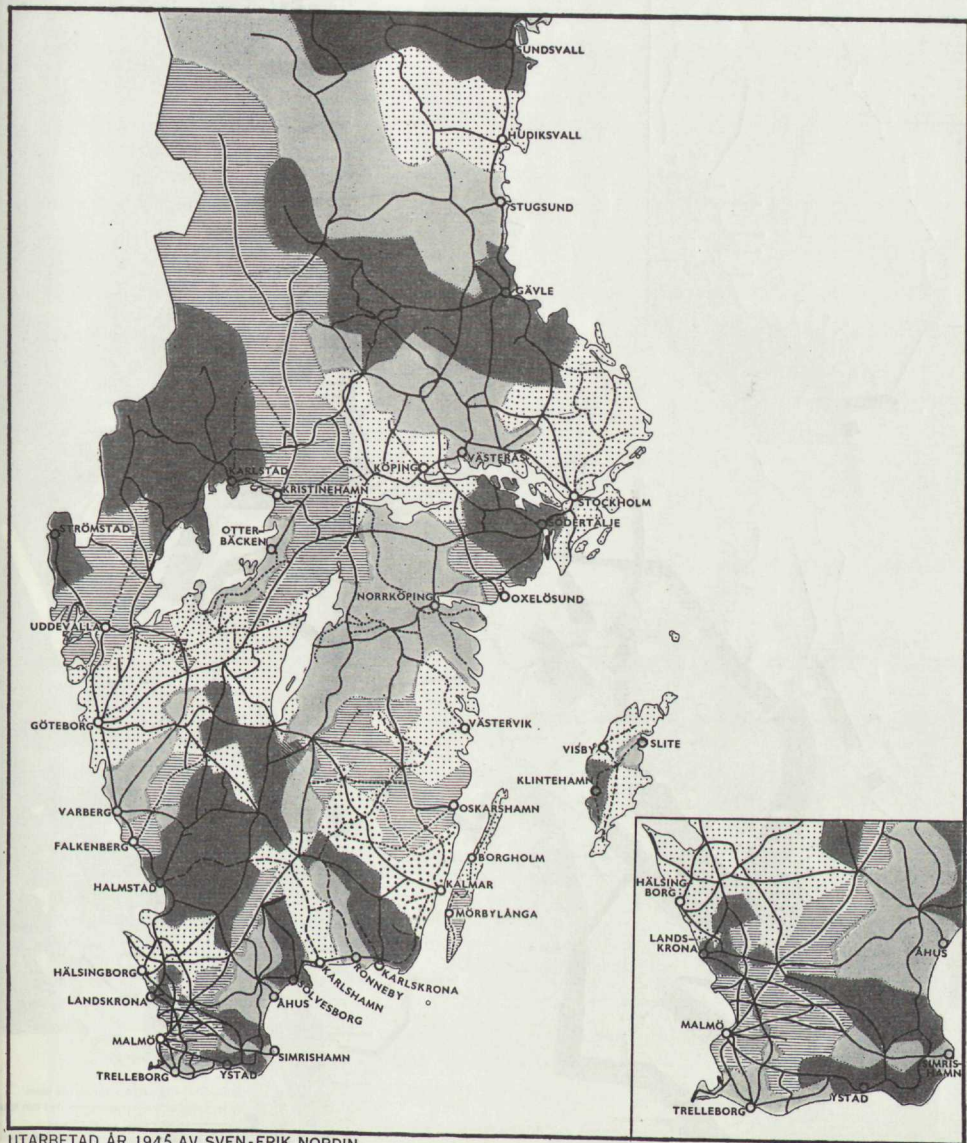
Karta 2. Fraktskillnadsgränser mellan

(Gäller endast



Denna karta är identisk med plansch I i S. E. Nordins arbete »Kol- och kokstrafiken 1937». I texten användes vid beskrivningen av de båda fraktskillnadskartorna (karta 1 och 2) orden fraktskillnads-

viktigare svenska hamnar år 1937.
(järnvägarna.)

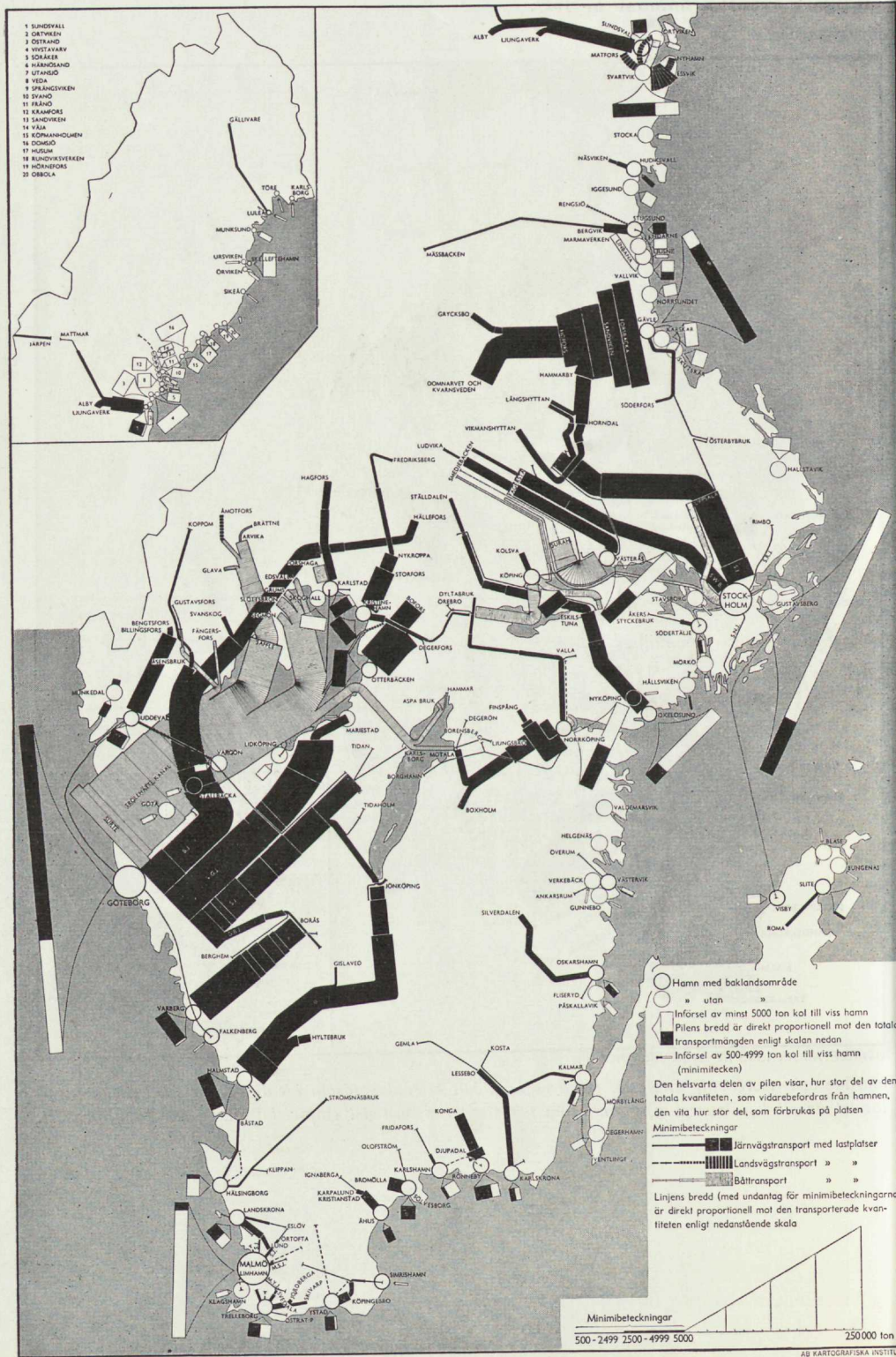


UTARBETAD ÅR 1945 AV SVEN-ERIK NORDIN

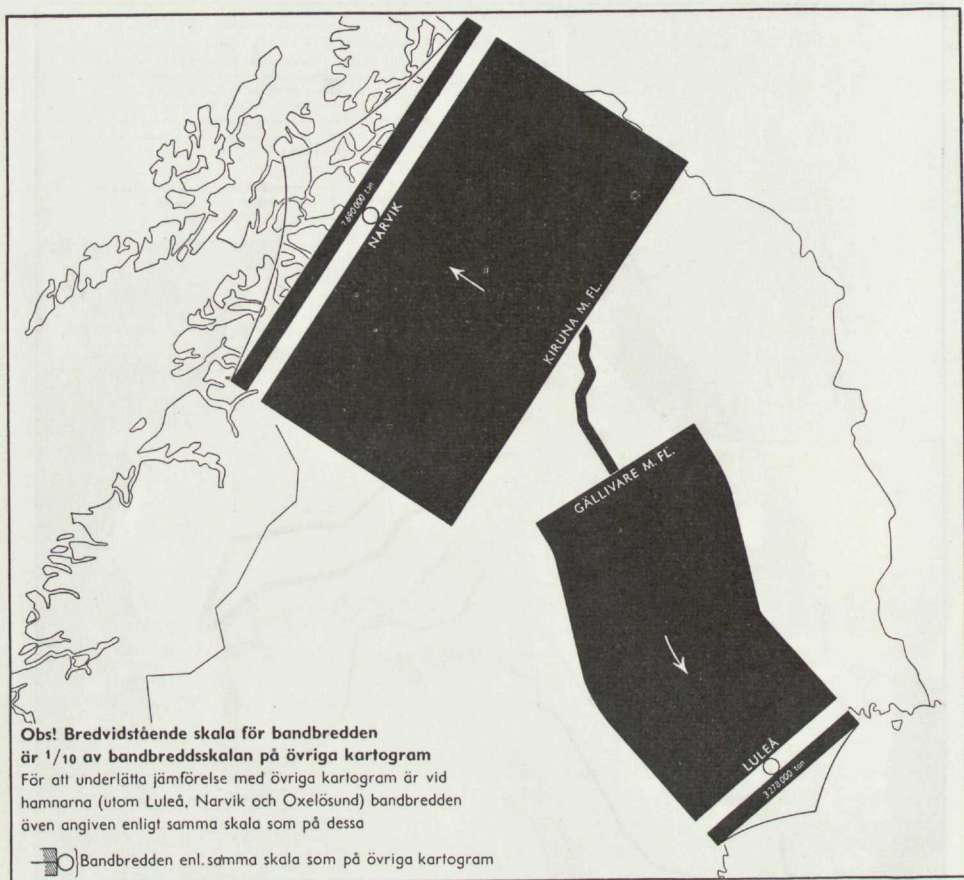
AB KARTOGRAFISKA INSTITUTET

område och »teoretiskt» uppland, vilka begrepp här betraktas såsom identiska. Det »teoretiska» upplandet är ett konstruerat uppland, som bör jämföras med det empiriska eller faktiska upplandet.

Karta 3. Transportvägarna inom Sverige för utländska kol till industrier med minst 500 tons förbrukning år 1937. Ur »Geographica» nr 17.

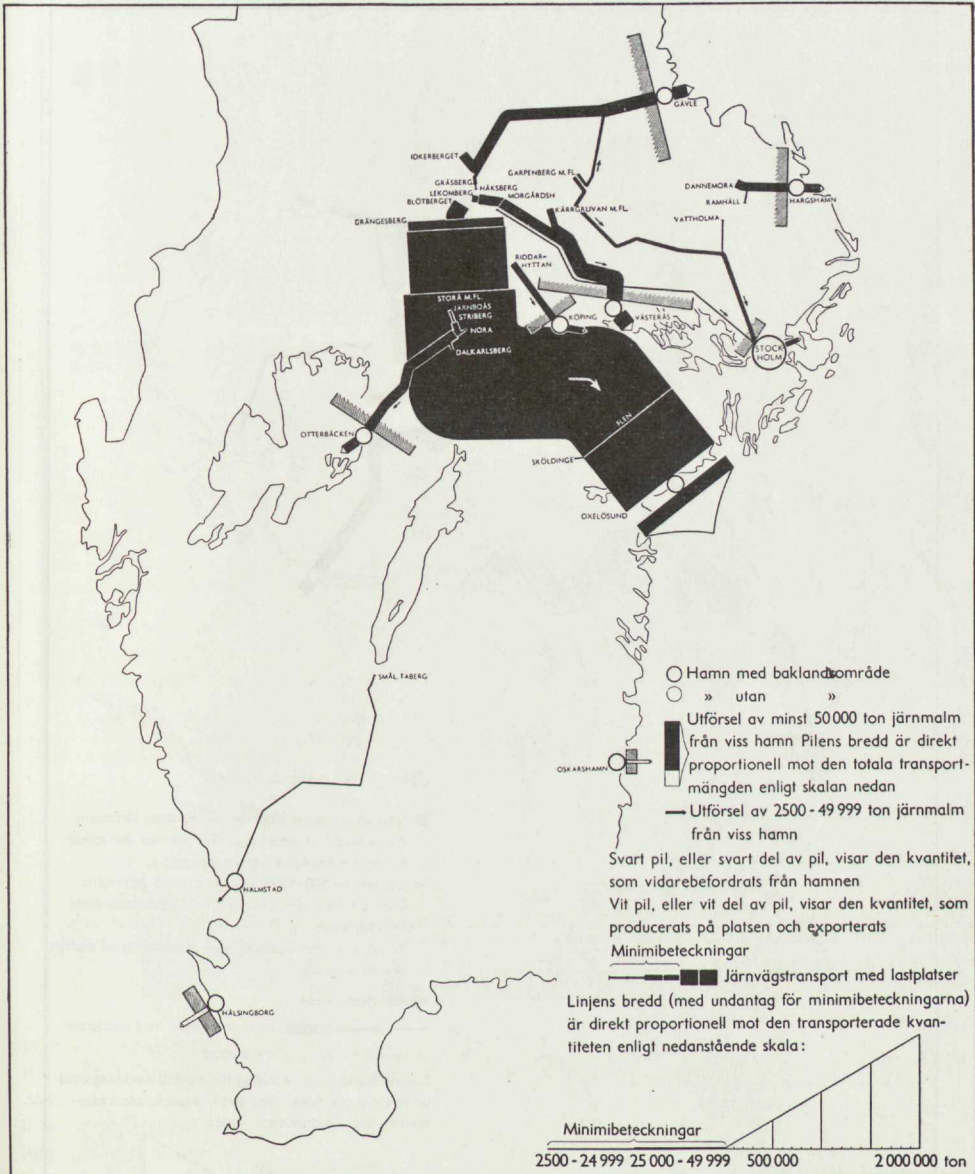


Karta 5. Transportvägarna inom Sverige för exporterad

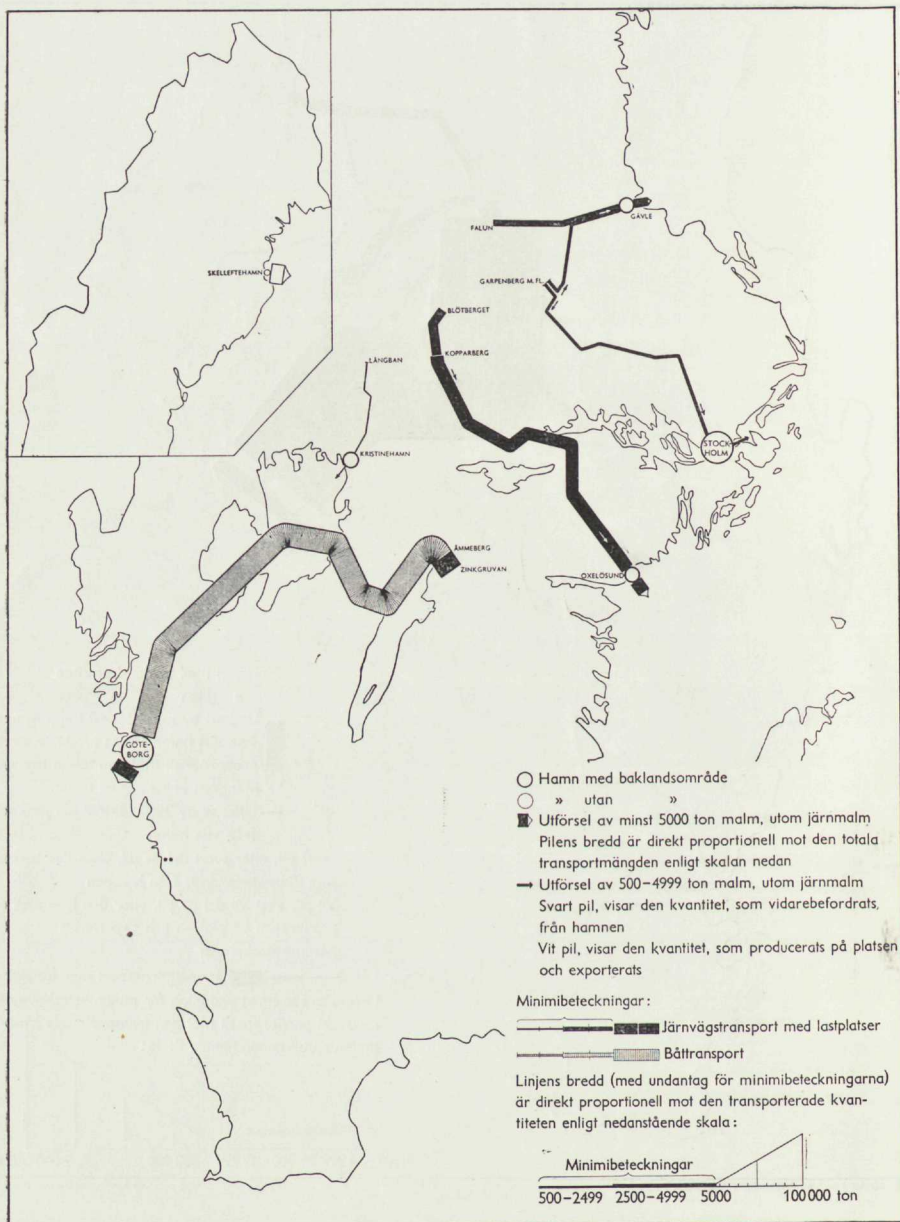


Exporten av järnmalm över Luleå och Narvik äger rum med specialvagnar. I Mellansverige kommer emellertid en annan vagnkonstruktion till användning: treaxliga, flatbottnade vagnar. I den mån kol och koks vid järnvägstransporter kan tagas som returlast, sker detta med dessa malmvagnar. På relationen Idkerberget—Gävle uppstår härigenom en mycket jämn trafikbalans (jfr kartorna 3 och 4). Från Oxelösund äger däremot en högst betydande tomvagnsdragning rum i riktning mot Grängesberg.

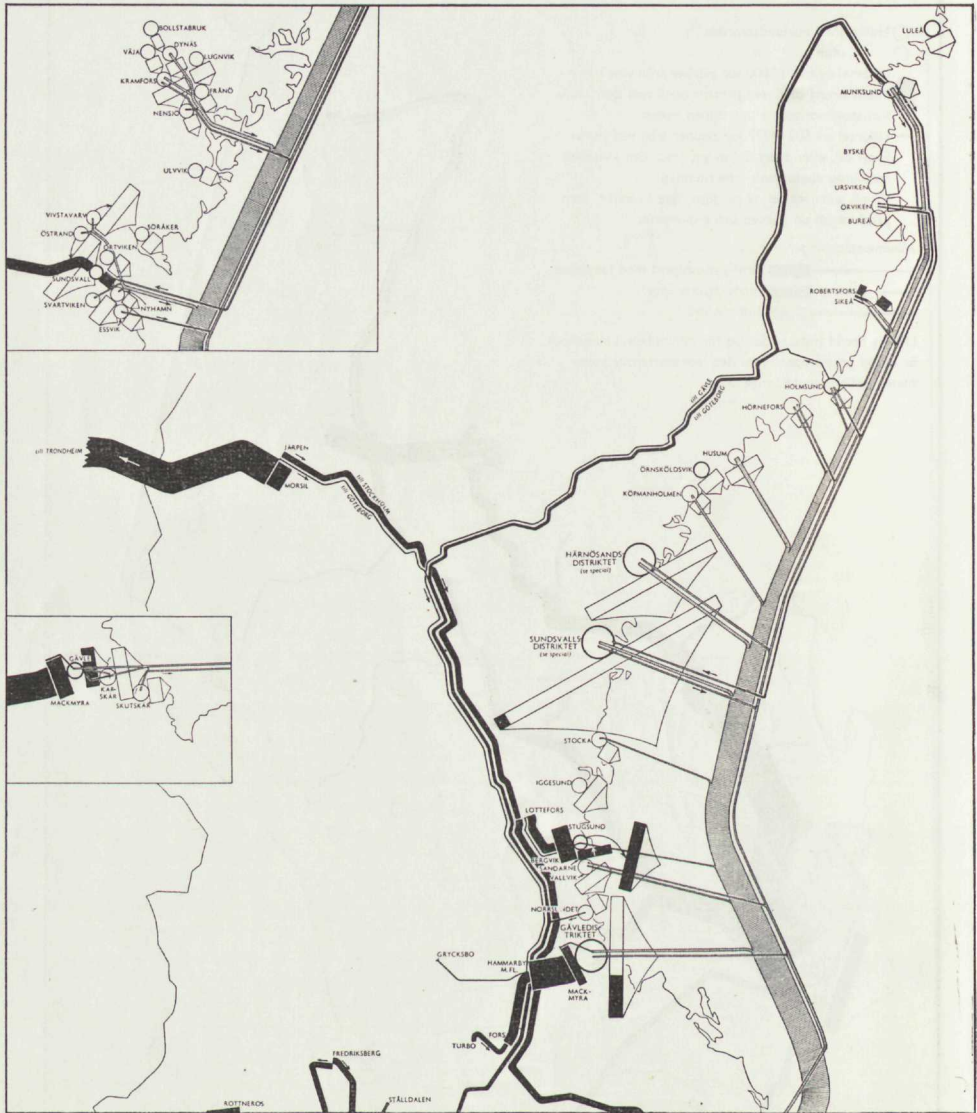
järnmalm från gruvor med minst 2 500 tons brytning år 1937.



