



**National Library
of Sweden**

Denna bok digitaliserades på Kungl. biblioteket år 2012

X. A
S. O. U.
STATENS OFFENTLIGA UTREDNINGAR 1951:10
KOMMUNIKATIONSDEPARTEMENTET



SJÖFARTSFÖRBINDELSERNA MELLAN GOTLAND OCH FASTLANDET

*Utredning och förslag av 1945 års
Gotlandskommitté*

STOCKHOLM
1951

Statens offentliga utredningar 1951

Kronologisk förteckning

1. Statligt stöd åt svensk filmproduktion. Beckman. 73 s. **Fi.**
2. Försvarets personaltjänst. Kihlström. 166 s. **Fö.**
3. Förhållandet mellan arbetsuppgifter och löneställning vid statens järnvägar. Victor Petterson. 139 s. **K.**
4. Antagningen av medicine studerande m. fl. Kihlström. 123 s. **E.**
5. Förslag till naturskyddslag m. m. Haeggström. 212 s. **Jo.**
6. Näringslivets lokalisering. Appelberg, Uppsala. 245 s. **H.**
7. Principer för dyrortsgrupperingen. Kihlström. 116 s. **C.**
8. Betänkande angående polis- och åklagarväsendets organisation. Norstedt. 304 s. **L.**
9. 1945 års universitetsberedning. 6. Den vetenskapliga publiceringsverksamheten, personal-, institutions- och stipendiefrågor m. m., det akademiska befordringsväsendet. Svenska Tryckeriaktiebolaget. 332 s. **E.**
10. Sjöfartsförbindelserna mellan Gotland och fastlandet. Victor Petterson. 171 s., 3 pl. **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 1951:10
KOMMUNIKATIONSDEPARTEMENTET



SJÖFARTSFÖRBINDELSERNA MELLAN GOTLAND OCH FASTLANDET

*Utredning och förslag av 1945 års
Gotlandskommitté*

VICTOR PETTERSONS BOKINDUSTRIAKTIEBOLAG
STOCKHOLM 1951



KONINKA OCH HÖFVINGENS BOK- OCH TRYCKERIEN
STATENS ÖFFENTLIGA TRYCKERIEN JOSEF



STÖFARTSFÖRBINDELSENA MELLAN GOTLAND OCH FASTLANDET

Utgåvan och fästing av 1917 års
Förordning

VICTOR FRIEDRICHSSON BOK- OCH TRYCKERIEN
STOCKHOLM 1917



INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Skrivelse till Herr Statsrådet och Chefen för Kungl. kommunikationsdepartementet	5
Inledning och direktiv	7
Kommitténs målsättning	10
Gotlands befolkningsutveckling och näringsliv	12
Trafiken mellan Gotland och övriga Sverige	20
Ångfartygs AB Gotland samt dotterbolagen AB Visby Stadshotell och AB Snäck- gårdsbaden	23
Kapacitetsutnyttjande	25
Taxor och hamnavgifter	29
Avgiftsjämförelse vid transport av gods Gotland—fastlandet och på motsvarande avstånd mellan järnvägsstationer på fastlandet	31
Rationalisering av transportsystemet, förutsättningar	35
Analys av Å.G.'s godstransport under senare delen av maj månad 1949 mot bak- grund av trafikförhållandena på Gotland och fastlandet	41
Försök till framtidsbedömning	43
Nuvarande reguljära, på hamnarna i Stockholm och Nynäshamn uppdelade gods- trafik mellan Gotland och fastlandet sammanförd till en enda för gods-, post- och personbefordran avsedd färjeförbindelse Visby—Nynäshamn—Visby samt in- ordnad i en från-dörr-till-dörr-organisation	47
Kalkyl och kostnadsjämförelser m.m.	53
Friställande av arbetskraft och samhällsekonomisk nettoinvestering enligt kom- mitténs förslag	76
Subventionering eller rationalisering av nuvarande trafik?	79
Vidareförandet av kommitténs förslag	82
Sammanfattning	88
Särskilt yttrande avgivet av ledamoten Svennberg, bifogat som bil. X	161

1. Einleitung

2. Beschreibung der ...

3. ...

4. ...

5. ...

6. ...

7. ...

8. ...

9. ...

10. ...

11. ...

12. ...

13. ...

14. ...

15. ...

16. ...

17. ...

18. ...

19. ...

20. ...

21. ...

22. ...

23. ...

24. ...

25. ...

26. ...

27. ...

28. ...

29. ...

30. ...

31. ...

32. ...

33. ...

34. ...

35. ...

36. ...

37. ...

38. ...

39. ...

40. ...

41. ...

42. ...

43. ...

44. ...

45. ...

46. ...

47. ...

48. ...

49. ...