Karta 6. Transportvägarna inom Sverige för exporterad malm utom järnmalm från gruvor med minst 500 tons brytning år 1937.

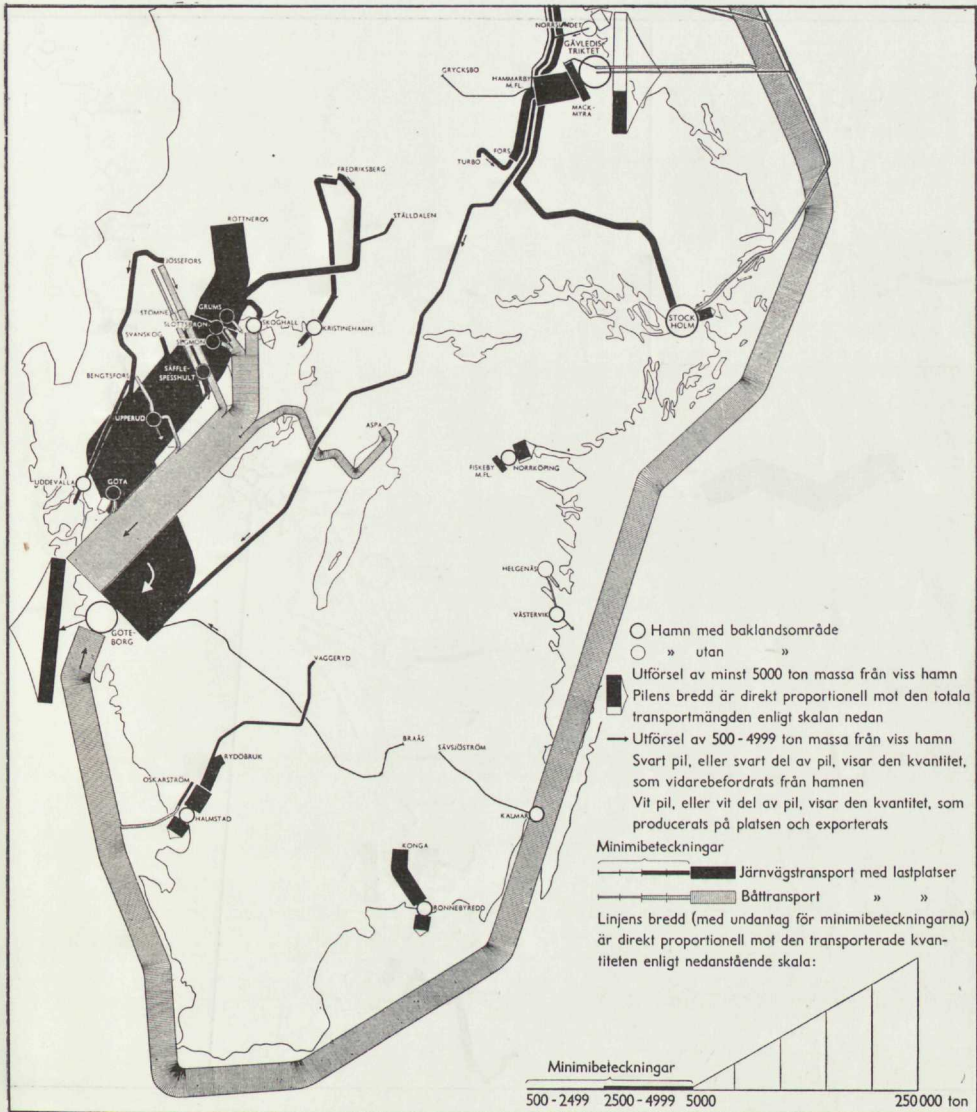


Karta 8. Transportvägarna inom Sverige för exporterad massa



Medan de inrikes kol- och kokstransporterna till allra största delen äga rum på järnväg, går en icke oväsentlig del av motsvarande pappersmassetrafik med fartyg. Linjehamnen Göteborg emottager sålunda för omlastning ganska betydande kvantiteter, som komma med kusttonnage, särskilt från

från industrier med minst 500 tons export år 1937 (all slags fart).

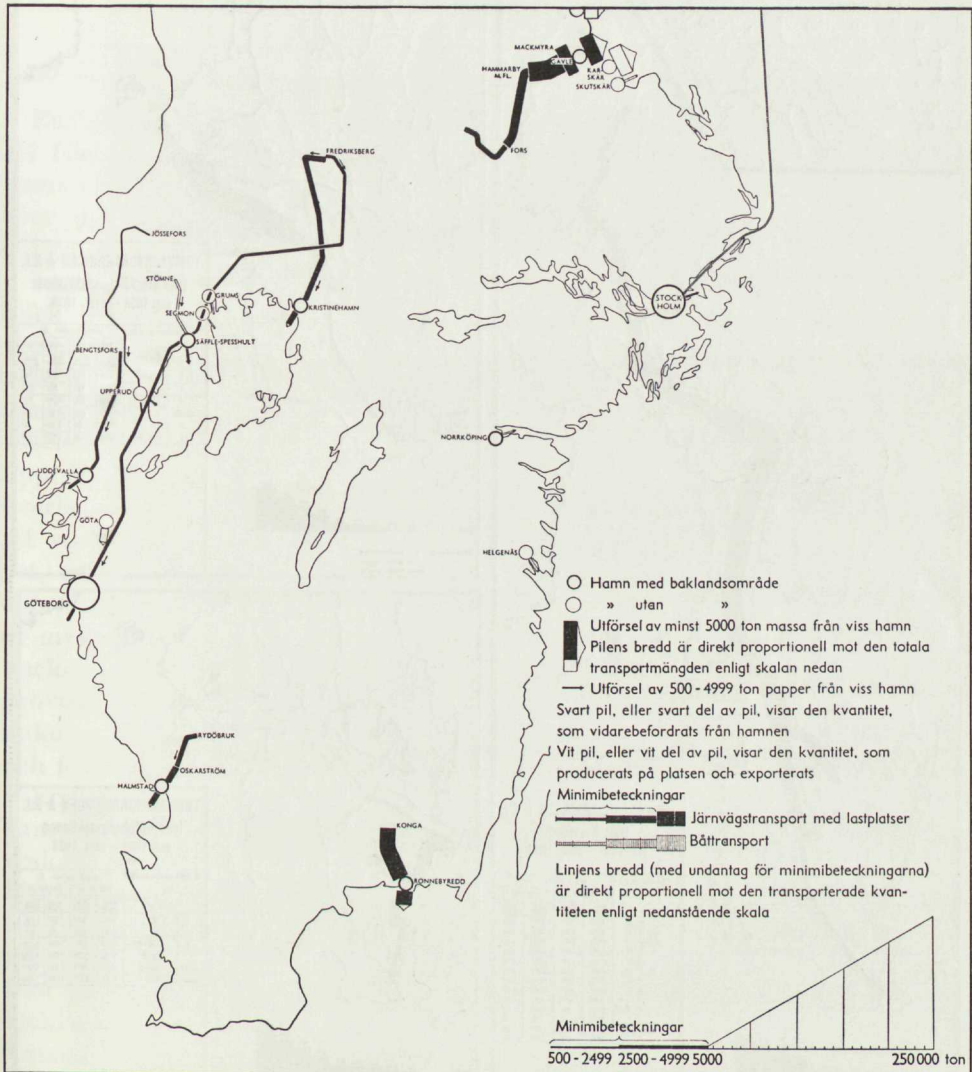


UTARBETAD ÅR 1947 AV SVEN-ERIK NORDIN

AB KARTOGRAFISKA INSTITUTET

Sundsvalls- och Härnösandsdistrikt. När det gäller export av pappersmassa till transoceaniska hamnar, anlitas som regel det svenska linjetonnaget för direkt skeppning. Detta utgår främst från Göteborg, där en betydande omlastning från kusttonnage men även till en del järnvägsvagnar äger rum av den massa, som tillverkats vid norrländska fabriker.

från industrier med minst 500 tons export år 1937 (endast trampfart).

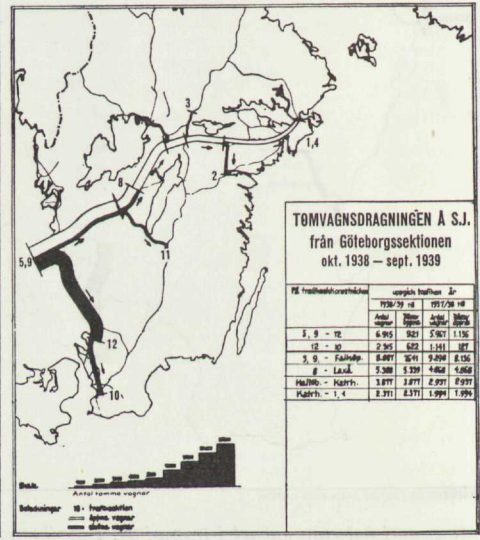
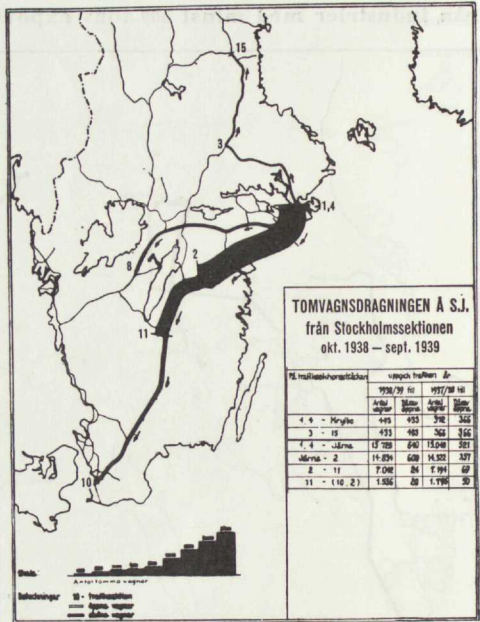
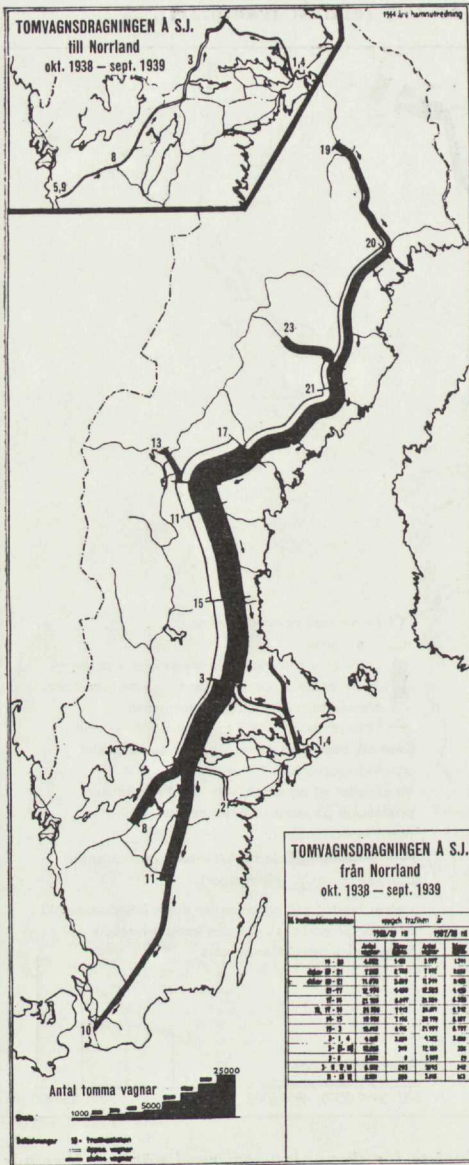


UTARBETAD ÅR 1947 AV SVEN-ERIK NORDIN

AB KARTOGRAFISKA INSTITUTET

vars export ägt rum enbart i trampfart. Fabrikerna anlita för skeppning som regel närmast liggande hamn. I de fall då pappersmassan från inne i landet belägna fabriker transporteras med öppna vagnar, kunna kol och koks användas som returlast.

Karta 10 och karta 11—12. Tomvagnsdragning.



Den vänstra kartan visar tomvagnsdragningen från Norrland söderut. Det fyllda svarta bandet betecknar antalet slutna vagnar och det vita bandet öppna vagnar. De öppna vagnarna gå huvudsakligen till Stockholms-, Örebro- och Norrköpingssektionerna, medan de slutna vagnarna fortsätta till Nässjö-, Falköpings- och Hålsingborgssektionerna.

Kartorna t. h. visa tomvagnsdragningen från Stockholm (överst) och Göteborg (nederst). Obs. det betydande överskottet av öppna vagnar från Göteborgssektionen österut till Hallsberg—Katrineholm—Stockholm.

Särskilt yttrande

av ledamöterna Dellborg, Enström, Sandström och Sylwan.

Enligt direktiven har 1944 års hamnutredning haft till huvudsakligt syfte att förutsättningslöst undersöka möjligheten att uppgöra ett program för hamnväsendets utbyggnad och genom en starkare kontroll från statens sida över denna investeringsverksamhet fullfölja ett sådant program och förebygga en befarad överdimensionering.

I nuvarande allmänna och trafikekonomiska läge är en fortgående överblick över de samlade investeringarna i hamnbyggandet liksom i trafikväsendet överhuvud en tvivelsutan nu mer än tidigare angelägen uppgift. I den mån utredningens nu framlagda förslag syftar till att nå en ändamålsenlig planering och i visst avseende effektivare tillsyn över det framtida hamnväsendet, ha vi därför icke i denna del någon från majoriteten avvikande uppfattning. Men då det därefter gällt frågan att med stöd av en sådan bättre överblick ingripa reglerande på utvecklingen, ha vi för vår del icke funnit, att vare sig behovet av eller möjligheten till en sådan reglering är av den art, att de kunna motivera en så långt gående omläggning av hamnändenas administrativa handhavande, som utredningsmajoriteten förordat, och vi anse till och med, att en sådan omläggning skulle medföra betydande nackdelar. Då vi sålunda stannat för att tillsynen över hamnväsendet liksom prövningen av här avsedda hamnutbyggnadsfrågor i vissa delar alltjämt bör ankomma på kommerskollegium, ha vi särskilt ansett följande synpunkter och förhållanden förtjäna beaktande.

Enligt vår mening har vid utredningsarbetet i anslutning till direktiven hamnarna alltför ensidigt behandlats ur det inrikes transportväsendets synvinkel. Hamnarna utgöra emellertid obestridligen i första hand *terminalanläggningar för sjöfarten*, och deras planering och utbyggnad får i konsekvens härav framförallt ske med hänsyn till sjöfartens intressen och behov. Här träda i många fall internationella konkurrensförhållanden i förgrunden, som med nödvändighet kräva beaktande, i vilken riktning man än vill länka utvecklingen av hamnväsendet. Enligt vår mening kunna hamnarnas och sjöfartens problem icke lösas efter så strikt uppdragna linjer, som vad fallet är med de inhemska landväga transportmedlen, vilka endera äro statsägda eller också koncessionerade eller på annat sätt underkastade statlig kontroll. Vad den inrikes sjöfarten beträffar, synes det för dagen saknas underlag för att uppdraga riktlinjer för dess framtida utveckling.

Genom de mycket ingående undersökningar utredningen presterat har enligt vår mening visats, att talet om en alltför stark *decentralisation* av trafiken icke har fog. Vad den transoceaniska linjetrafiken beträffar har fastslagits, att en viss koncentration utan tvekan ägt rum och sannolikt kommer att fortgå. Härvid har konkurrensen, särskilt den utländska, spelat en bety-

dande roll. För sjöfartens del har koncentrationen betingats dels av en förbättrad service genom snabbare farttyg och tätare turer, dels av den ökade befraktningen av mera högvärdiga skeppningsprodukter, vilka äro beroende av dylik service. Denna koncentration har därför varit till gagn icke blott för sjöfarten utan jämväl för näringslivet i dess helhet. Däremot kvarstår alltså en naturlig decentralisation vid sjöbefraktningen av massgods och liknande varor, vilka icke kunna bära kostnaderna för omlastning, respektive för långväga landtransporter. Denna naturliga decentralisation är därför också ett näringslivets intresse.

I denna utveckling torde också *grundlinjerna* för ett framtida hamnbyggnadsprogram vara att söka. Däremot torde det svårigen låta sig göra att från sådana utgångspunkter utarbeta ett mera detaljerat program, bl. a. på grund av de ovan berörda internationella konkurrensförhållandena, över vilka en inhemsk planering icke kan råda, ävensom med hänsyn till de mera svåröverskådliga problem, som sammanhånga med industriens lokalisering, kommunernas tomtpolitik m. m.

Beträffande farhågorna för att genom hamnutbyggnader landets samlade transportapparat efter återinträdandet av normala förhållanden kunde komma att framstå såsom *överdimensionerad*, så synes det uppenbart, att vid en lågkonjunktur den svenska handelsflottan kan komma att sakna full selsättning och hamnapparaten vid sådant förhållande skenbart vara överdimensionerad. En härav föranledd begränsning av hamnapparaten skulle emellertid med all säkerhet bli till förfång för sjöfarten och näringslivet, när förbättrade konjunkturen på nytt inträda. Ej blott konjunkturväxlingarna och säsongvariationerna utan jämväl fluktuationerna inom sjöfarten tillfölje klimatiska förhållanden göra det angeläget, att den samlade hamnapparaten ej är för snålt dimensionerad.

Vad åter beträffar frågan om *ökad statskontroll* över hamnväsendet bör först understrykas, att de svenska hamnarna till övervägande del ägas och förvaltas av kommunerna. Medan staten tidigare haft ett betydande inflytande på hamnarnas administration och utbyggande, ha de hamnägande kommunerna i hägnat av 1862 års kommunallagar efter hand fått en gentemot staten friare ställning, som icke varit utan betydelse för hamnväsendets gynnsamma utveckling.

Utbyggnaden av de kommunala hamnarna har med stöd av den kommunala självbestämmanderätten skett enligt vedertagna ekonomiska grunder, huvudsakligen med anlitande av uttaxerade medel eller lånemedel. Utbyggnaden har försiggått i takt med den svenska sjöfartens utveckling och i sin mån bidragit därtill. Det torde enligt vår mening icke med fog kunna påstås, att hamnväsendets utveckling i Sverige stått efter den i länder, där staten haft ett dominerande inflytande över hamnarna. I synnerhet de större hamnarna äro modernt och effektivt utrustade och väl utnyttjade. Godsomsättningen per meter kaj ligger på en anmärkningsvärt hög nivå. De uttalade farhågorna om planlöshet i utbyggandet och överdimensionering sakna enligt vår mening i allt väsentligt grund.

I de mindre och medelstora hamnarna har utbyggandet måhända icke alltid varit lika väl motiverat. Såvitt utbyggnaderna skett med skatte- eller lånemedel, torde de dock få anses baserade på ekonomiska principer. I andra fall åter, då utbyggnad skett efter andra grunder, med statsbidrag och utan någon egentlig behovsprövning, varvid vederbörande kommuner ej behövt räkna med förräntning av mer än en mindre del av anläggningskapitalet, har detta däremot ofta nog lett till mindre noggrannhet vid bedömande av företagens lönsamhet. Vid nu verkställda undersökningar har sålunda konstaterats, att en del mindre välbetänkta investeringar förekommit, vilka enligt vårt bedömande nästan undantagslöst hänföra sig till fall, där staten lämnat bidrag till byggandet. De fall, då mindre gott ekonomiskt resultat ernåtts vid finansiering med låne- eller skattemedel, äro till antalet ringa och kunna närmast betraktas som mindre träffsäkra bedömanden, vilka aldrig kunna helt undvikas. Vi anse därför, att berättigade anmärkningar icke kunna framställas emot investeringarna med låne- och skattemedel. Därav framgår enligt vår mening, att anledning icke finnes att bereda staten ökat inflytande på kommunernas hamnbyggnadspolitik i andra fall, än då utbyggnad sker med anlåtande av statliga bidrag.

Med hänsyn till att kommunerna genom hamnarna äro bärare av allmänna uppgifter och äga uppbära avgifter för hamnarnas utnyttjande äro de redan nu beträffande hamnekonomin underkastade statlig kontroll. Vidare är finansdepartementet berättigat att vid prövning av kommunala låneärenden underkasta hamnfrågor granskning ur behovssynpunkt. För sådana fall torde prövningen höra ske endast ur allmän *samhällsekonomisk synpunkt* samt avse att förebygga tillkomsten av hamnföretag, som, ehuru kanske berättigade ur vederbörande kommuns synpunkt, likväl skulle vara till förfång ur andra allmänna eller enskilda synpunkter. Att därutöver underkasta kommunala låneärenden prövning ur *företagsekonomisk* eller *teknisk* synpunkt torde få betraktas som ett *oberättigat inkräktande på den kommunala självbestämmanderätten*.

Då det avser de fall, då staten ekonomiskt bidrager till hamnföretaget, bör staten icke endast äga rätt utan i skattebetalarnas intresse jämväl skyldighet att vidare underkasta hamnföretaget såväl *företagsekonomisk* granskning för att utröna, om möjlighet till skäligen räntabilitet föreligger, som *teknisk* granskning för att utröna, om utbyggnaden sker på mest ändamålsenliga sätt.

Dessa allmänna synpunkter ha också varit vägledande i majoritetens uppläggning av riktlinjerna för den framtida hamnpolitiken, och vi anse oss i allt väsentligt kunna ansluta oss till desamma.

Däremot kunna vi icke ansluta oss till de konklusioner majoriteten härav dragit angående behovet av en särskild organisation för övervakandet av hamnpolitiken. Den statliga utredningen bör, såsom här ovan nämnts, ha väsentligt olika omfattning beträffande å ena sidan ärenden, där statsbidrag sökes, och å andra sidan låneframställningar. Av de utredningar, som hamnutredningen verkställt, framgår, att de totala investeringarna i hamnbygg-

nader under 15-årsperioden 1924—1938 uppgår till 152,3 miljoner kronor enligt följande fördelning:

Utbyggnad med	Kommunala hamnar		Övriga hamnar		Summa	
	milj. kr	%	milj. kr	%	milj. kr	%
Statsmedel	12·27	8·5	0·59	7·7	12·86	8·4
Lånemedel	91·02	62·9	0·15	2·0	91·17	59·9
Skattemedel el. eljest tillgängl. medel	41·35	28·6	6·91	90·3	48·26	31·7
	144·64	100·0	7·65	100·0	152·29	100·0

Statens bidrag till hamnbyggnadsväsendet under ifrågavarande 15-årsperiod uppgår sålunda endast till 12,86 milj. kr. eller i medeltal endast 857 000 kr. per år. I förhållande till den totala investeringen utgöra statsbidragen endast 8,4 %. Vad speciellt de kommunala hamnarna beträffar utgöra statsbidragen 8,5 % av totala investeringen, medan utbyggnaderna med lånemedel omfatta 62,9 % eller 7 1/2 gånger så stor andel som statsbidragen.

Granskningen av hamnförslagen ur *samhällsekonomisk synpunkt*, vilken i första hand avser att mot varandra väga vederbörande kommuners, vissa varuägares och sjöfartsnäringens intressen, bör rätteligen ske hos det statliga organ, som närmast företräder näringarna, handeln och sjöfarten, och som fördenskull har största förutsättningarna för en sådan prövning, nämligen kommerskollegium.

Statens bidragsgivning till hamnväsendet bör omhänderhas av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, som är ett tekniskt byggande verk, och till detta verk bör den *tekniska* och *företagsekonomiska* granskningen av statsbidragsärendena vara förlagd.

Att förlägga granskningarna helt till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen kan icke vara rationellt, även om styrelsen, såsom föreslagits, tillföres ekonomisk expertis. Styrelsen torde likväl komma att stå främmande för sjöfartens villkor och behov, vilka i första hand böra beaktas vid hamnarnas planering och utbyggnad.

Om granskningen i dess helhet förlades till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, skulle likväl alla ärenden av någon betydelse för näringslivet och sjöfarten behöva remitteras till kommerskollegium, som förutsattes alltfört skola ha att företräda näringarna och sjöfarten. För att kollegium fullgott skulle kunna fullgöra sina skyldigheter härvidlag, skulle i sådant fall jämväl kommerskollegium behöva tillföras ekonomisk expertis.

Enligt majoritetens förslag skulle det nya, till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen förlagda övervakningsorganet jämväl fungera som rådgivare i hamnfrågor till sådana hamnkommuner, som sakna teknisk och transportekonomisk expertis. Enligt vår mening skulle emellertid hamnavdelningen härigenom få dubbelställningen att vara såväl rådgivande-förslagsställande som granskande myndighet, vilket ur principiell och organisatorisk synpunkt icke kan vara riktigt.

Rådgivande verksamhet bör jämväl kunna utövas av Svenska hamnförbundet genom den expertis, som står till förbundets förfogande.

På grund härav ha vi stannat för att statens överinseende över det svenska hamnväsendet utövas på följande sätt:

Den fortlöpande övervakningen av hamnarna i ekonomiskt avseende skall åvila kommerskollegium jämlikt dess åliggande att följa utvecklingen av bl. a. rikets handel, sjöfart och industri. Till denna löpande övervakning skall liksom hittills bl. a. höra handläggning av ärenden rörande taxor å hamnavgifter och grundpenningar m. m. Därutöver bör kommerskollegium vara remissinstans i ärenden rörande nyanläggning och utbyggnad av allmänna hamnar och bör därvid ha att pröva dessa ärenden ur samhällsekonomisk synpunkt, särskilt med hänsyn till sjöfartens, handelns och industriens intressen.

För att kommerskollegium må beredas möjlighet att effektivt utöva sistnämnda prövning ur samhällsekonomisk synpunkt, bör ämbetsverket tillföras erforderlig expertis med härför lämpad utbildning med den administrativa placering inom kollegii nuvarande organisation, som kan befinnas lämplig. På kommerskollegii stat bör därför inrättas en särskild befattning, förslagsvis som förste byråsekreterare, och innehavaren av denna befattning bör avdelas för de speciella uppgifter, som den här avsedda prövningen innebär. Det skall vidare ankomma på denne person att följa frågor om hamnbyggnader efter ovan angivna, av den hittillsvarande utvecklingen anvisade grundlinjer. Till ledning för granskningen böra på administrativ väg fortlöpande införskaffas och samlas uppgifter om den tillgängliga hamnkapaciteten i olika hamnar och om kapacitetens ianspråktagande. Härigenom skulle erforderlig överblick över den samlade hamnapparaten erhållas utan tillgripande av den föreslagna anmälningsplikten, vilken enligt vårt förmenande lätt kan leda till en längre syftande kontroll. Jämväl för den till kommerskollegii handelsbyrå förlagda granskningen av taxefrågor kan denna expertis vara till gagn.

Frågor om nyanläggning eller utbyggnad av statens hamnar liksom frågor om statsbidrag till nyanläggning eller utbyggnad av kommunala och enskilda hamnar skall *därjämte* handläggas av *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* genom dess hamnbyrå, som har att underkasta ärendena *teknisk* och företagsekonomisk granskning såsom förberedelse till ärendets behandling i kommunikationsdepartementet, som avgör beviljandet av bidraget. Hamnbyrån bör jämväl utöva *rådgivande* verksamhet till förmån för hamnkommuner, som icke själva ha tillgång till teknisk och transportekonomisk expertis.

Med hänvisning till vad ovan anförts äro vi för vår del icke beredda att biträda majoriteten av hamnutredningen i dess förslag att för övervakning av de kommunala hamnarna utbygga väg- och vattenbyggnadsstyrelsens hamnbyrå, på sätt som ifrågasatts. Vi anse, att den granskning från finansdepartementets sida, som kan anses motiverad, på sätt som här ovan föreslagits, förläggas till kommerskollegium för prövning av hamnprojekt ur samhällsekonomisk synpunkt. Kollegium bör jämväl liksom hittills handha

granskningen av hamnarnas taxor och ekonomiska förhållanden. I de fall, då statlig bidragsgivning motiverar granskning även ur företagsekonomisk och teknisk synpunkt, bör denna granskning förläggas till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

Vi anse, att genom den av oss föreslagna effektiviseringen av den nuvarande statliga kontrollapparaten den bästa möjligheten skapas att avhjälpa sådana brister i fråga om enhetligheten av den svenska hamnpolitiken, som enligt de verkställda undersökningarna få anses ha varit förhanden i vissa fall, ehuru desamma enligt vår mening av motionärerna givits för stora proportioner.

De svenska hamnarnas upplandsområden med hänsyn till trafiken med stapelvaror.

En trafik-geografisk undersökning av *Sven-Erik Nordin*

1. Inledning.

Direktiv.

Av 1944 års hamnutredning har författaren erhållit uppdrag att verkställa en undersökning av trafiken inom de svenska hamnarnas upplandsområden under ett år närmast före det andra världskrigets utbrott. Denna trafikundersökning skulle enligt hamnutredningens direktiv i första hand taga fasta på transporterna inom upplandsområdena av ur kvantitativ synpunkt viktigare varor och varugrupper. Vidare skulle om möjligt de olika hamnarnas uppland eller trafikområden inåt land fastställas för dessa varor, så att man kunde erhålla ett så vitt möjligt tillförlitligt begrepp om landets indelning i viktigare hamntrafikområden. Slutligen vore det enligt hamnutredningen värdefullt att erhålla upplysning, huruvida och i vad mån de olika hamnarnas upplandsgränser ändrat sig från tiden omedelbart före krigsutbrottet fram till nuvarande tid, vilka viktigare faktorer som påverkat dylika eventuella förändringar, samt om dessa gränsförskjutningar i högre grad påverkat trafiken på hamnarna i positiv eller negativ riktning, d. v. s. lett till ökad eller minskad hamntrafik.

Som undersökningsår har valts 1937, främst med hänsyn till att hamnutredningen valt just detta år för de uppgifter, som belysa förkrigstidens allmänna hamnförhållanden.

Om man som hamnuppland räknar ett område, vilket tillförts eller från

vilket under nämnda år avsänts en godsquantitet av sammanlagt minst 10 000 ton,¹ visar det sig att 39 upplandshamnar förekomma inom landet. Dessa äro, räknat från västkust till ostkust, följande:²

Strömstad
 Uddevalla
 Göteborg
 Karlstad
 Kristinehamn
 Otterbäcken
 Varberg
 Halmstad
 Hälsingborg
 Landskrona
 Malmö med Limhamn
 Trelleborg
 Ystad
 Åhus
 Sölvesborg
 Karlshamn
 Ronnebyredd
 Karlskrona
 Kalmar

¹ Härvid har endast medräknats den sammanlagda vikten av de varor, som ansetts böra medtagas i undersökningen, och som äro omnämnda på sid. 288.

² Utöver de här uppräknade 39 upplandshamnarna, som alla äro handelshamnar, finnes även ett flertal industrihamnar, ägda av industriföretag. Transporterna på dessa hamnar ha uppsamlats med tillhjälp av inåt landet gående järnvägs- och andra kommunikationslinjer, helt eller delvis utnyttjade av vederbörande industriföretag. Dessa kommunikationslinjer ha som regel legat isolerade från det allmänna järnvägs- eller kanalnätet och ha saknat allmän betydelse. Dessa trafikområden ha icke betecknats som uppland.

Visby
 Oskarshamn
 Västervik
 Norrköping
 Oxelösund
 Södertälje
 Köping
 Västerås
 Stockholm
 Hargshamn
 Gävle
 Stugsund
 Hudiksvall
 Sundsvall
 Härnösand
 Örnsköldsvik
 Holmsund
 Skelleftehamn
 Munksund
 Luleå

Utvalda varugrupper.

Över flertalet av de ovan nämnda 39 hamnarna har lossats resp. lastats ett stort antal varor till betydande kvantiteter. En del av dessa har emellertid stannat i hamnstaden eller utgått direkt härifrån med fartyg. De största kvantiteterna ha likväl i allmänhet transporterats inom hamnarnas upplandsområden. Särskilt stora mängder representeras av *massgodsartiklar eller stapelvaror*. Undersökningen har också avgränsats till att omfatta enbart massgodstrafiken. Det har av praktiska skäl varit omöjligt att upptaga till behandling samtliga över hamnarna in- eller utförda varor. Man torde nämligen endast med största svårighet och icke utan ett kostsamt och tidsödande arbete kunna inhämta tillförlitliga uppgifter angående så många varors transportvägar under ett förkrigsår. Vidare må framhållas, att endast stapelvaror in- eller utföras över så många hamnar som de ovan uppräknade 39. I fråga om andra varor än stapelvaror, d. v. s. främst hel- och halvfabrikat, livsmedel av olika slag, såsom kolonialvaror o. d., är importen resp. exporten i allmänhet koncentrerad till ett fåtal mera betydande hamnar, i första hand Göteborg,

Stockholm och Malmö, och härvid saknar man sålunda underlag för en generell jämförelse med landets övriga hamnar, de medelstora och mindre upplandshamnarna. Dessa sistnämnda hamnars upplandsområden kunna liksom storhamnarnas bäst framkonstrueras och avgränsas med tillhjälp av stapelvarornas transportgränser.

Dessa varor söka sig i allmänhet till eller från den hamn, varifrån transporten inom upplandet till eller från bestämmelseorten är billigast. Denna regel gäller främst stenkol och koks, Sveriges under normala förhållanden viktigaste importartikel, kvantitativt sett. Samtliga ovan nämnda upplandshamnar ombesörja också trafiken med denna vara, som importeras för både industriens och fastigheters räkning. Förbrukningen av kol och koks är relativt jämnt fördelad inom landet, och införseln blir av denna anledning också jämnt fördelad på de olika upplandshamnarna.

På samma sätt tjänstgöra nästan samtliga mellansvenska upplandshamnar för järnmalmsexporten från Bergslagens gruvfält, låt vara med en betydande koncentration till Oxelösund, Grängesbergsbolagets egen hamn. Även andra stapelvaror finnas där export eller import fördela sig på ett flertal hamnar i Mellansverige och Norrland.

De stapelvaror, som allmännast förekomma i hamnarna och som tillika huvudsakligen bli föremål för omfattande trafik inom hamnarnas uppland, äro främst följande:

1. *Import:*
 - Stenkol och koks.
 - Konstgödningsmedel av olika slag.
2. *Export:*
 - Malmer av olika slag, främst järnmalm.
 - Trämassa av olika slag.
 - Papper och papp.
 - Trävaror, bearbetade och obearbetade.
 - Tackjärn, göt och valsverksprodukter.

Källmaterialet.

Stenkols- och kokstrafiken har tidigare varit föremål för undersökning av författaren.¹ I detta arbete har huvudvikten lagts vid en beskrivning av transportvägarna inom de svenska hamnarnas uppland. Varje viktigare slag av kol och koks har kartlagts, och kartbilderna ha fått formen av s. k. transportdiagram. Primärmaterialet till nämnda arbete har utnyttjats för förevarande undersökning.

Konstgödningsmedel av olika slag införas över många av de ovan nämnda 39 hamnarna, huvudsakligen dock över skånska hamnar. Det har mött mycket stora svårigheter att analysera varje hamns uppland eller trafikområde för denna varugrupp. Exakta uppgifter angående upplandstrafiken och dess omfattning finnas nämligen icke tillgängliga. De för denna vara erforderliga försäljningsorganisationerna och distributionscentralerna kunna icke lämna detaljerade upplysningar rörande de inne i landet befintliga konsumenterna och deras förbrukning. Importen av konstgödningsmedel finnes emellertid upptagen i sjöfartsstatistiken med fördelning på viktigare importhamnar. Genom utsända enquêteskrivelser till intresseorganisationer inom de viktigaste konsumtionsområdena har man erhållit ett material, som gjort det möjligt att bilda sig en ungefärlig uppfattning om trafikområdena för de hamnar, över vilka en mera betydande införsel ägt rum av konstgödningsmedel.

I motsats till konstgödningsmedel ha transporterna av *olika slags malmer* väl kunnat kartläggas i form av transportdiagram. Primärmaterialet för malmer består dels av kommerskollegii icke konfidentiella uppgifter rörande de svenska gruvornas malmbrytning, vilka kompletterats med uppgifter erhållna genom förfrågningar hos en del av de berörda gruvföretagen, dels erhållna uppgifter angående de trafikvägar, som i varje fall kommit till användning från gruvan fram till exporthamnen. Dessa

sistnämnda uppgifter ha inhämtats dels hos vissa gruvbolag, dels från de järnvägsstationer, varifrån malmexporten utgått.

Tillförlitliga upplysningar rörande *trämassetrafik* samt trafiken med *papp och papper* ha även kunnat insamlas och bearbetas på sådant sätt, att transportkartor kunnat konstrueras. Det källmaterial, som ligger till grund här för, har erhållits direkt från de exporterande industriföretagen. Kompletterande uppgifter ha inhämtats från järnvägsstationerna.

I fråga om *tackjärn, göt och valsverksprodukter* och exporttrafiken med dessa varor är däremot källmaterialet så heterogent, att någon karta icke har kunnat konstrueras. Rörande storleken av de svenska industriernas export av dessa varor kan uppgift erhållas ur kommerskollegii bergverksstatistik. Undersökningsåret 1937 ligger emellertid för långt tillbaka i tiden för att industriföretagen skola kunna lämna uppgifter om de faktiska transportvägarna. Här ha icke heller järnvägsstationerna någon statistik i behåll. I viktigare fall har dock klarhet vunnits, vilken eller vilka exporthamnar, som kommit till användning för berörda trafik. Härigenom har man också kunnat utläsa tendensen i trafiken i fråga om tackjärn, göt och valsverksprodukter, och de viktigaste slutsatserna angående upplandshamnarnas olika andel av denna exporttrafik ha kunnat dragas.

Vad slutligen beträffar *trävarutrafiken* har det visat sig omöjligt att insamla ett tillräckligt homogent material för samtliga hamnar. Endast för vissa sådana, främst Göteborg, Gävle och Halmstad, har man kunnat erhålla en god bild av trafikområdena för trävaror, denna för landet så viktig varugrupp. I kommerskollegii industristatistik finnas visserligen fullständiga uppgifter rörande sågning, hyvling m. m. för hela landet, men däremot lämnar materialet ingen uppgift om huru stor del av varje sågverks produktion, som varit avsedd för enbart export. Dessutom förekommer en betydande export av obearbetat virke, vil-

¹ S. E. Nordin: Studier av den svenska kol- och kokstrafiken år 1937.

ken verksamhet icke redovisas. För övrigt ligger år 1937 så långt tillbaka i tiden, att vissa industrier och exportörer, som under detta år voro i verksamhet, numera upphört, varför några uppgifter icke längre kunna lämnas. I sjöfartsstatistiken finnas emellertid uppgifter rörande de olika hamnarnas utförsel av trävaror, varvid man kan erhålla en uppfattning om hamnarnas inbördes betydelse i fråga om denna trafik. För de viktigaste hamnarna har man sökt avgränsa trafikområdet, dels med tillhjälp av Statens Järnvägars och Trafikförvaltningens Göteborg—Dalarna—Gävle vagnslaststatistik för år 1937, dels genom förfrågningar hos företag belägna i de olika trafikområdenas ytterområden. Genom detta tillvägagångssätt har man kunnat bilda sig en ungefärlig uppfattning om landets indelning i trafikområden för trävaror, bearbetade och obearbetade. Tack vare de detaljerade uppgifterna för de ovan nämnda hamnarna Göteborg, Gävle och Halmstad har man vidare kunnat avläsa viktigare tendenser i trävarutrafiken, vilka generellt gälla för samtliga landets upplandshamnar.

Utöver de i undersökningen konstruerade transportkartorna eller transportdiagrammen har även ritats en karta, som visar *fraktskillnadsgränserna år 1937 mellan de olika upplandshamnarna*.¹ På denna, karta 2, har hän-

¹ På denna karta, som ingått i undersökningen rörande kol- och kokstrafiken, finnas medtagna ytterligare tre upplandshamnar, nämligen Borgholm, Mörbylånga och Slite, samtliga med en icke obetydlig kolimport. Orsaken härtill är, att minimigränserna för kvantiteten inom upplandet transporterat kol och koks satts så lågt som 5 000 ton år 1937. Å andra sidan finnas här icke medtagna hamnarna Lidköping och Hargshamn.

syn tagits endast till fraktkostnader-na järnvägsledes. Trafiken med stapelvaror dirigerades nämligen detta år huvudsakligen med järnväg. Kartan är baserad på de ordinarie taxorna för statens och enskilda järnvägar.¹

Då man kunnat konstatera, att det under förkrigstiden ofta av skilda orsaker beviljades betydande fraktnedsättningar i järnvägstrafiken med stapelvarorna, blevo stundom hamnarnas fraktskillnadsområden, uträknade med ledning av de ordinarie taxebestämmelserna, icke identiska med de områden, inom vilka de faktiska transporterna ägde rum. Gränserna kunde förskjutas högst avsevärt. Med karta 2 som utgångspunkt kan man lättare ange de faktorer, som åstadkommit de speciella nedsättningarna, och som därigenom påverkat transporterarnas inriktning till olika hamnar.

Under år 1937 funnos i vårt land fortfarande enskilda järnvägsföretag med betydande banlängd, vilkas ordinarie taxebestämmelser i samtrafikhänseende ha påverkat fraktskillnadsgränserna i speciell riktning. Hamnarnas fraktskillnadsområden, såsom de te sig på karta 2, ha sedan successivt förändrats i och med det fortgående förstatligandet av det svenska järnvägsnätet. Huruvida och i hur stor utsträckning det efter förstatligandet fortfarande beviljas särskilda fraktnedsättningar, som påverkat också transportvägarna, är en fråga, som skall upptagas till behandling i ett senare sammanhang.

¹ Beträffande tillvägagångssättet vid konstruktionen av kartan, se S. E. Nordin. Kol- och kokstrafiken, sid. 15.

2. Hamnarnas upplandsområden år 1937.

Allmänna iakttagelser.

De svenska upplandshamnarnas läge samt omfattningen av dessa hamnarnas fraktskillnadsområden framgår av karta 2. Man lägger här märke till hamnarnas jämna utbredning utefter kusten; endast i övre Norrland äro avstånden mellan hamnarna stora. Tätast ligga de i Skåne och Blekinge. Vidare finnas i Väneru icke mindre än fyra hamnar, som svara för en omfattande upplandstrafik.

Det behöver knappast påpekas, att det vid sidan om de hamnar, som äro kartlagda på karta 2, existerar ett högst betydande antal hamnar eller hamnplatser utan egentligt uppland, från eller till vilka årligen mycket stora kvantiteter stapelvaror skeppas. Detta gäller främst de industrihamnar i mellersta Norrland, från vilka trävaror, massa och papper utskeppas, och till vilka stenkoll jämte gotlandskalk införas. Dessa sågverk och träförädlingsindustrier äro som regel belägna i direkt anslutning till hamnen. Endast i ett fåtal fall transporteras import- eller exportvarorna vidare in i landet, och i dylika fall utmed en av industriföretaget ägd industribana eller med egna pråmar. Det framgår av karta 3, att dessa hamnplatser jämsides med upplandshamnarna svara för en högst omfattande trafik. De äro koncentrerade till trakten av Härnösand och Sundsvall. Även i Väneru återfinner man dylika hamnplatser med direkt skeppning.

Beträffande fraktskillnadsområdenas storlek och form finner man, att de största och enhetligaste områdena äro belägna i Norrland. Här sträcka sig hamnarnas områden ända in mot norska gränsen. Förefintligheten av ett väl inrutat järnvägsnät, som uteslutande befinner sig i Statens järnvägars ägo, har också åstadkommit, att Norrland kommit att bli uppdelat i stora, enhetliga områden.