50. ...

51. ...

52. ...

53. ...

54. ...

55. ...

56. ...

57. ...

58. ...

59. ...

60. ...

61. ...

62. ...

63. ...

64. ...

65. ...

66. ...

67. ...

68. ...

69. ...

70. ...

71. ...

72. ...

73. ...

74. ...

75. ...

76. ...

77. ...

78. ...

79. ...

80. ...

81. ...

82. ...

83. ...

84. ...

85. ...

86. ...

87. ...

88. ...

89. ...

90. ...

91. ...

92. ...

93. ...

94. ...

95. ...

96. ...

97. ...

98. ...

99. ...

100. ...

Till

*Herr Statsrådet och Chefen för Kungl.
Kommunikationsdepartementet.*

Genom beslut den 27 september 1945 bemyndigade Kungl. Maj:t chefen för kommunikationsdepartementet att tillkalla högst fyra utredningsmän för att inom departementet biträda med utredning rörande sjöfartsförbindelserna mellan Gotland och det övriga Sverige.

Jämlikt detta bemyndigande tillkallade departementschefen såsom utredningsmän byråchefen i Kungl. Järnvägsstyrelsen E. Malmkvist, expeditören, numera ledamoten av riksdagens första kammare G. Pettersson, civilingenjören T. Svennberg och direktören Å. Wahlgren. Därjämte uppdrog departementschefen åt Malmkvist att såsom ordförande leda utredningsmännens arbete och förordnade dåvarande sekreteraren i riksbanken M. H. Lemne att vara utredningsmännens sekreterare. Sedan Lemne beviljats begärt entledigande, förordnades dåvarande förste amanuensen i finansdepartementet G. L. Bjured att vara sekreterare åt utredningsmännen. Bjured efterträddes enligt förordnande den 1 augusti 1947 av direktören T. N. V. Leijon.

Utredningsmännen ha antagit namnet 1945 års Gotlandskommitté. Efter hemställan av kommittén har 1944 års hamnutredning utfört undersökningar och framlagt vissa förslag angående hamntaxorna på Gotland och den tekniska utformningen av Visby hamn, vilka intagits i dess år 1949 avgivna betänkande (SOU 1949: 33).

I samarbete med hamnutredningen och Gotlands företagareförening har kommittén företagit en enquête bland större företagare på Gotland, varvid dessa beretts tillfälle att meddela sina synpunkter beträffande järnvägs- och båttaxornas avvägning, tonnagets och hamnarnas lämplighet för sitt ändamål, behov av speciell utrustning för transport av vissa varor, antalet båtlägenheter m.m. Hänsyn har vid utarbetandet av detta betänkande tagits till sålunda framkomna synpunkter.

Med stöd av särskilt bemyndigande har kommittén låtit utföra en på viss kortare tids reguljär godstrafik mellan Visby och fastlandet baserad trafikekonomisk undersökning. Undersökningen, som utförts med biträde av fil. lic. O. Hölcke och amanuens Stig Gustafsson, Stockholm, ingår såsom bilaga till betänkandet.

Kommittén har vidare bemyndigats anlita tekniske direktören vid Kockums Mekaniska Verkstad i Malmö, Kurt Georg Söderlund, som sakkunnig för utarbetande av skisser och kalkyler rörande lastbilsförande passagerarefartyg, avsedda att snabbt taga ombord och lossa godsvagnar för landsvägstransport (trailers). Den statistiska bearbetningen har skett under medverkan av bl.a. fil. lic. Sven-Erik Nordin och ekon. stud. Osborne Nyström, Stockholm.

Ledamöterna Svennberg och Wahlgren ha jämte sekreteraren efter vederbörligt bemyndigande företagit resor i Danmark och England och där studerat vissa samtrafikproblem.

Efter slutfört uppdrag får kommittén härmed överlämna sitt betänkande med förslag angående sjöfartsförbindelserna mellan Gotland och fastlandet.

Ledamoten Svennberg har anmält att han kommer att avgiva särskilt yttrande.

Stockholm den 18 januari 1951.

Erik Malmkvist

Georg Pettersson

Tore Svennberg

Åke Wahlgren

Tage Leijon

INLEDNING

Riksdagsmotioner 1945

År 1945 väckte herrar K. F. Söderdahl, Engström och Svensson i Stenkyrka likalydande motioner (I:134/1945 och II:249/1945) angående upprättande i statlig regi av sjöfartsförbindelser mellan Gotland och fastlandet. I motionerna framhölls, att Ångfartygs AB Gotland ombesörjde posttrafiken och praktiskt taget hela passagerartrafiken mellan Gotland och fastlandet. Även en betydande del av godstrafiken ombesörjdes av bolagets fartyg. Båtmaterielen hade undan för undan förbättrats och större fartyg anskaffats men, framhöllo motionärerna, denna förbättring hade dock knappast fullt motsvarat de större krav, som ställts på trafikmedlen. Dessutom vore att märka, att nybyggnader av fartyg planerats i betydande utsträckning med hänsyn till turisttrafiken på Gotland, som ökade mycket starkt. Den övriga passagerartrafikens intressen hade däremot icke beaktats i samma grad. Ändock vore denna trafik den för Gotland mest betydelsefulla; den gällde resor av gotlänningar till fastlandet och fastlänningar till Gotland i tjänsteärenden, för affärsuppdrag och dylikt.