Helt annorlunda ter sig kartbilden

i Mellan- och Sydsverige. Dels äro hamnarna här belägna närmare varandra, och dels åstadkommer järnvägarnas sträckning, att fraktskillnadsområdena ofta skära varandra. Från de mellansvenska hamnarna utgingo år 1937 järnvägar, som befunno sig i enskild ägo. Genom att i allmänhet hamnen lät etablera en intim samtrafik med järnvägsbolaget, kunde denna tillföras betydande kvantiteter exportgods från framförallt Bergslagen med dess storindustrier och gruvfält. På samma sätt kunde importvarorna, främst stenkoll och koks, tillföras konsumenterna via den enskilda järnvägen. Båda parter hade m. a. o. största intresse av att få sig tillfört transporter. I första hand rörde det sig om stapelvaror. År 1937 dominerades denna trafik inom ifrågavarande område helt av de enskilda järnvägarna. Var och en av dessa banor hade anknytning till någon exporthamn, och därigenom kunde industrierna i Bergslagen erbjudas flera möjligheter att skeppa sina produkter eller konsumtionsvaror. Konkurrensen om transporterna var hård, och för att vinna trafik måste såväl hamnmyndigheter som järnvägsföretag tillgripa taxenedsättningar. Härigenom kunde en hamn behålla sitt trafikområde eller utöka detta, i det senare fallet på bekostnad av andra närbelägna hamnar. Olika faktorer betingade dessa nedsättningar. Det torde emellertid vara klart, att denna konkurrens om stapelvarutrafiken i Mellansverige åstadkommit en viss *överdimensionering av Bergslagens massgodshamnar*.

Även i Sydsverige voro fraktskillnadsområdena oenhetliga. Särskilt i östra delen av Götaland finner man, att områdena skära in i varandra. Här beror den till synes egendomliga utformningen av fraktskillnadsområdena huvudsakligen på att de från hamnarna utgående järnvägslinjerna, år 1937 privatägda, hade olika spårvidd, samt att kostnaderna för omlastning

ar motverkade, att den ur avståndssynpunkt förmånligaste vägen kunde väljas.

Orsaken till såväl Syd- som Mellansveriges oenhetliga fraktskillnadsområden är även att söka i en annan omständighet. Vid en tänkt samtrafik mellan tvenne enskilda banor och mellan statens och enskilda järnvägar uttages, förutom den ordinarie frakten, dessutom en s. k. *övergångsavgift*, som i synnerhet för stapelvaror fördyrar kostnaden för transporten högst väsentligt. Vid vissa enskilda järnvägar, i allmänhet dock ej de mellansvenska, uttages dessutom en s. k. *banavgift*, vars storlek varierar, men som i regel uppgår till minst samma belopp som den nämnda övergångsavgiften.

Ovan nämnda samtrafikavgifter ge ett bevis för att det kortaste avståndet från eller till en hamn icke alltid behöver vara det billigaste. Karta 2 ger ett exempel härpå bl. a. i östra Götaland, där man kan finna flera stationer, som ligga närmare Oskarshamn men ur fraktkostnadssynpunkt fördelaktigast till för Västervik.

Vid de av Statens järnvägar övertagna enskilda järnvägarna tillämpas varken övergångs- eller banavgifter. För trafikanterna innebär sålunda förststatligandet av järnvägarna i detta avseende en obestridlig fördel.

Som tidigare nämnts gäller fraktskillnadskartan endast för de ordinarie fraktkostnaderna. För många stapelvaror sker emellertid en betydande nedsättning av frakten, betingad av olika faktorer. Speciellt gynnsamma omständigheter bidra till att främst de mellansvenska järnvägsföretagen kunna bevilja sina trafikanter nedsättningar. Härvid förskjutas hamnarnas trafikområden längre in i landet; de ordinarie fraktgränserna sprängas. I andra trakter inom landet äro de från hamnarna utgående järnvägarna mindre gynnade; stundom saknas helt betingelser för fraktsänkning. I detta sistnämnda fall visar det sig också, att de i undersökningen ritade transportdiagrammen mycket väl överensstämma med de ordinarie fraktskillnadsgränserna.

Transportkartorna lämna, kan man säga, svar på frågan, *var fraktnedsättningar för stapelvaror ägt rum under år 1937*, förutom att man av dem kan erhålla en klar bild av trafikens storlek och riktning inom varje hamns trafikområde. Till följd av att konkurrensen järnvägarna emellan om export- och importtrafiken elimineras genom järnvägarnas förststatligande, finnas skäl att upptaga till diskussion problemet, vilka hamnar som i fortsättningen kunna räkna med en ökning utöver de normala transportererna. Detta problem skall längre fram ventileras med utgångspunkt från de för år 1937 upprättade transportkartorna. Vid nedanstående beskrivning av detta års transporter är det sålunda av speciellt intresse att behandla de omständigheter, tack vare vilka hamnarna genom fraktnedsättningspolitiken tillförts särskilt stora trafikmängder.

Kol- och kokstransportererna.

I kvantitativt hänseende är kol och koks den utan jämförelse mest betydande importvaran, och den omfattande trafiken med denna varugrupp framgår också tydligt av kartorna 3 och 4. De två förstnämnda kartorna visa transportererna av kol resp. koks för de medelstora och största bränsleförbrukande industriernas räkning (över 500 tons förbrukning år 1937).

Industrikol och -koks.

Det finns tvenne för industrien viktiga konsumtionsområden i vårt land. Det ena sträcker sig som ett brett bälte från Göteborg mot nordost över Bergslagen fram till Gävle. Här äro också landets största järn- och stålindustrier belägna liksom huvudparten av pappersindustrien. Det andra huvudområdet ligger i trakten kring Sundsvall—Härnösand och representeras av den norrländska massaindustrien. Även i andra områden av landet förekom år 1937 en icke ringa förbrukning av kol och koks. Endast i de inre delarna av

Norrland äger ingen konsumtion av dessa varor rum. Av allt stenkolk, som år 1937 förbrukades inom landet, gick nära 80 % till industrierna. Motsvarande siffra för koks utgjorde c:a 20 %.

Om man bortser från Gävle, Söderhamn, Sundsvall och Luleå, äro transporterna inom de norrländska hamnarnas upplandsområden praktiskt taget obefintliga. Det betydande importbehovet för Norrlandsindustriens räkning tillgodoses genom de hamnplatser, som ligga utmed kusten, och vilka ha anlagts i omedelbar närhet av fabriker. I Syd- och framförallt Mellansverige försiggår däremot en omfattande upplandsstrafik, även om en stor del av bränslet stannar i hamnstäderna, främst Stockholm, Malmö och Göteborg. Transporterna från Göteborg och Gävle äro de ojämförligt största. Den förstnämnda hamnen når med sina transporter ända upp till Bergslagen.

Beträffande de för kol- och koksstrafiken betydande upplandstransporterna finnas skäl att fråga sig, i huru hög grad dessa betingats av fraktnedsättningar. Vid en direkt jämförelse mellan kartorna 3 och 4 å ena sidan samt fraktskillnadskartan å den andra kan man konstatera följande.

I *södra Sverige* (t. o. m. hamnarna Varberg och Norrköping) överensstämma trafikområdena mycket väl. Det kan också påvisas, att det i Sydsvrige år 1937 icke funnos några betingelser för fraktnedsättningar. Även i fråga om norra Sverige (hamnarna norr om Gävle) överensstämde trafikområdena, ehuru det inom denna landsdel icke finns ett så stort jämförelsematerial.

I Mellansverige förekom år 1937 i många fall icke någon som helst överensstämmelse mellan fraktskillnadskartans gränser och transportkartornas vägar för kolet. De viktigaste exemplen på de mest påfallande olikheterna härutinnan äro följande:

1. *Göteborgs hamn*. På transportkartan sträckte sig upplandsområdet

betydligt längre in i landet än vad som har angivits på fraktskillnadskartan. Detta har skett på bekostnad av främst Uddevallas, Karlstads, Kristinehamns och Otterbäckens områden.

2. *Otterbäckens hamn*. Transportkartan hade i norr större utsträckning än fraktskillnadskartan. Otterbäcken har här inkräktat på Kristinehamns upplandsområde.

3. *Oxelösunds hamn*. På fraktskillnadskartan sträckte sig upplandsområdet upp till trakten omedelbart norr om Flen, men på transportkartan gick koltrafiken ända upp till Ställdalen. Upplandet har här utvidgats på bekostnad av Köpings upplandsområde (fraktskillnadsområde).

4. *Stockholms hamn*. Transportkartans upplandsområde sträckte sig ända upp till trakten av Långshyttan och till Smedjebacken, men fraktskillnadskartans område hade betydligt mindre utsträckning.

En väsentlig orsak till att det på många håll icke råder överensstämmelse mellan fraktskillnadskartan och transportkartan är förekomsten av *returfrakter* — i kombination med snabb lossning och lastning — på de för kol- och kokstrafiken så betydelsefulla mellansvenska *järnvägarna*. Dessa returfrakter förekomma i nästan lika stor utsträckning på *kanallederna*, varvid främst bör nämnas de omfattande båt- och prämtransporterna utmed Trollhätte kanal och i Vätern.

Innan några typiska exempel på dessa returfrakter lämnas samt redogörelse ges för de stapelvaror, som i olika fall utgöra de viktigaste returfraktsobjekten för kol och koks, skall här nedan lämnas en kortfattad redogörelse för transporterna med fastighetskoks.

Konsumtionen av fastighetskoks utgör icke mindre än c:a 80 % av landets totala koksförbrukning under ett förkrigsår. Städer och tätorter äro de utan jämförelse viktigaste förbrukarna. Konsumtionen inom landet är också jämnare fördelad än vad industrikoksen beträffar. Den största förbruk-

ningen redovisas av Stockholm, Göteborg och Malmö. I Norrland är fastighetskoksbehovet ringa.

Transportvägarna för detta slag av koks äro av skilda orsaker som regel icke betingade av returfrakter. Vid en jämförelse med fraktskillnadskartan visar det sig också, att upplandsområdena i stort sett stämma överens. Ett markant undantag utgör dock Stockholm, varifrån betydande kvantiteter koks transporteras till Västerås och Köping, vilka städer ha egna djuphamnar.

Andra stapelvaror som returfraktsobjekt till kol och koks.

Emedan trafiken med kol och koks för industriellt ändamål genom de ovan nämnda returfrakterna är ytterst intimt sammankopplad med transportererna av andra stapelvaror, kommer här nedan att med utgångspunkt från kol- och kokskartorna ges de mest typiska exemplen på de returfraktsobjekt, vilka *under år 1937* betingade fraktsänkningar för det fasta fossila bränslet.

Typiska exempel på returfrakter kunna påvisas inom Göteborgs upplandsområde. Från hamnen utgår bl. a. Bergslagsbanan (B. J.). Järnvägens huvudlinje sträcker sig ända upp till Falun via Trollhättan, Mellerud, Kil, Hälsfors, Grängesberg och Ludvika m. fl. platser. Utmed B. J. fraktas till Göteborg betydande kvantiteter trävaror, papper och trämassa, till stor del avsedda för export. Dessa varor tillverkas vid fabriker belägna i Dalsland och Värmland. Sändningarna av pappersbalarna äro ofta så stora, att man för ändamålet måste insätta särskilda godståg, avsedda enbart för transport av denna vara. Det för pappersfabrikerna avsedda kolet transporteras sedan med dessa specialtågsätt i motsatt riktning. Härigenom kan järnvägsföretaget till stor del undvika tomkörning på återresan från Göteborg. Genom att tågen äro fullastade i båda körriktningarna, kunna fraktkostnaderna sänkas, och Göteborgs upplands-

område kan genom dessa returfrakter utvidgas på bekostnad av närliggande hamnars upplandsområden, där icke returfrakter under samma premisser som ovan finnas, vilket skett bl. a. för Uddevalla, Karlstad och Kristinehamn.

Då B. J. utgör en av de banor, vilka år 1937 svarade för en högst betydande del av stapelvarutrafiken inom Göteborgs trafikområde, ha transportererna för dessa varor kartlagts. Trafiken med produkterna i riktning mot Göteborg voro av ungefär samma storleksordning som trafiken i motsatt riktning med kol och koks. I denna sistnämnda varugrupp har även inräknats kol och koks för fastigheter och hushåll. Uppgifterna grunda sig på B. J:s vagnslastgoodsstatistik, som kompletterats med uppgifter inhämtade från olika stationer utmed banan.

Trafiken på Trollhätte kanal är också starkt beroende av returfrakterna. Koltransporterna på denna kanal voro 1937 nära tre gånger så stora som utmed B. J., och ändock hålles kanalen stängd under en del av vintern. Tyvärr saknas här statistiskt underlag till kartor på samma sätt som för B. J. I riktning mot Göteborg förekommer här trafik främst med massa, papper och trävaror.

De fastställda fraktsatserna för kanalbåtarna äro något lägre än motsvarande för B. J., men i gengäld har järnvägen den styrkan i konkurrensen med båt- och prämtrafiken, att transportererna kunna äga rum året runt.

Ett andra exempel på returfrakternas relevans i konkurrensen hamnarna emellan om upplandsområdet är *Otterbäcken*. I riktning mot hamnen transporteras här *järnmalm*, vilken vara skeppas från olika gruvor inom Nora Bergslag. Det returfraktade kolet levereras till olika industrier inom Otterbäckens upplandsområde.

Som ett tredje exempel på returfrakternas inverkan på upplandsområdenas utsträckning kan nämnas *Oxelösund*. Även i detta fall äro returfrakterna enbart beroende på järn-

malmexporten. Malmen fraktras från gruvor i Grängesberg ner till hamnen på Oxelösundsbanan (T. G. O. J.) f. v. b. till utlandet. Kol och koks går sedan som returfrakt. Konsumenterna äro främst industrier i Eskilstuna, fastighetsförbrukare i samma stad samt en del järnbruk utmed hela banan.

Ytterligare exempel på järnvägar med gynnsamma returfrakter kunna nämnas. Sålunda voro koltransporterna från *Stockholm* till Avesta, Hornadal, Byvalla m. fl. platser enligt uppgift från exportörerna till stor del betingade av transport med järnmalm mot Stockholm, främst från Garpenbergs gruvfält vid Gruvgården—Fors järnväg (G. F. J.). Härvid användes de nedgående malmvagnarna för kolet i motsatt riktning.

Även *Gävle* upplandsområde gynnas på ett speciellt sätt av returfrakterna. I riktning mot hamnen, utmed Gävle—Dala järnväg (G. D. J.) transporteras *järnmalm, järnvaror och träförädlingsprodukter*. I riktning från hamnen kol och koks i betydande mängder till främst Domnarvet, Kvarnsveden, Hofors, Sandviken, Forsbacka m. fl.

Nu är emellerid Gävle under alla förhållanden den naturliga importresp. exporthamnen för ovan nämnda varor. Om man jämför transportkartan och fraktskillnadskartan, finner man, att upplandsområdena överensstämma med varandra i stort sett. I fallet Gävle ha returfrakterna m. a. o. icke åstadkommit någon förändring därhän, att hamnens upplandsområde kommit att inkräkta på andra hamnars upplandsområden.

Även för vissa andra hamnar finnas returfrakter, som icke kunna åstadkomma olikheter mellan transportkartans och fraktskillnadskartans upplandsområden. Härvid kan främst nämnas *Västerås* och *Halmstad*. Järnmalm från gruvor i närheten av Ludvika samt vid Norbergsfältet, vilken exporteras järnvägsledes till Västerås djuphamn, har åstadkommit en pris-sänkning av kol- och koksfrakterna. Transporterna av detta sistnämnda va-

ruslag ha främst varit destinerade till Fagersta och Smedjebacken.

För Halmstads del må nämnas, att transporterad trämassa och papper utmed Halmstad—Nässjö järnvägar (H. N. J.) från bl. a. Munksjö pappers- och massafabriker gjort det möjligt att till lägre pris sända kol och koks i motsatt riktning. Av transportdiagram avseende stapelvaror inom Halmstads upplandsområde¹ framgår, att trafikmängderna i riktning mot Halmstad vägt i stort sett jämnt i förhållande till trafiken i motsatt riktning, och att sålunda gynnsamma betydelser funnits för returtransporter. Detta förhållande har givetvis påverkat fraktkostnaderna i en för trafikanterna gynnsam riktning.²

Transporterna av järnmalm.

De ojämförligt största trafikmängderna bland dessa varor utgöras av *järnmalmen*. För att erhålla ett tillförlitligt begrepp om transporternas storleksordning i fråga om denna vara samt om de transportvägar, som här kommit till användning, har motsvarande karta upprättats för järnmalm.

Trafiken med denna vara framgår av karta 5. Kartan avser icke blott oarbetad järnmalm utan även järnmalmsslig, -sinter och -briketter.

Det är mycket omfattande järnvägs-transporter, som ägt rum år 1937 med denna vara. Karta 5 har också endast kunnat ritas i en skala med *tio gångers förminskning, jämfört med motsvarande skala för kol och koks*. För att man emellertid på ett tillfredsställande sätt skall kunna verkställa trafikjämförelser med kolet och koksen, har för varje hamn, vid sidan om den svarta förminskade skalan, utritats *en schatterad skala*, som exakt motsvarar den

¹ Se S. E. Nordin: PM rörande Halmstads uppland 1937 och 1945 (stadsfullmäktiges protokoll 1946: 109).

² Returfrakterna äro (som tidigare antytts) givetvis beroende av olika premisser — en snabb omloppstid för vagnarna måste kunna genomföras för att ett ekonomiskt lönande utnyttjande av tomvagnsdragningen skall kunna åstadkommas.

för kol- och kokstrafiken använda skalan. Genom detta tillvägagångssätt kan man lättare göra jämförelse mellan järnmalmstrafiken å ena sidan samt kol- och kokstrafiken å den andra. Exporten över Narvik, Luleå och Oxelösund har dock haft en sådan omfattning, att det av karttekniska skäl varit omöjligt att uttrita en schatterad skala även för dessa hamnar.

Under normala tider äro som bekant våra viktigaste järnmalmsexporthamnar de tre ovan nämnda hamnarna. Vid sidan om dem bedrevs under förkrigstiden även relativt betydande järnmalmsexport över Gävle, Hargshamn, Västerås, Köping, Stockholm och Otterbäcken. Med undantag för Hargshamn betjäna dessa hamnar de mellansvenska gruvfälten vid deras skeppningar till utlandet. De enskilda järnvägarna utnyttjade i samtliga fall också kol och koks som returfraktsobjekt. Vid en jämförelse med kol- och kokskartorna visar det sig, att transportmängden väger ungefär jämnt i båda riktningarna, i vissa fall dock med en viss övervikt för kolet. Ett ytterst markant undantag utgör T. G. O. J., där *malmtransporterna voro betydligt mer än tio gånger större än kol- och kokstransporterna*. Trots att kol och koks utnyttjas som returfraktobjekt, uppstår likväl en *betydande tomvagnsdragning på linjen Oxelösund — Eskilstuna — Frövi — Grängesberg*. Så länge Oxelösundsbanan befinner sig i enskild ägo, torde icke heller andra järnvägslinjer i Bergslagen komma till användning vid återtransporten av tomvagnarna, och därigenom kan ej heller *mera* kol och koks tagas på återresan än vad som motsvarar behovet vid de industrier och tätorter, som ligga utmed eller i omedelbar anslutning till T. G. O. J:s linjer.

Givetvis är tomvagnsdragningen på Riksgränsbanan ännu mera omfattande än på Oxelösundsbanan. De för transporter till Narvik och Luleå använda malmvagnarna äro emellertid som bekant av en annan konstruktion än T. G. O. J:s vagnar och kunna som

regel icke användas för annan slags trafik än malmtrafik.

I motsats till vad fallet är med kol och koks (jämte flera andra, längre fram behandlade stapelvaror) sker praktiskt taget ingen export av malm *direkt* från hamnarna, om man undantager Hälsingborg och Oskarshamn. Det rör sig i detta fall om slig, sinter och briketter.

Tranporterna av annan malm än järnmalm.

Jämsides med kartan över järnmalmsexporten har en sådan konstruerats för exporten av andra slags malmer än järnmalm. Denna trafik kommer till synes på karta 6. Transportskalan har även på denna karta ritats med samma förminskning som för järnmalmen, men samtidigt med en schatterad jämförande skala. Utförseln av detta slags malm har under 1937 varit koncentrerad till trakten kring Garpenberg samt till zinkgruvan vid Ammeberg. I det förstnämnda fallet har järnväg kommit till användning, och transportvägarna ha varit desamma som för järnmalm. I det senare fallet har den vid zinkgruvan brutna malmen transporterats med järnväg resp. pråmar till Göteborg via Göta och Trollhätte kanaler, där omlastning ägt rum till större fartyg. De återgående tomma pråmarna ha icke i större utsträckning utnyttjats för returfrakter.

Järnmalmen har brutits dels i det inre av övre Norrland, dels i Bergslagen, varför exporten endast kunnat ske med järnväg till exporthamn. *Järnvägen har däremot utnyttjats i betydligt mindre utsträckning för en annan varugrupp, nämligen massa och papper.*

Massatransportererna.

Enär de av massa exporterade mängderna icke äro tillnärmelsevis så stora som järnmalmsskvantiteterna, har kartan kunnat ritas i samma

transportskala som för kol och koks. Samtliga uppgifter liksom även källmaterialet för pappersexporten, som strax skall upptagas till behandling, avse under år 1937 exporterade (utskeppade) kvantiteter.

Tillverkningen av massa är framförallt koncentrerad till Norrland. Särskilt kring Sundsvall—Härnösandsdistriktet ligga fabrikerna mycket tätt. Massaproduktion försiggår dock även i Mellan- och Sydsverige. Bl. a. kring Väneren och dess sjö- och kanalsystem äro ett flertal betydande fabriker belägna (tillhörande Billeruds och Uddeholms AB).

I Norrland sker exporten i allmänhet direkt från de till industrierna anslutande hamnplatserna. En avsevärd del av exportgodset har dock med kustbåt samt med järnväg fraktats till Göteborg och Stockholm f. v. b. till utlandet. Karta 8 ger ett begrepp om denna trafik. Denna karta avser *all export av massa såväl med linje- som med tramp- och kontraktsfart. Massan är m. a. o. en stapelvara, vars utförsel i motsats till tidigare behandlade varor till viss del äger rum med linjefart. Detta har också påverkat transportvägarna på så sätt, att man för skeppningarna icke längre utnyttjar den ur fraktkostnadssynpunkt fördelaktigaste hamnen.* En stor del av den från Sverige under normala tider utförda massan är nämligen avsedd för transoceaniska marknader, vilka som regel icke kunna nås annat än med hjälp av svenska fartyg i linjefart. Då den svenska linjefarten huvudsakligen anlöper de största hamnarna, främst då Göteborg och Stockholm, måste också den av fabrikerna till ovan nämnda länder försälda massan transporteras fram till någon av linjehamnarna för omlastning och vidare befordran till långt bort belägna marknader. Därför erhåller också karta 8 den till synes egendomliga bilden med långa sjötransporter ända från Luleå i norr ned till Göteborg och Stockholm. Det säger sig självt, att dylika transporter måste bli dyrare än direkta utskeppningar

från exempelvis de norrländska hamnplatserna.

Direkta utskeppningar ha emellertid också ägt rum, och exporten har då försiggått medelst tramp- eller kontraktsfartyg, vilka icke följa de bestämda rutter, som äro uppgjorda för linjetonnagets del.

Omfattningen av den massaexport, som ägt rum *uteslutande med tramp- och kontraktsfart*, framgår av karta 9. På denna karta har nämligen linjefarten uteslutits. Då det står klart, att utförseln med linjefartyg icke har följt samma vägar som andra stapelvaror, måste det ha sitt intresse att få kartlagda transporterna av enbart trafiken för trampfartens räkning. På karta 9 ser man också, att skeppningarna med kustbåt eller järnvägsledes till Göteborg och Stockholm »skalats bort». Kartbilden erhåller nu i stället ett utseende, som påminner om kol- och kokstransportkartorna. De direkta skeppningarna över de norrländska hamnarna äro här påfallande stora. Men även i Mellansverige har bl. a. Gävle tjänstgjort som en betydande utförselhamn för massan. Göteborg och Stockholm, som tydligen spelar mycket stor roll för linjefarten, har här icke alls samma betydelse.

Returfrakterna för massan ha främst utnyttjats av Gävle och Halmstad. Det står givetvis också klart, att de norrländska hamnplatserna vid sin export av massa i trampfart utnyttjat *returfrakterna sjöledes*, därigenom att båtar, som inkommit med kol eller koks, ofta kunna lasta massa och trävaror. Därigenom har barlastgång i möjligaste mån undvikits.

Transporterna av papper.

Under det att massan som synes har exporterats dels med tramp-, och dels med linjetonnage, har utförseln av *papper och papp* praktiskt taget uteslutande skett med linjebåtar. Trafiken med denna varugrupp framgår av karta 7. Pappersindustrien är i huvudsak koncentrerad till Vänerbäc-

kenet, men man återfinner betydande industrier även i trakten av Norrköping samt i sydöstra Götaland och vid Jönköping. De viktigaste exporthamnarna äro här Stockholm och Göteborg samt Norrköping. Som en betydelsefull utskeppningshamn har vidare tjänstgjort hamnplatsen Spesshult vid Vänern, tillhörande Billeruds AB.

Särskilt de till Göteborg anslutande kommunikationslinjerna ha kunnat använda sig av papperet som returfrakter. Papper spelar emellertid icke fullt så stor roll som returfraktsobjekt som andra stapelvaror. Varan transporteras nämligen järnvägsledes ofta i slutna vagnar, vilka givetvis icke ha kunnat utnyttjas på annat sätt än för styckegodstransporter, vilka kvantitativt sett äro obetydliga i jämförelse med de här beskrivna varugrupperna. I den mån papperet lastats i öppna vagnar, O-vagnar, har däremot returtransporter kunnat ske.

Öppna vagnar användas huvudsak-

ligen vid transporter med *trävaror* samt med *tackjärn, göt och valsverksprodukter*. Som tidigare nämnts har denna trafik tyvärr icke kunnat kartläggas. För trävaror ha emellertid tjänstgjort de norrländska upplandshamnarna samt — framförallt de norrländska hamnplatserna. Särskilt stor export har ägt rum från Sundsvall—Härnösandsdistriktet. I Mellan- och Sydsverige kunna för trävaruexporten nämnas Norrköping, Västervik, Oskarshamn, Kalmar, Halmstad, Göteborg och Uddevalla. Betydande skeppningar ha också ägt rum över Vänerhamnarna. Sundsvall, Gävle, Norrköping, Halmstad, Göteborg och Uddevalla ha främst kunnat utnyttja trävarutrafiken för returfrakterna. Som tidigare nämnts ha kartor också kunnat ritas för träexporten över Gävle, Göteborg och Halmstad. Trävarorna, såväl bearbetat som obearbetat virke, ha huvudsakligen utförts med tramp- eller kontraktsfartyg.

3. De olika hamnarnas upplandsområden åren 1937 och 1947.

Strömstad.

Från Strömstad utgår som bekant endast en järnvägslinje, nämligen Bohusbanan, som från staden sträcker sig mot söder via Uddevalla ned till Göteborg. På denna bana markeras också gränslinjen mellan Strömstad och den närmast söder därom belägna hamnen Uddevalla. Järnvägsstationen Rabbelshede markerar här denna gräns. Norrut möter norska gränsen, i väster markeras gränsen av kustlinjen och österut går gränslinjen ungefär mitt emellan Bohusbanan och Dalslandsbanan, vilken senare i sin helhet tillhör Uddevalla fraktskillnadsområde.

Denna »teoretiska» gräns för Strömstad torde i stort sett motsvara hamnens empiriska upplandsområde. De kommunikationslinjer, som utnyttjas av Strömstad, äro emellertid huvudsakligen det från staden utgående vägnätet.

Den viktigaste importvaran är kol och koks, som till en del förbrukas i staden, mest för fastighets- och hushållsändamål, men som till största delen distribueras ut till orter och mindre industrier inom upplandet. Exporten domineras av trävarorna, som till ungefär lika del fraktas till hamnen med lastbil och järnvägsledes.

I fråga om utförseln av det sistnämnda varuslaget har emellertid Strömstad en betydande konkurrent i det söderut belägna Uddevalla, som med sina flera kommunikationslinjer kan nå längre in i Dalslandsområdet med dess betydande skogstillgångar.

Under krigsåren sjönko av naturliga skäl såväl export- som importsiffrorna. Efter krigsslutet har emellertid trafiken åter stigit, dock icke upp till samma nivå som under förkrigstiden. Särskilt gäller detta i fråga om kol- och koksimporten. Då emellertid upplandsområdets gränser för järnvägar- nas del icke komma att ändra sig, är

det sannolikt, att icke heller de kommande transportererna med kol och koks samt trävaror komma att minska till förmån för annan hamn, utan i stället blir konstant.

Uddevalla.

Uddevalla hamn har genom sitt fördelaktiga läge i en vik av den bohusländska kusten samt genom goda järnvägsförbindelser inåt land ett ur upplands synpunkt gynnsamt läge. Fraktskillnadsområdet hade också år 1937 en betydande utsträckning.

Det »teoretiska» järnvägsupplandet sträckte sig sålunda långt in i Dalsland samt omfattade en stor del av mellersta och norra Bohuslän. I väster och nordväst bildar området gräns med Strömstads fraktskillnadsområde. Därvid ha *Lysekils* och *Munkedals hamnar* inneslutits i Uddevallas uppland. Trafiken från dessa hamnar inåt land voro 1937 av mycket begränsad omfattning. I norr möter Karlstads uppland, där järnvägsstationerna Kråkviken och Ånimskog bilda gränspunkter. I öster och söder slutligen går området som en kil in i Göteborgs i storlekshänseende mera omfattande uppland. Uddevalla når här ända fram till Herrljunga. Längst i söder delas järnvägslinjen Uddevalla—Göteborg vid St. Höga station, varvid de stora öarna Orust och Tjörn föras till Uddevalla.

I motsats till Strömstad, där de »teoretiska» och empiriska upplandsområdena stämde överens mycket väl, är däremot Uddevallas fraktskillnadsområde mindre än dess verkliga uppland. Det är den mycket hårda konkurrensen med Göteborg som är orsak härtill. Denna sistnämnda hamn har en attraherande inverkan på transportererna till och från storindustrierna i Dalsland och södra Värmland, representerade främst av Billerudskoncernens anläggningar samt Skoghallverken. Även tätorter och industrier på Västgötaslätten anlita i mycket stor utsträckning Göteborg som hamn för import- och exportvaror. De från Gö-

teborg utgående kommunikationslinjerna, främst Trollhätte kanal med Väner-systemet (Dalslands- och Säfflekanalerna), Bergslagsbanan (vars aktiemajoritet har innehafts av Göteborgs stad) och Västgötabanen (med aktietressen också delvis förankrade i Göteborg) äro huvudorsakerna till att Göteborg så väl kunnat hävda sig i konkurrensen inom upplandet, trots att Uddevallas järnvägs- och landsvägsledes erbjuder *kortare* förbindelser med bl. a. det ovan nämnda industriområdet väster och norr om Väneren (även Karlstad har såsom framgår av kartan stark känning av denna konkurrens från Göteborg via Bergslagsbanan). De för Göteborg gynnsamma *returfrakterna* äro en väsentligt bidragande orsak till att denna hamn kan »intränga» på Uddevallas område. Storhamnens karaktär av *linjehamn* verkar dessutom starkt attraherande på transportererna av bl. a. massa och papper.

Emellertid förekom år 1937 stora transporter av stapelvaror till och från Uddevalla utmed de till staden gående järnvägarna. Sålunda transporterades på den smalspåriga banan Uddevalla—Lelången (U. L. B.) betydande kvantiteter trävaror och träförädlingsprodukter, vilka under 1937 och åren däromkring voro hamnens största exportvaror. I motsatt riktning gingo kol och koks. De största förbrukarna härav voro industrier i Bengtsfors, Billingsfors och Ödeborg. Även österut bl. a. till Vänersborg och omedelbart öster därom belägna orter samt till Skövde gingo ett flertal vagnslaster med kol och koks. Trafiken på Skövde var emellertid beroende av särskilda omständigheter, varvid fraktkostnaden icke torde ha spelat alltför stor roll. Av den koks, som inom området kom till användning för fastighetsändamål, gick en del via Öxnered på Bergslagsbanan norrut bl. a. till Mellerud och Ämål. Dessa transporter, vilka som regel ske *sporadiskt och i små mängder åt gången*, voro icke betingade av *returfrakter*, något som bidrog till att transporter av detta koksslag kunde äga

rum från Uddevalla och icke från Göteborg.

Uddevalla är i sig själv en stor konsument av importvaror, främst kol och koks. Sålunda finnas i staden industrier med betydande behov av fossilt bränsle samt av vissa råvaror. Dessa har givetvis införts över Uddevalla. Efter kriget har ett uppsving skett av den industriella verksamheten i Uddevalla (varvsindustri m. m.).

Trafiken med lastbilar inom upp-landsområdet var under 1937 av tämligen underordnad betydelse. I fråga om transporter med pråmar eller mindre båtar till de bohuslänska öarna, främst då Orust och Tjörn, möttes Uddevalla före kriget av en hård konkurrens från Göteborg.

Man räknar med att Bergslagsbanans förstatligande skall föra över icke obetydliga transporter till Uddevalla. Även billedes torde en ökning i transporter över Uddevalla komma till stånd.

Karlstad.

Karlstads fraktskillnadsområde var år 1937 av betydande omfattning. Praktiskt taget hela södra och västra Värmland låg ur fraktkostnadssynpunkt lämpligast till för denna hamn. Området gränsar i söder till Uddevalaområdet och i öster och norr möter det till ytvidden betydligt större Kristinehamns fraktskillnadsområde.

Trots att sålunda Karlstads »teoretiska» uppland icke på någon punkt når kontakt med Göteborg, influeras likväl trafiken i hög grad av den sistnämnda hamnen, som genom sina utomordentligt fördelaktiga kommunikationslinjer (Bergslagsbanan och Trollhätte kanal med Vänern) förmår att draga till sig en betydande mängd av de import- och exportvaror, som eljest »teoretiskt» ligga inom Karlstads uppland. Utmed Bergslagsbanan, som från Ämnskog i söder via Kil till Geijersdal i öster går rakt igenom Karlstads fraktskillnadsområde, äro Värmlands viktigaste träförädlings-

industrier, främst då Billerudskoncernens fabriker, belägna. Dessa industrier anlita i stor utsträckning Göteborg som export- och importhamn. Stundom förekomma också *direkta* skeppningar från dessa fabrikers lastage- och lossningsplatser vid Vänern. De viktigaste av dessa hamnplatser äro *Säfte, Slottsbron och Spesshult* (en uthamn till Säfte). Karlstad med sitt betydande fraktskillnadsområde går sålunda helt förlustig denna trafik, som i stället som regel dirigeras till den längre bort belägna Göteborgs hamn. De varor det här är frågan om, nämligen massa, papper samt kol och koks berövas sålunda Karlstad (i likhet med Uddevalla) och tillföras i stället den i returfrakthänseende betydligt gynnsammare Göteborgs hamn. Göteborgs karaktär av linjehamn för papper och i viss mån massa bidrager också till att trafiken drages söderut i stället för till Karlstad.

Om man emellertid bortser från de visserligen betydande industrierna vid Bergslagsbanan, motsvarade i övrigt fraktskillnadsområdet för Karlstad i stort sett det verkliga upplandet. Trafiken på hamnen samt inom hamnens uppland är också stor. År 1937 fraktades sålunda kol och koks från Karlstad utmed den smalspåriga banan Nordmark—Klarälvens järnväg, ägd av Uddeholms AB. Den sträcker sig från Skoghall och Karlstad via Deje norrut förbi Munkfors och Hagfors industrisamhällen samt därefter i en vid båge öster- och söderut fram till Filipstad. Samtliga här nämnda orter voro stora förbrukare av kol och koks. Banan gynnades också av returfrakter så tillvida, att det i motsatt riktning transporterades trävaror samt järn och stål från mellersta Värmland ner till Skoghall, där Uddeholmsbolagets sågverk och cellulosafabriker äro belägna. Norr om Karlstad ligga vidare AB. Mölnbacka—Trysils anläggningar för träförädlingsverksamhet i Forshaga och Deje. Järnvägens andel av transporter till och från dessa fabriker var emellertid relativt ringa. I stället användes Klar-

älven och Bergslagsbanan som kommunikationsmedel för import- eller exportvaror.

Från Karlstad fraktades vidare betydande mängder kol och koks västerut, fram till Arvika och trakten däromkring samt österut, bl. a. till Väse. Dessa transporter gingo på nordvästra stambanan. De voro emellertid icke i nämnvärd grad gynnade av returfrakter.

Biltrafiken var år 1937 — bortsett från området närmast Karlstad — av tämligen ringa omfattning. Från Karlstad förekom praktiskt taget inga pråm- eller båttransporter inom upplandet, om man undantar kol- och trävarutransporterna utmed Klarälven.

I Karlstad äro betydande industrier belägna (Karlstads Mek. Verkstad). Som ett särskilt industriområde kan räknas *Skoghall* med egen djuphamn. Kolbehovet för Skoghall under normala tider torde vara minst 60 000 ton per år. Karlstads förbrukning av kol och koks kan beräknas röra sig om sammanlagt c:a 30 000 ton per år.

Kristinehamn.

Av de mellansvenska fraktskillnadsområdena är Kristinehamns det till ytvidden ojämförligt största. Tack vare Inlandsbanans sträckning, nämligen från Kristinehamn i söder rakt norrut mot Vansbro och Mora, har området kunnat erhålla denna betydande omfattning.

Karlstads »teoretiska» uppland gränssar till området i väster. I öster och söder möta icke mindre än sju områden, nämligen — räknat från norr — Stugsunds, Gävle, Västerås, Köpings, Norrköpings, Göteborgs samt Otterbäckens fraktskillnadsområden. Genom gränsernas utformning kom år 1937 bl. a. Örebro stad att ligga inom hamnens »teoretiska» uppland, under det att Hallsberg utgör gränsstation för Norrköpings och Skövde gränsstation för Göteborgs fraktskillnadsområden.

Detta till ytvidden så omfattande område har emellertid i vissa trakter föga eller ingen industriell verksam-

het, och tätorternas antal är här också mycket litet. Transporterna med järnväg eller lastbil i dessa trakter äro obetydliga. Främst kan då nämnas området norr och nordost om Vansbro. Endast nordväst om Vansbro kan man finna mindre industrier, bl. a. i Malung (garverier och skinnvaruindustrier), men dessa arbeta endast för inhemsk marknad. Utmed järnvägslinjen Vansbro—Herrhult—Kristinehamn förekomma däremot transporter av export- och importvaror, främst då kol och koks samt massa och trävaror. De flesta av de där befintliga industrierna (järnbruk, sågverk, gruvor m. fl.) anlita huvudsakligen Kristinehamn som import- eller exporthamn, men en del avlänkas likväl via Herrhult till Bergslagsbanan mot Göteborg. T. o. m. ända upp i Bergslagen verkar sålunda storhamnen Göteborg attraherande på transporterna, ehuru icke i sådan omfattning som längre söderut. Bl. a. kan man genom karta 8 påvisa, att massatransporter från Fredriksbergswerken, ägda av Hellefors Bruks AB. till stor del dirigerats över Hällefors och Bergslagsbanan i stället för den kortare och till synes billigare vägen via Neva till Kristinehamn f. v. b. till utlandet. Vidare utföras järn- och stålvaror från Storfors och Nykroppa till Göteborg.

Den f. n. största konkurrenten till Kristinehamn torde emellertid icke vara Göteborg utan i stället den närbelägna *Otterbäckens hamn*. Den viktigaste järnväg, som utgår från Otterbäcken, nämligen Nora Bergslags järnväg (N. Bl. J.) tillhör i sin mellersta och norra del Kristinehamns fraktskillnadsområde, nämligen linjen Högborg—Järle—Bredsjö. I själva verket dirigeras emellertid de mycket stora järnmalms- och koltransporterna på N. Bl. J. praktiskt taget uteslutande på Otterbäcken. Man kan bilda sig en uppfattning om storleken av dessa transporter år 1937 av kartorna 3 och 5. Bl. a. genom järnvägens utnyttjande av tomvagnsdragningen bliva fraktkostnaderna påfallande små. Järnvägsbolaget, som dessutom är ägare av

Otterbäckens hamn, och som sålunda har det allra största intresse av att transportererna dirigeras över denna, bedriver också fartygstrafik, expedition- och stuveriverksamhet m. m. i en och samma regi, vilket ytterligare sänker transportkostnaderna. De utmed N. Bl. J:s banlinjer belägna industrierna eller gruvfälten kunna sålunda nå export- resp. importhamn billigast via Otterbäcken.

Gränsen för Kristinehamns verkliga uppland omfattar sålunda icke området omedelbart kring N. Bl. J:s banlinjer. Å andra sidan har Kristinehamn via Strömtorp, skärningsstationen mellan N. Bl. J. och nordvästra stambanan, kunnat utföra transporter främst med kol och koks till bl. a. Laxå, Hallsberg och Örebro. I Örebro, där årligen högst betydande kvantiteter industrikol och fastighetskoks förbrukas, möter emellertid återigen en mycket hård konkurrens från Norrköping och Köping. Genom att Norrköping under vintern har kunnat hålla sin hamn i stort sett isfri, medan Kristinehamn i januari och februari som regel är avstängd på grund av ishinder, har Norrköping kunnat erhålla ett icke obetydligt övertag i konkurrensen om kol- och kokstrafiken på Örebro. Detta i förening med vissa andra faktorer, såsom goda linjeförbindelser med utlandet, tillgång till betydande lagerutrymmen för export- och importgods i hamnen m. m., har gjort, att Örebro i allmänhet hellre utnyttjar Norrköping än andra hamnar.

Det »teoretiska» upplandet för Kristinehamn möter i söder vid Skövde Göteborgs fraktskillnadsområde. Genom att Göteborg i ännu högre grad än Norrköping kan verka attraherande på trafiken, förskjutes även här det verkliga upplandet för Kristinehamn norrut. Ungefär vid Laxå kan man sålunda sätta gränsen mellan Kristinehamns och Göteborgs empiriska upplandsområden.

Transporterna med lastbil till och från Kristinehamn voro år 1937 av förvånansvärt stor omfattning. Sålunda uppges från hamnstyrelsen i sta-

den, att bl. a. fastighetskoks, avsedd för Storfors, Nykroppa, Karlskoga m. fl. platser norrut och österut, till mer än 90 % gingo med lastbil. I återfrakter mot staden utnyttjades ofta trävaror av alla slag, mest avsedda för export. Trafiken med prämar hade före kriget en viss omfattning. Från AB. Forsviks Skogar:s skogsområden utmed Göta kanal, mellan Sjötorp och Töreboda, transporterades trävaror till Kristinehamn med prämar och som flottar, där varan omlastades på större båtar, som voro destinerade till utlandet. Även vid Otterbäcken förekom dylik omlastning år 1937.

Otterbäcken.

Fraktskillnadsområdet för Otterbäckens hamn omfattar en relativt smal kustrensa, som från Högbergs station i norr sträcker sig ned till Lidköping. Området når i öster fram till tvenne stationer på västra stambanan, nämligen till Gårdsjö och Moholm.

I själva verket har Otterbäckens empiriska uppland ett helt annat utseende. Hela fraktskillnadsområdets södra del tillhör sålunda de facto andra hamnars uppland, i första hand Göteborgs, som med tillhjälp av Västgötabanans järnvägsknut sträcker sig ända upp till Gullspång, beläget drygt en halv mil från Otterbäcken, samt till Gårdsjö. Bl. a. genom fraktpolitiska åtgärder har Västgötabanans och Göteborg kunnat föra en stor del av export- och importtrafiken från och till Västergötland över Göteborg. Av de år 1937 transporterade varorna kunna som exempel nämnas kol och koks. Trafiken med dessa varor har emellertid minskat högst väsentligt under senare år. År 1937 transporterades industrikol på Västgötabanans till Hällekis, och kvantiteten rörde sig då om c:a 40 000 ton. Senare har anlagts en industrihamn vid cementfabriken på denna plats, över vilken huvudparten av kolet importeras direkt.

Dessutom kan Lidköping med sitt läge på gränslinjen mellan Otterbäckens och Göteborgs »teoretiska» upp-

land sägas utgöra ett — visserligen ännu så länge — litet upplandsområde för sig. Efter de utvidgningar av Lidköpings hamn, som synas förestå, torde staden åt sig själv kunna skapa ett eget upplandsområde av icke föraktlig storlek och med en sannolikt betydande trafik. Bl. a. ligger Skövde väl till för Lidköping. — Vid sidan om Lidköping och Göteborg konkurrera även andra, längre bort belägna hamnar om trafiken på Västergötland.

Otterbäckens fraktskillnadsområde överensstämmer sålunda icke med det faktiska upplandet i fråga om de södra och mellersta delarna. Å andra sidan har det empiriska upplandet för hamnen — såsom tidigare omnämnts under Kristinehamnskapitlet — en avsevärt mycket större utsträckning mot norr än vad som framgår av karta 2. Det gäller här framförallt de stora järnmalmsskeppningarna från gruvfälten vid Nora Bergslags järnväg samt den betydande importen av industrikol till bl. a. Bofors järnverk och Degerfors samt Strömtorp. Såsom tidigare påpekats har denna trafik gynnats av returfrakterna på Nora Bergslags järnväg. I kvantitativt hänseende har Otterbäcken en trafik, som under normala förhållanden överstiger Kristinehamns och Karlstads sammanlagt. Vid sidan om dessa transporter av malm och kol är emellertid trafiken på Otterbäcken av relativt ringa omfattning. Endast trävaror utskeppas i större kvantiteter, men dessa äro mindre än t. ex. Karlstads. Trävarorna komma till hamnen huvudsakligen med båtar och pråmar samt som flottar, bl. a. via Göta kanal. Utloppet för denna kanal i Vänern, Sjötorp, är särdeles väl beläget i förhållande till Otterbäcken. Avståndet från Sjötorp till Otterbäcken sjöledes är mindre än till någon annan djuphamn i Vänern.

Något annat slag av prämtrafik förekom år 1937 icke på Otterbäcken. Transporterna med lastbilar voro mycket små.

Omedelbart nordost om Otterbäcken ligger Gullspång med betydande industriell verksamhet. Här förbrukas

bl. a. koks. Denna importerades emellertid före kriget uteslutande över Göteborg och Västgötabanan.

Göteborg.

1937 års fraktskillnadsgränser för Göteborg omfattade ett relativt litet område. Det är därför anmärkningsvärt att konstatera, att det faktiska upplandet under samma år hade en betydande utsträckning. Under det att gränsen för fraktskillnadsområdet nådde endast till trakten av Öxnered, och området vidare omfattade mindre delar av Västgötaslätten samt trängde in i vissa delar av västra Småland, visa transportkartorna för massgodset, att Göteborgs verkliga uppland trängde långt in i Dalsland och Värmland samt omfattade praktiskt taget hela Västergötland samt stora delar av Småland. Mest markant är skillnaden mellan det »teoretiska» och empiriska upplandet i norr. Med tillhjälp av Trollhätte kanal samt kanalsystemen i Dalsland och Värmland, samt tack vare den från Göteborg utgående Bergslagsbanan, kunde transportererna av stapelvaror äga rum till och från trakter, belägna långt uppe i Bergslagen. Som exempel härpå kan nämnas trafiken med papper och massa från Ställdalen, Kvarnsveden och Grycksbo. Vidare transporterades järn- och stålvaror samt maskiner avsedda för export ända från Domnarvet, Smedjebacken, Sandviken m. fl. järnbruk. Även vissa Bergslagsindustriers behov av kol och koks tillgodosågs år 1937 från Göteborg via B. J. Bland dessa kunna nämnas Hellefors bruk samt AB. Stjernfors—Ställdalens anläggningar i Ställdalen, belägna icke mindre än 380 km från Göteborg.

Bland orsakerna till att hamnarna Uddevalla, Karlstad och Kristinehamn, vilka i flertalet fall lågo gynnsammare till för industrierna med hänsyn till den ordinarie fraktkostnaden, kunna nämnas de gynnsamma returfrakterna utmed Bergslagsbanan och Vänernkanalsystemet samt de snabba lossningarna och lastningarna i Göteborgs hamn. De

till Göteborg järnvägs- och sjöledes fraktade exportprodukterna voro år 1937 främst trävaror, papper och trämassa. En betydande del av dessa varor lastades i hamnen på linjebåtar. Järnvägsvagnarna eller pråmarna kunde på återgående lämpligen taga kol och koks.

En del av de industrier, som äro belägna vid Väneren, importera och exportera emellertid med direktgående fartyg. Denna trafik passerar Göteborgs hamn vid ned- och uppgående på Trollhätte kanal. Denna direkta båttrafik på utlandet, ombesörjd främst av Billerud- och Uddeholmskoncernens båtar, sker emellertid huvudsakligen som trampfart. I fråga om linjefartsförbindelser kunde tidigare varken Uddevalla, Karlstad eller Kristinehamn mäta sig med Göteborg. Av dessa tre hamnar torde Karlstad äga de bäst utvecklade linjeförbindelserna.

Tack vare de gynnsamma returfrakterna år 1937, främst baserade på Göteborgs karaktär av linjesjöfartshamn, kunde sålunda hamnen, ehuru belägen mycket långt från industrierna i Värmland och Bergslagen, svara för en högst betydande trafik till och från dessa trakter. Det torde emellertid vara ovisst, huruvida de transportmängder, som passerade Göteborgs hamn år 1937, kunna bibehållas även i framtiden. (Jfr Uddevalla, Karlstad och Kristinehamn.)

Varberg.

Varbergs »teoretiska» uppland är ett relativt litet område. Det sträcker sig dels norrut, förbi Borås, upp till trakten av Herrljunga, dels mot öster, där Halmstads upplandsområde möter. De inom upplandet belägna största konsumtions- resp. produktionscentra äro Borås, Viskadalens industriområde samt Falkenberg, vilken sistnämnda stad både »teoretiskt» och empiriskt tillhör Varbergs trafikområde.

Den utan gensägelse viktigaste vara som går genom Varberg är *stenkol och koks*. Övriga varor ha ringa betydelse för hamnen och dess uppland. Kolets

uppland följer i stort sett fraktskillnadsområdet. Den viktigaste konsumtionsorten är Borås, där textilfabrikerna under normala förhållanden förbruka avsevärda kvantiteter. Även fastighetskoks införes över Varberg till Borås. Hamnen har här haft en betydande konkurrens från Göteborg. Denna konkurrens har efter år 1937 ytterligare skärpts. Banan Varberg—Borås—Herrljunga förstatligades nämligen år 1940. Denna järnväg ägdes tidigare av vissa textilfabriker i Borås, och det låg då i dessa företags intresse att importera sitt kol och sin koks över den egna banan. Efter förstatligandet sker importen icke längre med hänsynstagande till en speciell bana utan efter andra grunder. Då linjen Göteborg—Borås är något kortare än Varberg—Borås, bliva järnvägsfrakterna också något lägre på den förstnämnda sträckan. Å andra sidan uttargas lägre hamnavgifter i Varberg än i Göteborg. F. n. torde industrierna och fastigheterna i Borås införa kol resp. koks i ungefär lika stora kvantiteter över Göteborg och Varberg.

Mot sydost möter, som nämnts, Halmstads trafikområde. Även här råder en viss konkurrens om kolupplandet mellan de båda hamnarna, främst i *Falkenberg*. Denna stad ligger något närmare Varberg. Ehuru Falkenberg äger egen hamn, har denna f. n. icke ett sådant djup, att större eller medelstora kolbåtar kunna angöra där. Endast skutor lastade med kol och koks ha lossat i Falkenberg, men importen skedde före kriget ganska sporadiskt. I fråga om övriga varor (med undantag av vissa livsmedel) har Falkenberg praktiskt taget ingen betydelse som upplandshamn. Endast några företag inom staden anlita hamnen helt eller delvis för sitt behov.

Halmstad.

Halmstads fraktskillnadsområde var av i stort sett samma omfattning år 1937 och 1947. De storindustrier, som under det förstnämnda året lågo inom det »teoretiska» upplandet, kommo

även att år 1947 tilhöra Halmstad. Främst av denna anledning kan man konstatera, att de trafikmängder, som till och från upplandet gingo till Halmstads hamn, med sannolikhet även i framtiden komma att tillhöra Halmstad.

Trafikbalansen inom upplandet var år 1937 synnerligen jämn. På importsidan märkas främst stenkolk och koks, vilka varor levererades dels till massa-industrierna utmed banan (Hylte- och Rydöbruk, Munksjö AB:s anläggningar i Vaggeryd och Jönköping), dels till Jönköpings stad som fastighetskoks. Vidare importerades järn och stål för manufakturverken i Anderstorp, Smålandsstenar m. fl. platser. Även kalk för jordbrukets och massaindustriens räkning infördes över Halmstad.

Exporten bestod främst av trävaror, bearbetade och obearbetade, samt massa och papper. Uppsamlingsområdet för trävarorna tillfördes gods över stationer utmed banan; sådana varor anlände även i viss utsträckning från östra Småland över Nässjö station. Massa framställdes främst vid Vaggeryd samt Rydö- och Hyltebruk. Exporten gick till största delen över Halmstad. Däremot utfördes det vid Jönköping (Munksjö AB.) tillverkade papperet nästan uteslutande över linje-hamnen Göteborg. Det rörde sig här om en kvantitet på icke mindre än c:a 20 000 ton per år.

Hälsingborg.

Hälsingborgs »teoretiska» uppland är — jämfört med den närbelägna Halmstads hamns — till ytvidden relativt litet. Området hör likväl till de största bland Skånehamnarna, vilkas fraktskillnadsområden te sig obetydliga i jämförelse med de övriga svenska hamnarnas uppland. Emellertid äro de inom dessa uppland utförda transportererna på resp. hamnar av mycket betydande omfattning.

Icke minst i fråga om Hälsingborg är upplandet tätbefolkat och starkt industrialiserat. Det är också en rik jordbruksbygd, varigenom behovet av en

import- resp. exporthamn gjort sig gällande i dessa trakter. Till skillnad från västkust- och ostkusthamnarna, där varutrafiken är relativt ensidig och som regel utgöres av export utav trävaror och träförädlingsprodukter samt import av kol och koks, kan hamnen i Hälsingborg med avseende på upplandet räkna med ett flertal varor för ut- och införsel. På importsidan räknas kol och koks samt gödningsämnen som viktigaste varugrupper under normala tider. Exporten består av en mängd varor, bland vilka kunna nämnas livsmedel av olika slag, industrialster, såsom maskiner, massa och papper, sågade och hyvlade trävaror samt diverse olika skogsprodukter, främst pitprops.

I stort sett överensstämmer det »teoretiska» upplandet med det empiriska, sådana förhållandena voro år 1937. Inom detta område ligga — förutom mejerier och slakterier — Klippans berömda finpappersbruk, Höganäs-Billesholms fabriker m. fl. Till Hälsingborgs faktiska uppland räknas också Strömsnäsbruk samt Timsfors, där träförädlingsindustriernas produkter av papp och papper exporteras helt eller delvis. En del av dessa industriernas alster utskeppas dock över Göteborg, nämligen då exporten äger rum med linjefartyg.

Kol- och koksimporten förtjänar att omnämnas med ett par ord. Hamnen har årligen normalt en mycket stor import av denna vara. En betydande del förbrukas i staden vid industrierna och i fastigheterna samt säljes som bunker-kol. Hälsingborg hörde år 1937 till en av landets mest betydande bunkerhamnar. Såsom framgår av karta 3 transporterats stora mängder ut till olika platser inom upplandet. Här möter dock en skärpt konkurrens, icke blott från närbelägna hamnar, nämligen Landskrona, Halmstad, Malmö och Åhus, utan även från de svenska kolen, vilka brytas och utskeppas från Nyvångs station, belägen strax väster om Åstorps järnvägsknutpunkt. Denna konkurrens har *efter förstatligandet* av de skånska privatbanorna ytterligare

skärpts. Genom övergångs- och banavgifternas slopande har frakten från Nyvång blivit icke oväsentligt lägre än tidigare. Nyvång ligger mycket centralt till i nordvästra Skåne med goda järnvägsförbindelser inom hela landskapet. Dessutom ligger den svenska kolgruvan bättre till för industrierna i Klippan, Timsfors, Strömsnäsbruk, Hässleholm m. fl. industriorter än Hälsingborg. Såväl Klippans pappersbruk som Strömsnäsbruk och Timsfors bruk (Lagamils AB) använda också i huvudsak svenska kol. Genom jämna leveranser från gruvan kunna fabriken undvika dyrbara lagringskostnader för det skrymmande bränslet. Sydost om Hälsingborg dominera dock importkolen över de svenska kolen. Här ligger hamnen mycket lämpligt till.

Hälsingborg har under normala tider en betydande export av trävaror, främst till Danmark. Denna utförsel äger rum från sydsvenska höglandet, i viss mån också från Norrland. Sändningarna ske som regel med *färja*. Även andra exportprodukter från olika delar av landet gå över Hälsingborg färjeledes. Man skulle här kunna tala om hamnens *färjeuppland* till skillnad från det vanliga upplandet. Det förstnämnda omfattar praktiskt taget hela landet. Den största delen av trafiken hänföres emellertid till *södra och mellersta Götaland*. Som färjeuppland konkurrerar hamnen härvidlag med Malmö och Trelleborg. En *differentiering av varutrafiken för dessa tre hamnar* gör sig gällande. Under det att Malmö och Hälsingborg tjänstgöra för trafiken till och från Danmark samt det nordligaste Tyskland, tjänstgör Trelleborg för kontinenten i övrigt samt för transitotrafiken till och från Norge med kontinenten.

Genom förstatligandet av de skånska enskilda järnvägarna ändrades fraktskillnadsgränserna för skånehamnarna i viss mån. Hälsingborg har därvid kommit att räknas till de hamnar, som fått vidkännas en *minskning* av fraktskillnadsområdet. I stort sett torde dock trafikvolymen i framtiden komma att bli densamma som före kriget.

Man måste härvid dock observera, att pappersbruken i Timsfors och Strömsnäsbruk mer och mer börjat anlita Halmstad som exporthamn för sådana alster, som kunna gå i trampfart.

Landskrona.

Ehuru Landskrona fraktskillnadsområde är landets minsta till ytvidden, när dock upplandet fram till sådana städer och tätorter som Eslöv, Lund, Staffanstorps m. fl. Området är en rik jordbruksbygd.

År 1937 överensstämde i stort det »teoretiska» och empiriska upplandet. I fråga om trafiken inom upplandet övervägde importen. Den utgjordes huvudsakligen av stenkol och koks samt gödningsämnen. Landskrona hör till en av landets största införselhamnar av råfosfat och andra för jordbrukets gödning viktiga varor. I staden finnes en stor fabrik för bearbetning av fosfaten. Därifrån distribueras sedan varan till den omkringliggande landsbygden. Distributionsområdet för gödningsämnen är något större än fraktskillnadsområdet, vilket huvudsakligen sammanhänger med att trafiken här till största delen äger rum med lastbilar. Över Landskrona införes även kalk för jordbrukets behov samt för sockerfabrikernas räkning. Denna kommer som regel från Gotland.

Beträffande såväl import som export kan man konstatera, att transportererna inom upplandet till mycket stor del äger rum med lastbilar. Endast när det gäller distribution till eller från någon större fabrik och i stora kvantiteter åt gången anlitas järnvägen. Sålunda infördes år 1937 kol till gasverket i Lund och Eslöv över Landskrona per järnväg. Likaledes importera de i närheten av Landskrona belägna sockerfabrikerna och stormejerierna kol och koks, kalk m. m. med järnväg.

Efter järnvägarnas förstatligande i Skåne har — som tidigare antytts — fraktskillnadsgränserna ändrats. Landskrona har därvid *utökat* sitt »teoretiska» uppland högst väsentligt, främst åt öster och sydost, Malmö och Ystad ha

därvid fått vidkännas en minskning. På grund av att upplandstrafiken till stor del går med lastbil, torde dessa ändringar av de skånska hamnarnas fraktskillnadsgränser i praktiken icke betyda så mycket. Man måste därvidlag emellertid reservera sig vad angår fabriker med speciellt stor fabrikation, där järnvägstransporter huvudsakligen komma till användning. Inom Landskronas nutida fraktskillnadsområde har dock icke tillkommit några sådana fabriker.

Malmö.

Ehuru Malmö i fråga om varutrafiken är Skånes största hamn och en av landets mest betydande hamnar, är dess uppland av relativt liten omfattning. Dessutom är trafiken inom upplandet jämförelsevis ringa. Endast i stadens omedelbara närhet förekomma mera betydande transporter, huvudsakligen med lastbilar.

Fraktskillnadsområdet äger en egenomlig utformning. Det sträcker sig norrut ända upp till Vislanda, mot öster fram till Sjöbo och Näsbyholm. De år 1937 enskilda järnvägarnas övergångs- och banavgifter ha åstadkommit dessa utskjutningar av upplandet. I själva verket går gränsen i norr ungefär vid Hässleholm, i öster till Sjöbo och Skurup. Mot sydost möter konkurrens från det närbelägna Trelleborg.

Utförseln utgöres av olika slag av livsmedel, främst smör samt slakteriprodukter. På införselsidan komma främst kol och koks, gödningsämnen samt trävaror (sågat och hyvlat virke), vilka sistnämnda varor införas från svenska hamnar i Småland och Norrland. Från Gotland kommer kalk avsedd för jordbrukets behov samt för sockerfabrikerna.

Den största staden inom området är Lund, som har en betydande industri. Denna arbetar dock huvudsakligen för hemmamarknaden, varför endast råvarorna och bränslet införas över Malmö (en del kommer också från Landskrona). Såväl gödningsämnen som kol och koks distribueras till största de-

len med lastbilar. Endast fabrikerna i Lund, Arlööv, Svedala, Skurup och Eslov taga sina varor helt eller delvis med järnväg. Sockerfabrikerna inom området anlita uteslutande järnvägen för sina transporter. Livsmedlen gå till Malmö som regel med lastbilar.

Såsom tidigare nämnts har Malmö också ett *färjeuppland*. Detta omfattar huvudsakligen hela Småland samt vissa delar av Svealand, främst Östergötland och Sörmland. Det rör sig här om export av trävaror till Danmark och det nordligaste Tyskland. Men även maskiner samt järn- och stålprodukter ingå på exportsidan. Som färjehamn har Malmö en viss konkurrens från Hälsingborg. Den sistnämnda hamnen har en under normala förhållanden större varutrafik med färja. Östra Smålands export av trävaror till Danmark går som regel över Malmö, under det att *västra* delarna av landskapet med större fördel skeppa över Hälsingborg.

Järnvägarnas förstärkande har medfört en betydande minskning av Malmö fraktskillnadsområde. Norrut har bl. a. Åhus hamn utvidgat sitt »teoretiska» uppland på Malmös bekostnad. Man får dock icke härigenom räkna med någon mera betydande trafikminskning för Malmös del. Såsom tidigare påpekats gå transporter inom upplandet till stor del med lastbil, och denna trafik torde hamnen även i framtiden få behålla. Sporadiska transporter *utanför* hamnens upplandsområde förekomma också, mest beroende på hamnens karaktär av linjehamn.

Trelleborg.

Trelleborg har sin ojämförligt största betydelse som *färjetrafikhamn*. Vid sidan om färjetrafiken förekommer emellertid relativt stora transporter för det vanliga upplandets räkning. Hamnens »teoretiska» uppland är visserligen litet till omfattningen, men inom detta område äro flera rätt betydande industrier belägna. Dessutom förekommer en livlig jordbruksverksamhet, något som också tydligt återspeglar sig i

hamnens varutrafik. Trafiken gynnas av ett särdeles tätt järnvägs- och landsvägsnät.

Trelleborg ligger mellan de större hamnarna Malmö och Ystad. Malmös karaktär av linjehamn har haft till följd, att dess empiriska uppland trängt ganska långt in i Trelleborgs intresseområde, sådant det återspeglar sig i fraktskillnadsområdet. Speciellt lastbilstransporterna till och från Malmö med olika varor nå mycket nära Trelleborgs hamn. Mot öster har hamnen däremot ganska väl kunnat hävda sin ställning gentemot Ystad. Bl. a. har den betydande sockerfabriken i Jordberga varit hänvisad till hamnen för sina transporter. Norrut ha vidare leveranser av stenkol ägt rum till Svedala, Staffanstorps, båda betydande industriorter.

Varutrafiken inom upplandet har följande huvudsammansättning: införsel av kol och koks, kalk för jordbrukets räkning och till sockerfabrikerna, samt utförsel av jordbruksprodukter, dels till det övriga Sverige, dels till utlandet, samt vidare råsocker, vilken sistnämnda vara transporterats sjöledes till Svenska Sockerbolagets raffinaderier i bl. a. Linköping och Stockholm.

Färjetrafiken omfattar en mängd varor, mest högförädlade produkter, dels i trafik mellan Sverige och kontinenten, dels i transitotrafik Norge—kontinenten.

Förstatligandet av järnvägarna har medfört i stort sett status quo för Trelleborg i väster och norr, men en minskning i öster, mot Ystad. Denna förändring av hamnens fraktskillnadsområde torde dock icke få någon avgörande betydelse för den framtida trafiken. Jordberga sockerfabrik ligger sålunda fortfarande inom det »teoretiska» området. Över huvud kommer icke Trelleborg att förlora några större industrier genom fraktskillnadsgränsernas förändring. Konkurrenten från Malmö i fråga om lastbiltrafiken torde även i fortsättningen bli av samma omfattning som tidigare.

Ystad.

Ystads hamn har ett efter skånska förhållanden betydande uppland. Fraktskillnadsområdet omfattar praktiskt taget hela sydöstra Skåne, därvid även inbegripet *Simrishamn*, vilken hamn i denna undersökning icke räknats såsom ägande något uppland.

Hela denna trakt har karaktär av ett *utpräglat jordbruksområde*. Endast några få storindustrier äro belägna här. De viktigaste äro Köpmannebro sockerfabrik samt Fyledalens gruvindustrier. Jordbrukets avsaluproduktion samt dess stora råvarubehov återspeglas också i hamnens trafikstatistik. Sålunda införas gödningsämnen, stenkol och koks (för mejerier, brännerier och stärkelsefabriker, slakterier samt sockerfabriken i Köpmannebro), samt trävaror (trakten kring Ystad är ett stort underskottsområde för virke), mest från Norrland och östra Småland. På utförselsidan återfinnas spannmål och vissa andra jordbruksprodukter, slakterivaror och råsocker. Dessutom har under senare år påbörjats en betydande utförsel av glassand från Fyledalen, beläget cirka tre mil norr om Ystad.

Vid transporterna inom upplandet anlitas huvudsakligen lastbil. Undantag från denna regel utgör leveranserna för Köpmannebro sockerfabriks räkning samt från Fyleverken. I båda fallen anlitas här järnvägen. Trafiken mellan Ystad och Simrishamn (med stor läderfabrik) sker som regel också med lastbil.

Ystads »teoretiska» uppland överensstämde år 1937 nästan exakt med det empiriska. Genom sitt läge som enda hamn i denna trakt av Skåne har också hamnen saknat mera betydande konkurrens från andra skånehamnar. Endast i väster, där Trelleborgs upplandsområde möter, ha intresseområdena skurit in i varandra. Gränsen mot norr, där Åhus uppland vidtager, kan sägas vara i stort sett naturlig.

När Ystadsbanorna år 1941 förstatligades ändrades därmed också fraktskillnadsgränserna något, till nackdel för Ystads hamn. Enär emellertid last-

bilstransporterna på de punkter, där gränserna förskjutit sig, ha övertvägt, torde dock i framtiden icke trafikmängderna komma att minska. Det finnes snarare anledning att antaga, att transporterna till och från hamnen efter hand ökas. Man räknar nämligen med en betydligt stegrad export av olika slags sand och leror från Fyleverken över hamnen. Dessutom planeras en omfattande utbyggnad av sockerfabriken i Köpmannebro, något som kommer att innebära en nära nog fördubbling av produktionen på denna plats.

Om varutrafiken mellan Bornholm och Danmark i framtiden kommer att läggas över Ystad—Malmö, får även här hamnen räkna med en ökad trafik, i varje fall i fråga om mera högförädlade produkter och konsumtionsvaror.

Åhus.

I likhet med Ystad är Åhus' uppland ett typiskt jordbruksområde. Endast i Kristianstad och Ignaberga samt i Hässleholm återfinna vi storindustrier. Fraktskillnadsområdet hör till de största i Skåne. Trafiken inom det »teoretiska» upplandet är emellertid med vissa undantag (Hässleholm) koncentrerad till närheten av Åhus och Kristianstad. Den viktigaste importvaran är kol och koks. På exportsidan återfinnas en mängd olika varor, främst dock jordbruksprodukter.

Från Åhus hamn utgår egendomligt nog endast en järnvägslinje. Dels av denna anledning, och dels emedan hamnen furnerar huvudsakligen jordbruksnäringen med råvaror och utför dess produkter, transporteras den huvudsakligaste delen av varorna med lastbilar.

Endast c:a fyra mil från Åhus hamn ligger *Bromölla*, där Iföverken ha sina väldiga anläggningar för tillverkning av tegel och lergods. Det skulle synas helt naturligt, att denna industri utnyttjade den fördelaktigast belägna Åhus hamn. Så är emellertid f. n. icke fallet. Bromöllas synnerligen omfattande import av stenkol (c:a 50 000 ton

per år) tillgodoses uteslutande från Sölvesborg. Dess produkter gå — när det gäller export — även över Sölvesborg eller den ännu längre bort belägna Karlshamn. Bromölla är nämligen belägen vid smalspårig bana, vars ena ändpunkt ligger i Kristianstad, och som icke har förbindelse med Åhus, dit endast normalspår leder från Kristianstad. Den osedvanligt dyra omlastningsavgiften i Kristianstad lägger m. a. o. hinder i vägen för Iföverkens anlåtande av Åhus som importhamn för kol och koks. Kvantiteterna äro också för stora för att endast lastbil skulle kunna utnyttjas mellan Åhus och Bromölla.

Blekingshamnarna Sölvesborg, Karlshamn, Ronnebyredd och Karlskrona.

Trafiken inom Blekingehamnarnas upplandsområden är så ringa, att de sammanförts i en redogörelse. Karlshamn och Karlskrona redovisa de största transportmängderna (år 1937). Sölvesborg har en relativt omfattande årlig import av kol och koks. Ronnebyredd redovisar däremot en obetydlig trafik inom sitt uppland.

Utmärkande för transporterna inom Blekingehamnarnas upplandsområden är deras *ensidighet*. Varje hamn har sin speciella trafik. Sälunda är — räknat från väster — *Sölvesborg* en typisk importhamn för stenkol och koks. Andra varor i import och export förekomma praktiskt taget icke. Leveranserna gå här mot väster, främst till Iföverken i Bromölla, samt till stärkelsefabrikerna och brännerierna i Sölvesborgs omedelbara närhet. Järnvägen kommer till användning vid leveranserna till Bromölla, under det att lastbilar under normala förhållanden ombesörja transporterna till de många stärkelsefabrikerna och brännerierna. Den utförsel av tegel m. m., som före kriget ägde rum från Iföverken, har numera praktiskt taget upphört.

Karlshamn är också en betydande importhamn för kol och koks. Men här

införas också oljekakor till Kooperativa Förbundets oljeraffinaderier i staden (icke trafik för upplandets räkning). Norr om staden ligger Fridafors fabriker samt Asarums bruk, vilkas behov av fossilt fast bränsle tillgodoses genom förmedling av hamnen. Dessa industriernas produkter arbeta dock mestadels för hemmamarknaden. Transporterna gå mot norr över Vislanda eller mot söder, förbi Karlshamn till Skåne.

Om den smalspåriga linjen Karlshamn—Vislanda kommer att ombyggas till normalspår (något som i princip beslutats av riksdagen), finnas vissa möjligheter, att exporten av trävaror från Småland till en del kan dirigeras över Karlshamn. Det är dock ovisst, när denna ombyggnad kommer till stånd.

Ronnebyredd (Ronnebys uthamn) den minsta av Blekingehamnarna, hade år 1937 en betydande import av kol, avsett främst för Konga AB., Konga, samt för Kockums järnverk i Kallinge. Sedan Konga pappersmassbruk år 1942 helt nedlagt, har denna trafik upphört. Nu återstå endast leveranserna av stenkol för Kallingeverkets del. Detta järnbruks produkter gå som bekant per järnväg till Malmö. Ronnebyredd har m. a. o. för närvarande ett stort importöverskott i sin trafik. Utsikterna för hamnen att vidga sitt uppland efter Blekingebanornas eventuella ombyggnad (även linjen Ronneby—Växjö) förefaller att vara skäligen ringa.

Även *Karlskrona* redovisar en import av kol och koks, som år 1937 var av rätt betydande omfattning. Hamnen hade dock här konkurrens från Kalmar, som med tillhjälp av den då enskilda banan Kalmar—Emmaboda mötte Karlskronas uppland på sistnämnda plats. Härifrån sträckte sig Karlskronas fraktskillnadsområde fram mot trakten av Växjö, förbi industrisamhällena Lessebo och Kosta.

Efter förstatlighandet av smålandsbanorna ha möjligheterna av olika orsaker ökat för Kalmar att beröva Karlskrona en del av dess koltrafikuppland

av år 1937. Hamnen torde sålunda icke i framtiden få räkna med någon trafikökning för denna vara. I fråga om transporterna med andra varor, spelar Karlskrona föga roll som upplandshamn. Dess betydelse som *örlogshamn* (en uddhamns läge) ligger dock i öppen dag.

Kalmar.

Fraktskillnadsområdet för Kalmar omfattade år 1937 ett relativt litet område. Genom de småländska banornas höga övergångs- och banavgifter hade hamnens »teoretiska» uppland blivit åtskilligt beskuret till förmån för andra närbelägna hamnar. Sålunda tillhörde Lessebo och Kosta samt Växjö, vilka platser dock synbarligen borde höra inom Kalmars upplandsområde, Karlskrona. Vidare skar Oskarshamn in på Kalmars uppland därigenom, att den förstnämnda hamnens järnvägsförbindelser med de inre delarna av Småland på flera punkter korsade de från Kalmar mot nordost utgående järnvägs-linjerna.

Från Kalmars upplandsområde av år 1937 exporterades främst trävaror. Någon export av papper eller massa förekom icke. Det i dessa trakter tillverkade papperet utfördes huvudsakligen över Göteborg. På importsidan märktes främst jordbruksförnödenheter (konstgödsel, kalk), vilka varor voro avsedda för kustlandet närmast Kalmar stad samt för Öland. De distribuerades huvudsakligen med lastbilar samt mindre fartyg.

1947 års uppland hade ett helt annat utseende. Genom förstatlighandet av järnvägarna har upplandet vidgat sig betydligt, främst åt väster, varigenom bl. a. Växjö, Lessebo och Kosta kommit att tillhöra Kalmar. Här finnas också betydande industrier.

Oskarshamn.

Oskarshamn och Kalmar äro östra Smålands största hamnar, uppvisande under normala tider en omfattande trafik. I likhet med Kalmar re-

dovisar Oskarshamn på utförselsidan betydande kvantiteter virke och bearbetade trävaror, uppsamlade inom upplandet. Järnvägarnas riktning mot Oskarshamn ha gynnat hamnen. Dess omfattande fraktskillnadsområde överensstämmer i stort sett med det faktiska upplandet.

Under det att utförseln består av trävaror, domineras införseln av stenkol. Denna införsel beror dels på befintligheten av större industrier i själva staden (Kopparverket, Oskarshamns varv), dels på förekomsten av träförädlingsindustrier inom upplandet. De mest betydelsefulla härvidlag äro massafabrikerna, av vilka kan nämnas AB. Bruzafors-Hällefors anläggningar i Silverdalen. Hit transportereras från Oskarshamn årligen c:a 10 000 ton kol. Även för Mariannelund och Eksjö redovisas icke obetydliga kvantiteter av denna vara. Massa- och pappersindustriernas produkter, vilka huvudsakligen äro avsedda för export, gå emellertid icke till Oskarshamn, utan till Göteborg. Dessa kvantiteter äro nämligen avsedda för utförsel till transoceaniska marknader, varvid Göteborg i dess egenskap av linjehamn är den enda utskieppningshamnen för dessa trakter.

Sydväst om Oskarshamn ligger Ljungerbolagets anläggning i Fliseryd med ett stort årligt behov av råvaror och bränsle, huvudsakligen infört över Oskarshamn. Detta bolags produkter äro emellertid som regel avsedda för hemmamarknaden. I mån export förekommer, anlitas Göteborg. Trots att industrierna inom Oskarshamns uppland exporterar över annan hamn, väger likväl trafikbalansen i hamnen relativt jämnt.

Sedan smålandsbanorna förstatligats, har fraktskillnadsområdet för Oskarshamn ytterligare utvidgats. Det finnes också anledning att antaga, att hamnen — i likhet med Kalmar — kommer att erhålla ökad trafik, främst med trävaror av olika slag, under förutsättning att de utländska avsättningsmarknaderna komma att bli tillgängliga för export i samma utsträckning som under åren närmast före kriget.

Västervik.

Fraktskillnadsområdet för Västervik har en ganska säregen utformning. Detta beror främst på att de från hamnen och staden utgående järnvägarna äro smalspåriga. Omlastningsavgifter och banavgifter lägga hinder i vägen för överföring av transportererna till normalspåriga järnvägar vid knutpunkterna inne i landet.

I och för sig tillföra dessa banor hamnen betydande kvantiteter virke och trävaror. Utmed linjen Västervik—Hultsfred samt Västervik—Åtvidaberg ligga också betydande industrier, såsom Gunnebo bruk, Överums och Ankarsrums bruk samt AB. Åtvidabergs Industriers stora anläggningar i Åtvidaberg. Även i staden Västervik bedrivs en ganska omfattande industriell verksamhet (AB. Tannin m. fl.). Ovan nämnda industriernas behov — med undantag av Åtvidaberg — av kol tillgodoses genom Västervik. Vissa råvaror införas även över hamnen. Den även närbelägna mindre hamnen *Verkeböck*, utgör en upplandshamn för ett sydvästligt mindre område.

Det empiriska upplandet, som är något mindre än det »teoretiska», är rikt på skogar. Deras avkastning går som nämnts till export, men en betydande del av virket kommer till användning som massaved, och är avsedd för leveranser järnvägsledes till de i Östergötland belägna träförädlingsindustrierna vid Fiskeby, Ljusfors och Skärblacka samt Norrköping. Även söderut transportereras massaved med järnväg till bl. a. Böksholms AB. i Braås. De trävaruleveranser, som varit avsedda utslutande för export, och som sålunda gått över Västervik, ha åstadkommit, att hamnen under normala förhållanden redovisar ett betydande exportöverskott.

Norrköping.

Det »teoretiska» upplandet för Norrköping är det största i Götaland, t. o. m. mera omfattande än Göteborgs fraktskillnadsområde. Till skillnad mot

den sistnämnda hamnen råder emellertid här bättre överensstämmelse mellan det »teoretiska» och empiriska upplandet. I likhet med Göteborg väga de till och från Norrköping transporterade varorna relativt jämnt.

På utförselsidan förekomma trävaror av olika slag, massa och papper samt diverse livsmedel, på införselsidan huvudsakligen stenkol och koks samt gödningsämnen jämte kalk för jordbrukets och massaindustriens behov. Inom upplandet finner man ett flertal storindustrier. Bland dessa kunna främst nämnas träförädlingsindustrierna i Fiskeby, Ljusfors och Skärblacka, metall- och järnindustrierna i Katrineholm, Finspong, Linköping, Motala och Boxholm. Området är även rikt på jord- och stenindustri (tegel- och glasbruk) samt sågverk (Sommen m. fl. platser). I Linköping finnes sockerfabrik. På Östgötaslätten finner man slutligen ett flertal kvarnar, där stora kvantiteter spannmål bli föremål för malning.

Till det »teoretiska» upplandet hör visserligen icke Örebro, men i själva verket förekomma årligen betydande transporter av stenkol och koks till denna stad för industriellt och fastighetsändamål. Härvidlag tjänstgör till största delen den smalspåriga banan Norrköping—Kimstad—Pålsboda—Örebro (N. Ö. J.), som förmedlare, under det att mindre kvantiteter gå på statens järnvägar via Katrineholm—Hallsberg.

Det är en högst betydande trafik, som Norrköping förmedlar för sitt upplands räkning. Det finns ingen anledning befara, att de ovan nämnda transportererna skola minskas i framtiden. Den industriella verksamheten inom upplandet torde med all sannolikhet komma att öka i framtiden. Bl. a. lära utbyggnader av massaindustrierna planeras. Norrköping är i sig själv en storstad med viktiga industrier. Något som i viss mån verkat hämmande på trafiken är att hamnen är en relativt trång flodhamn med ett mycket långt inlopp från Bråviken, en smal farled, som både är farlig för fartygen att passera och dessutom tidsödande.

Oxelösund.

Ehuru fraktskillnadsområdet för Oxelösund endast sträcker sig upp till trakten omedelbart norr om Flen, går det verkliga upplandet för Oxelösund som bekant ända upp till Grängesberg och Ludvika. Oxelösund är ju som bekant den stora mellansvenska malmutskeppningshamnen för främst Grängesbergsmalmen, vilken på bolagets egen järnväg (T. G. O. J.) forslas ner till hamnen, som även den äges av Grängesbergsbolaget. Av karta 5 ser man, att mycket stora kvantiteter nedfraktades år 1937. Ingen annan mellansvensk malmexporthamn kan uppvisa tillnärmelsevis så höga transportsiffror.

Inom upplandet för Oxelösunds hamn förekommer en mycket ensidig trafik. Som utförselvara redovisas endast malm, införseln utgöres i huvudsak endast av stenkol och koks. Det säger sig självt, att trafiken från hamnen, nämligen med kol och koks, är av betydligt mindre omfattning än trafiken till hamnen. De specialkonstruerade järnvägsvagnarna för malmtransporterna gå sålunda i stor utsträckning *tomma* tillbaka till Grängesberg. Endast i genomsnitt 10—15 % av dem kunna fullt utnyttjas med kol- eller kokslaster. Deras konstruktion (korta, 3-axliga) är också av den art, att de icke gärna kunna begagnas annat än för transporter av antingen kol eller malm.

Orsaken till att en så ringa procent av tomvagnarna i riktning från Oxelösund kan utnyttjas beror främst på, att det utmed T. G. O. J:s linje Oxelösund—Grängesberg finnes endast ett par större industrier. Kärnan av Bergslagens storindustrier (järn- och stålindustrien) är således icke belägen här. Endast i Eskilstuna återfinnas industrier av större mått och med en relativt stor årlig förbrukning av stenkol.

Västerås och Köping.

Västerås' »teoretiska» och empiriska uppland sammanfalla i stort sett.

Enär trafikstrukturen för både Väs-

terås och Köping i stort sett är likartad — de ha båda karaktären av massgodshamn — komma dessa båda hamnar att behandlas i ett sammanhang. Utförselartiklarna äro i båda fallen järnmalm från olika mellansvenska gruvor — även trävaror utföras i viss omfattning —, och införselvaran är nästan uteslutande stenkol och koks.

Från Köping kommer malmen huvudsakligen från Riddarhyttfältet och transporteras ner till hamnen med Utterbergsbanan. Utmed denna bana ligger bl. a. Kolsva järnverk, och dess behov av stenkol och koks såsom bränsle och råvara tillgodoses via Köping och Utterbergsbanan. Även virke och sågade trävaror utföras från Riddarhytteskogarna via hamnen.

Importen av stenkol och koks är f. n. större än hela exporten. Dels finnas i Köping Skånska Cement AB:s anläggningar, vilka kräva nära 100 000 ton per år, vidare Köpings Mekaniska Verkstad och Kooperativa Förbundets nya anläggningar m. fl. fabriker, samtliga kolkrävande, dels vidarebefordras kol från Köpings djuphamn till bl. a. Örebro, Eskilstuna, Fagersta och Smedjebacken. I nästan samtliga fall ske dessa transporter med *kanalpråmar*. Olika faktorer ha nämligen samverkat till att Köping icke kunnat erhålla sådana fraktlindringar per järnväg, att längre transporter med dessa kommunikationsmedel kunna löna sig. Därför har man i stället varit hänvisad till kanaltransporterna.

Köpings främsta konkurrenthamn har varit och är fortfarande Västerås. Staden anlade här djuphamn samtidigt som aktiemajoriteten i Västeråsbanan inköptes. Därvid tillförsäkrades hamnen ett fast ekonomiskt grepp om denna bana och kunde därvid lättare dirigera malmtransporterna till den nya djuphamnen. Det skapades betingelser för att uppamma trafiken. Gynnsamma returfrakter och snabb expediering av godset kunde erbjudas trafikanterna, nämligen vad angår kol och koks. Transportkvantiteterna kunde avvägas så jämnt, att tomvagnsdraging i görligaste mån kun-

de undvikas. Ett exempel härpå bör nämnas.

År 1937 skedde export av malm från bl. a. Hillänge gruvor på Västeråsbanan i trakten av Ludvika. Malmvagnarna dirigerades till Västerås och lossades snabbt. I motsatt riktning togs sedan kol och koks till Smedjebacken för valsverkets räkning.

Stockholm.

Vid behandlingen av Stockholms uppland måste man helt bortse från de högvärdiga varor, som årligen i mycket stora mängder inkomma till hamnen, för att sedan distribueras till olika trakter av landet. Vad som intresserar i detta sammanhang är endast det massgods, som tillföres hamnen från upplandet, samt det massgods som via hamnen transporteras till inom upplandet belägna industricentra och tätorter.

Betraktar man Stockholms hamn och dess uppland endast ur nämnda synpunkt, framträda mycket stora likheter i trafikstrukturellt avseende med de båda Mälarhamnarna Västerås och Köping. I ett — mycket viktigt — avseende är emellertid skillnaden högst väsentlig: det föreligger en mycket ojämn trafikbalans för Stockholms vidkommande. Hamnen har nämligen ett mycket betydande *importöverskott*.

Inom upplandet, vars »teoretiska» och empiriska gränser i huvudsak sammanfalla, äger nästan enbart trafik rum med *stenkol och koks*. År 1937 förekom även viss export av järnmalm, men denna har successivt minskat. Om man betraktar karta 3, ser man, att de mest betydande leveranserna ägt rum utmed bandelen Stockholm—Uppsala—Krylbo. Det är främst Avesta järnverk, som genom sitt intrassebolag i Stockholm importerar kol och koks över hamnen. Även via Västeråsbanan gingo år 1937 vissa mängder kol upp till Bergslagsindustrierna. Dessa transporter ha emellertid efter 1937 successivt minskat.

Det torde vara ganska tydligt, att Stockholm har förlorat betydande

kvantiteter massgods genom uppkomsten av djuphamnarna i Västerås och Köping, och det förefaller icke troligt, att denna trafik på något sätt skall kunna återföras till hamnen. Det kan väl f. ö. anses vara önskvärt, att massgodset i görligaste mån tillföres — icke storhamnarna eller storstadshamnarna, där kajutrymmena äro för dyrbara för dylika varor — utan i stället sådana hamnar eller hamnplatser, där kajutrymmen och lagringsplatser kunna förvärvas för en jämförelsevis rimlig kostnad. Transporterna bliva också billigast, om de gå sjövägen så långt som möjligt och om omlastning kan undvikas.

Gävle.

Fraktskillnadsområdet för Gävle är nästan exakt detsamma som det faktiska upplandsområdet. I detta avseende föreligga sålunda stora likheter med Stockholm m. fl. mellansvenska hamnar. I motsats till den sistnämnda hamnen äger dock Gävle i fråga om trafiken inom upplandet en särdeles gynnsam trafikbalans.

Transportobjekten äro desamma som för de flesta andra Bergslagshamnarna. Exportvarorna äro järnmalm, trävaror samt massa och papper. Importen utgöres huvudsakligen av stenkol och koks samt kalk.

Emellertid kan ingen annan mellansvensk hamn uppvisa tillnärmelsevis så stora kvantiteter transporterat massgods inom upplandet som Gävle (Oxelösund givetvis undantaget). Man behöver endast betrakta kartorna 3, 4 och 5 för att erhålla ett klart begrepp härom.

Ehuru icke mindre än fem järnvägar utgå från hamnen, är det endast i huvudsak en bana, som ombesörjer trafiken med detta massgods i såväl import som export, nämligen Gävle—Dala järnvägar (G. D. J.). Inom dess område ligga också de mera betydande svenska järn- och stålindustrierna, främst Sandviken, Forsbacka, Hofors och Domnarvet. Men även andra storindustrier kunna nämnas, såsom mas-

safabriken i Storvik samt pappersbruket i Grycksbo och Kvarnsveden. Här nämnda industriens behov av såväl stenkol som koks är synnerligen stort, och importen sker i samtliga fall över Gävle.

Malmexport äger rum dels från Idkerberget, dels också från Lekoberg, Gräsberg och Håksberg. Slutligen skeppas trävaror från de många sågverken vid Siljan samt i trakterna däromkring till Gävle över Falun.

I fråga om varor, som transporteras med linjebåtar sker dock en betydande avledning över Stockholm och Göteborg.

Intressesfärerna för Stockholm och Gävle ha skurit in i varandra bl. a. i fråga om malmexporten från gruvorna vid Garpenberg. Det förefaller dock naturligt, att exporten av denna malm tillfördes Gävle, där goda lossnings- och lastningsanordningar finnas utbyggda för malmskeppningarna och där goda lagringsutrymmen äro tillgängliga. Stockholms hamn är som bekant f. n. mindre välutrustad i detta avseende.

Norrländshamnarna.

Upplandshamnarna fr. o. m. Stugsund i söder t. o. m. Luleå i norr ha en alldeles speciell trafikstruktur och komma därför att här behandlas i ett enda sammanhang. Samtliga dessa hamnar äro — med undantag av Luleå — typiska *trävaruexporthamnar*. Vid vissa av dem försiggår också utförsel av massa.

Vid sidan om de norrländska upplandshamnarna finnes emellertid som bekant ett mycket stort antal *industrihamnar med direkt export* av trävaror och massa samt import i vissa fall även av stenkol. Huvudparten av norrländs- trafiken till sjöss går givetvis över dessa hamnplatser. I detta sammanhang (ur upplandssynpunkt) ha de emellertid mindre betydelse.

De norrländska hamnarnas fraktskillnadsområden äro — såsom framgår av karta 2 — synnerligen omfattande. I själva verket är dock trafiken inom dessa av stundom ganska blyg-

sam omfattning. De stora trätransporterna ner till kustsågverken och massafabrikerna ske huvudsakligen genom *flottlederna*. I fråga om kolimporten tjänstgör egentligen endast Sundsvall som förmedlare av denna vara.

Söderhamn, den sydligaste av norrlandshamnarna (bortsett givetvis från Gävle) redovisar på exportsidan trävaror och massa, på importsidan något stenkol. Hamnens uppland omfattar sådana tätorter som staden Bollnäs, där fastighetskoks kommer till användning.¹ Omedelbart söder om hamnen ligger AB. Bergvik och Ala:s stora anläggningar för massatillverkning. En del av dessa produkter gå över Stugsund. Stenkolet för fabrikernas räk-

¹ Trots att Stugsund — som ovan nämnts — har en relativt ojämn trafikbalans, synes det, som om denna i framtiden (5—10 år framåt i tiden) skulle kunna helt eller delvis utjämnas. Detta skulle bero på, att *tätorterna* inom Stugsunds upplandsområde tendera att *växa ut i en för norrländska förhållanden mycket hastig takt*. Härvidlag kan man nämna Bollnäs som ett typiskt exempel.

I och med denna ökning av antalet tätorter, beroende på flera gynnsamma lokaliseringsfaktorer, varvid bl. a. kan nämnas stambanans genom övre Norrland elektrifiering, stegras också konsumtions- och bränslebehovet. I synnerhet när det gäller förbrukningen av bränsle och drivmedel, ligger Stugsund lämpligt till för det numera tätbebyggda området norr och söder om Bollnäs samt utmed linjen Kilafors—Söderhamn.

Man kan m. a. o. i framtiden räkna med en icke oväsentligt ökning av kol- och koksimporten över Stugsund, vilken stegrade trafik i viss mån skulle kunna utjämna det nuvarande ur sjöfarts- och järnvägssynpunkt ogynnsamma exportöverskottet (den nuvarande exporttrafiken med massa och trävaror tänkes bli konstant).

F. ö. finnes fog för det påståendet, att även andra tätorter norr om Bollnäs komma att öka sin folkmängd, främst till följd av en tydligt påvisbar industrialisering av vissa norrländska tätorter. Särskilt inom Sundsvalls, Härnösands och Örnsköldsviks upplandsområden äger en dylik folkökning och industrialisering rum. Fortgår detta i samma takt som hittills (från 1937 och framåt) måste det förr eller senare få till resultat ett råvaru- och bränslebehov, något som i sin tur skulle resultera i en viss utjämning av trafikbalansen inom de ovan nämnda hamnarnas uppland. Att en dylik utjämning skulle vara fördelaktig för både hamnarna och sjöfarten ligger i öppen dag.

ning importeras emellertid direkt över bolaget tillhöriga industrihamnar.

Hudiksvall redovisar nära nog endast trävaruexport. Något uppland för kol kan man här icke tala om. F. ö. har Hudiksvalls fraktskillnadsområde efter norrländska förhållanden en obetydlig omfattning.

Sundsvall har — genom utmärkta järnvägsförbindelser inåt land — kunnat skapa sig ett koluppland. Transporterna gå från hamnen rakt väster ut, till bl. a. Ljungaverk och Alby, där Stockholms Superfosfat Fabriks AB:s anläggningar äro belägna. Även till Östersund transporteras kol och koks. Här möter dock en viss konkurrens från väster, Trondheims hamn.

Trävaruskeppningarna från Sundsvall äro betydande. Virket kommer dels i flottar sjöledes, dels västerifrån med järnvägslinjen Östersund—Ånge—Sundsvall. Hamnen är en av de isfriaste i Norrland.

Även *Härnösand* redovisar export av trävaror. Dessa komma huvudsakligen från nordväst, med linjen Nyland—Härnösand. Här ligger som bekant kärnan av Norrlands massa- och trävaruindustri med export i huvudsak över egna hamnplatser. Härnösand redovisar också import av kol och koks, men denna är till största delen avsedd för staden och dess industriers egna behov.

Däremot hade *Örnsköldsvik* år 1937 en anmärkningsvärt stor kolimport. Detta är beroende av att Statens järnvägar här äger ett huvudkolupplag, vars leveranser i huvudsak ingo till sekundära upplag för stambanans genom övre Norrland räkning. Detta var före kriget Norrlands största, med egna sorteringsanläggningar och upplagsplatser. Allteftersom stambanan under krigsåren efter hand elektrifierades, minskades i motsvarande takt upplagets betydelse för S. J. Hamnen redovisar även export av trävaror, vilka som regel komma från linjen Hoting—Forsmo samt linjen Bräcke—Långsele.

Trävaruexport förekommer även från *Holmsund*, Ume uthamn, ehuru

här normalt i mindre omfattning. Linjen Storuman—Hällnäs svarar för de största leveranserna till hamnen. Kolimporten är föga utvecklad. Endast bränsle för staden och dess omedelbara närhet förbrukas. Man får då emellertid bortse från Holmsunds AB:s anläggningar intill den kommunalt ägda hamnen.

Över *Skelleftehamn* exporteras sva-
velkis från Bolidens Gruv AB. samt
koks till dels smältverket å Rönnskär,
dels till anläggningarna i Boliden. F. ö.
har hamnen ringa betydelse, när det
gäller trafik inom upplandet med and-
ra varor.

Munksund, Pite uthamn, är märkligt
nog en stor trävaruexporthamn. Här
kommer virke järnvägsledes till ham-
nen dels från stationer utmed riks-
gränsbanan och linjen Boden—Hapa-
randa, dels från linjen Älvsby—Jörn.
Däremot redovisas praktiskt taget ing-
en som helst import av kol eller koks.
Den fastighetskoks, som förbrukas i
staden levereras av kolfirmer i Luleå.

Luleå är som bekant landets största
malmexporthamn. Trafiken domineras
sålunda helt av detta varuslag. Gälli-
vare med MalMBERGET svarar för de
ojämförligt största kvantiteterna, men
även från Kiruna skeppas malm ner
till hamnen (se karta 5).

Innehållsförteckning.

	Sid.
<i>Skrivelse till Herr Statsrådet och Chefen för Kungl. Kommunikationsdepartementet</i>	3
<i>Första delen. Utveckling och rådande förhållanden.</i>	
Kap. I. Hamnarnas betydelse i transporthushållningen.....	9
Kap. II. Hamntrafikens utveckling och fördelning på olika hamnar	17
Kap. III. Hamnbyggnadsverksamhetens omfattning och finansiering ...	23
Kap. IV. Olika slag av hamnar med hänsyn till trafikens karaktär och omfattning	33
Kap. V. Hamnarnas upplandsförhållanden och fraktskillnadsgränser...	42
Kap. VI. Utvecklingen av vattendjupet i hamnarna samt behovet av olika hamndjup för olika slags trafik	53
Kap. VII. Om hamnkapaciteten och dess utnyttjande	75
Kap. VIII. Utvecklingen av hamnarnas tekniska utrustning	87
Kap. IX. Om varutrafikens sammandragning till och uppdelning på olika hamnar	97
Kap. X. Den transoceaniska linjetrafikens koncentration till vissa svenska hamnar	108
Den faktiska koncentrationen av den transoceaniska linjetrafiken	111
Norrländshamnarna och isförhållandena	112
Pappersmasseindustriens transporter	115
Exportskeppningarnas organisation	115
Järnvägarnas tomvagnsdragning	117
Industrien och koncentrationsfrågan	122
Sjöfarten och koncentrationsfrågan	123
Kap. XI. Statens ställning till hamnbyggandet	128
Historik.	128
Nuvarande förhållanden.....	136
Kap. XII. Om staten och hamnarna i utlandet	144
Danmark	145
Norge	147
Finland	148
England	149
Amerikas Förenta Stater	153
Kanada	157
<i>Andra delen: Utredningar i samband med förslag</i>	
Kap. XIII. Hamnbyggnadsfrågornas transportekonomiska sammanhang..	160
Kap. XIV. Tendenser i näringslivets utveckling och deras samband med behovet av hamnarnas utbyggande	166

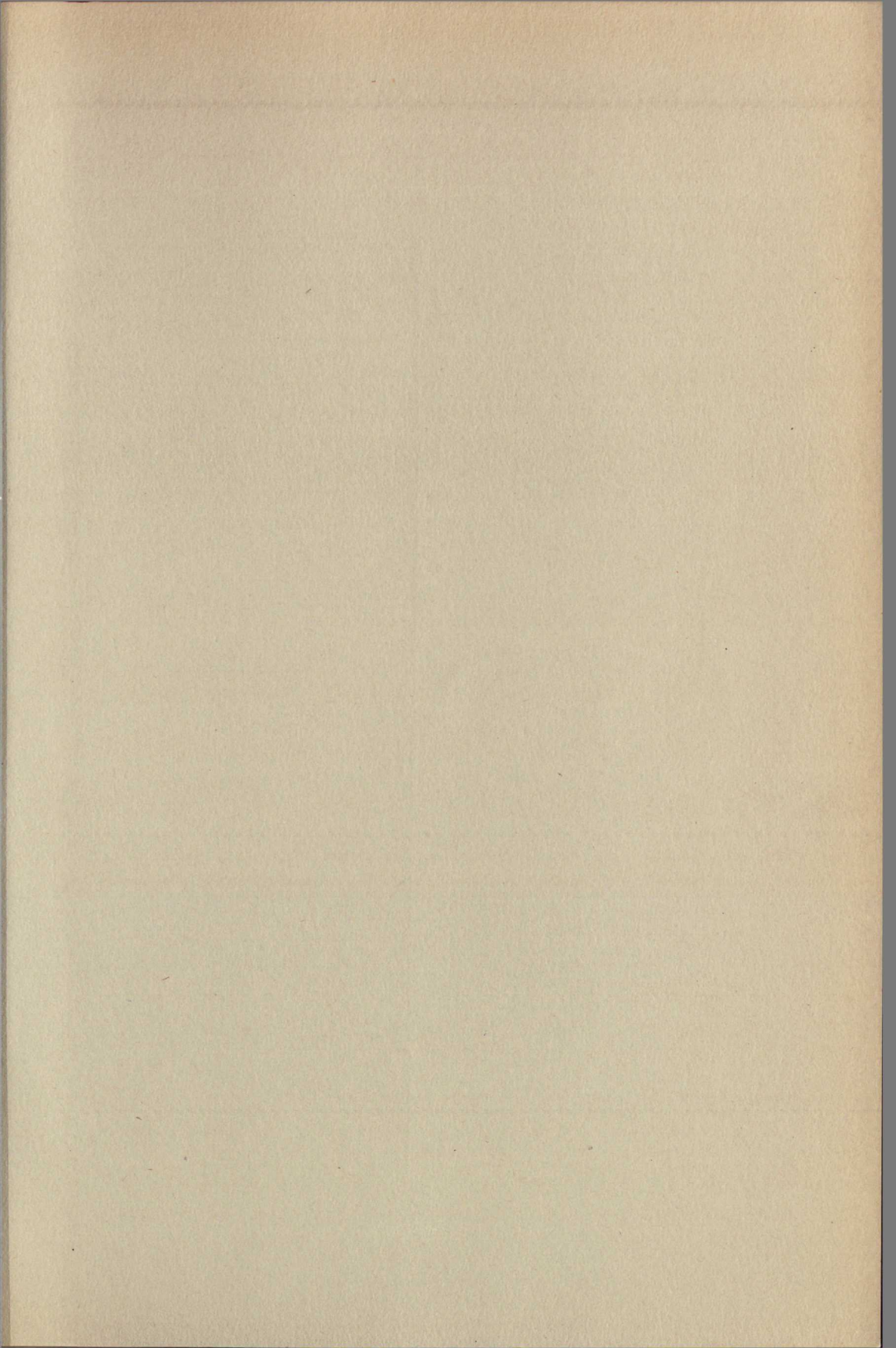
	Sid.
Kap. XV. De ekonomiska möjligheterna för koncentration av linjesjöfarten på transoceaniska länder	173
Järnvägsfrakterna till koncentrationshamn	173
Omlastningskostnaderna i koncentrationshamn	177
Möjligheterna för ökad omlastningstrafik i hamnarna	178
Kap. XVI. Staten, de allmänna farlederna och hamnarna	179
De yttre huvudfarlederna	180
Bifarlederna från huvudleden längs kusten in till hamnarna ..	184
De inre farlederna	186
Förslag	188
Kap. XVII. Handelshamnarnas byggnadsprojekt och beräknade investeringsbehov för tiden till omkring 1960	190
Hamninventering	190
Hamnbyggnadsprojekt och investeringsbehov	193
Investeringsbehovet i handelshamnar fram till 1960	200
Kap. XVIII. Om hamntaxepolitiken	205
Kap. XIX. Riktlinjer för större planmässighet i hamnbyggnadspolitiken ..	217
Behovsprövning	217
Statsbidrag	222
Allmänna synpunkter på hamnbyggandet i framtiden	226
Kap. XX. Förslag till organisation av den statliga kontrollen över hamnväsendet	232
Kap. XXI. Önskemål beträffande utbyggandet av hamnstatistiken	248
Kap. XXII. Sammanfattning	252
Hamnutredningens förslag	262
<i>Kartbilaga</i>	265
<i>Särskilt yttrande av ledamöterna Dellborg, Enström, Sandström och Sylwan</i> ..	281
<i>Bilaga 1.</i>	
De svenska hamnarnas upplandsområden med hänsyn till trafiken med stapelvaror av e. o. aktuarien <i>Sven-Erik Nordin</i>	287

Bilaga 2.

En generalplan för rikets farleder och hamnar, av överstelöjtnanten VVK Gustaf Edlund. Denna bilaga tryckes separat.

100
100
100
100
100
100

.....	171
.....	172
.....	173
.....	174
.....	175
.....	176
.....	177
.....	178
.....	179
.....	180
.....	181
.....	182
.....	183
.....	184
.....	185
.....	186
.....	187
.....	188
.....	189
.....	190
.....	191
.....	192
.....	193
.....	194
.....	195
.....	196
.....	197
.....	198
.....	199
.....	200
.....	201
.....	202
.....	203
.....	204
.....	205
.....	206
.....	207
.....	208
.....	209
.....	210
.....	211
.....	212
.....	213
.....	214
.....	215
.....	216
.....	217
.....	218
.....	219
.....	220
.....	221
.....	222
.....	223
.....	224
.....	225
.....	226
.....	227
.....	228
.....	229
.....	230
.....	231
.....	232
.....	233
.....	234
.....	235
.....	236
.....	237
.....	238
.....	239
.....	240
.....	241
.....	242
.....	243
.....	244
.....	245
.....	246
.....	247
.....	248
.....	249
.....	250
.....	251
.....	252
.....	253
.....	254
.....	255
.....	256
.....	257
.....	258
.....	259
.....	260
.....	261
.....	262
.....	263
.....	264
.....	265
.....	266
.....	267
.....	268
.....	269
.....	270
.....	271
.....	272
.....	273
.....	274
.....	275
.....	276
.....	277
.....	278
.....	279
.....	280
.....	281
.....	282
.....	283
.....	284
.....	285
.....	286
.....	287
.....	288
.....	289
.....	290
.....	291
.....	292
.....	293
.....	294
.....	295
.....	296
.....	297
.....	298
.....	299
.....	300



Statens offentliga utredningar 1949

Systematisk förteckning

(Siffrorna inom klammer beteckna utredningarnas nummer i den kronologiska förteckningen.)

Allmän lagstiftning. Rättsskipning. Fångvård.

Utredning med förslag om lösdrivarlagens upphävande m. m. [4]
Kriminalvård i frihet. Fångvårdsstyrelsens utredning ang. skyddsarbetets organisation m. m. [6]
Betänkande ang. förbättrad insyn i enskilda företags ekonomiska förhållanden. [8]
Betänkande med förslag till lag om registrerade föreningar m. m. [17]
1945 års skogshärbärgesutrednings betänkande. 2. Utredning med förslag till lagstiftning rörande tillfälliga bostäder vid skogs- och flottnings- m. fl. arbeten. [19]

Statsförfattning. Allmän statsförvaltning.

Kommunalförvaltning.

Statens och kommunernas finansväsen.

1944 års allmänna skattekommitté. 3. Betänkande ang. beskattning av realisationsvinster, m. m. samt ackumulerade inkomster. [9]

Politi.

Nationalekonomi och socialpolitik.

Betänkande med förslag till indexreglering av folkpensionerna. [7]
Utredning rörande folkpensionärernas bostadsförhållanden och bostadskostnader. [12]
P. M. med synpunkter på det svenska långtidsprogrammet. I anslutning till OEEC:s interimrapport. [15]

Hälso- och sjukvård.

Betänkande om sinnesslövdärd. [11]

Allmänt näringsväsen.

Elkraftutredningens redogörelse nr 2: 17. Redogörelse för detaljdistributörerna samt deras råkraftkostnader och priser vid distribution av elektrisk kraft. Värmlands län. [10]

Fast egendom. Jordbruk med binärningar.

Norrlandskommitténs principbetänkande. Första delen. Norrländska utvecklingslinjer. [1] Andra delen. Särskilda utredningar. [2] Tredje delen. Utlåtanden och förslag i vissa frågor. [3]

Vattenväsen. Skogsbruk. Bergsbruk.

Industri.

Handel och sjöfart.

Kvalitetsforskning och konsumentupplysning. [18]

Kommunikationsväsen.

Principer och metoder för kostnadsberäkningar vid statens järnvägar. [5] Bilagor. Produktions- och kostnadsstrukturen vid statens järnvägar. [14]
Svensk hamnbyggnadspolitik. [21]

Bank-, kredit- och penningväsen.

1945 års bankkommitté. Betänkande med förslag om inrättande av en statlig affärsbank. [13]

Försäkringsväsen.

Kyrkoväsen. Undervisningsväsen. Andlig odling i övrigt.

Dissenterlagskommittén. Betänkande med förslag till religionsfrihetslag m. m. [20]

Försvarsväsen.

Promemoria över preliminär utredning rörande befälsrekryteringen inom försvaret. [16]

Utrikes ärenden. Internationell rätt.