I fråga om godstrafiken mellan Gotland och fastlandet framhöllo motionärerna, att omlastning mellan båt och järnväg måste ske flera gånger, vilket givetvis ökade transportkostnaderna i betydande omfattning. Härtill komme, att Ångfar-

tygs AB Gotland tillämpat en taxepolitik, som hårt betungat det gotländska näringslivet.

Motionärerna slutade sin framställning med att framhålla, att Gotlands trafikproblem icke löstes enbart genom att staten övertog de gotländska järnvägarna. Trafikförbindelser mellan Gotland och fastlandet, ordnade efter nutidens krav, torde endast kunna åstadkommas under förutsättning, att staten ombesörjde desamma. Förbindelser mellan Gotland och fastlandet i statlig regi vore fördenskull ett allmänt önskemål bland Gotlands befolkning. Antingen kunde staten upprätta nya linjer på Gotland, eller också kunde den, efter överenskommelse med Ångfartygs AB Gotland, om detta vore villigt därtill, övertaga den av bolaget nu utövade trafikverksamheten. Motionärerna hemställde, att riksdagen måtte hos Kungl. Maj:t begära utredning av frågan om upprättande av sjöfartsförbindelser mellan Gotland och fastlandet i statlig regi samt framlägga förslag i ärendet för riksdagen.

Yttranden

Över motionerna avgavs yttranden av kommerskollegium efter hörande av Stockholms handelskammare, Östergötlands och Södermanlands handelskammare samt Smålands och Blekinge handelskammare ävensom Sveriges Redareförening och Föreningen Sveriges Inrikes Sjöfart, länsstyrelsen i Gotlands län efter

hörande av Gotlands handelskammare, Ångfartygs AB Gotland och Gotlands föreningsnämnd, Kungl. Generalpoststyrelsen, Kungl. Järnvägsstyrelsen och Sveriges Lantbruksförbund.

Statsutskottets utlåtande

I sitt i anledning av motionerna avgivna utlåtande (nr 203/1945) anförde statsutskottet följande: »Frågan om Gotlands kommunikationer och främst öns förbindelser med det övriga Sverige är ej endast för öns befolkning utan även mera allmänt nationellt sett en betydelsefull angelägenhet. Värdet av den utbyggnad av öns vägar, som skett på senare tid, bör visserligen ej underskattas, men i övrigt måste sägas, att öns kommunikationsförhållanden ej till fullo vunnit det beaktande, som varit betingat av öns avskilda läge. Detta gäller ej endast Gotlands genom öbefolkningens egna ansträngningar åstadkomna smalspåriga järnvägsnät utan främst öns förbindelser med fastlandet. I detta avseende förtjänar också omnämnas ett av Gotlands handelskammare tidigare till emigrationsutredningen gjort uttalande, vari med rätta framhölls, att i ett land med de stora avstånd, som Sverige har, ett lämpligt ordnat kommunikationsväsen måste vara en det ekonomiska livets mäktigaste hävstång.

Gotlands föreningsnämnd, som är en representation för samarbete mellan länets ekonomiska föreningar inom jordbruk, skogsbruk, mejeri- och slakterinäring och vars omdöme på grund av av öns näringsförhållanden förtjänar särskilt beaktas, har tillstyrkt en utredning av frågan. Såsom även Sveriges Lantbruks-

förbund anfört, borde det ligga i det allmännas intresse, att en objektiv undersökning rörande särskilt taxesättning och tredjeklasspassagerartrafiken verkställs. Skäl synes också, enligt utskottets mening, föreligga för en omprövning, huruvida den använda båtmaterielen fyller de anspråk, som kunna ställas på fartyg, använda för så viktiga transportuppgifter som gotlandsbolagets, och å leder med så påfrestande väderleksförhållanden som dem mellan Gotland och fastlandet. På senaste tiden har visserligen Aerotransport öppnat en flyglinje till Gotland. Alldeles fränsett flygets begränsade möjligheter att befordra gods är det väl dock ovisst, om och när detta nya trafikmedel skall kunna mera allmänt anlitas av det stora flertalet trafikanter, nämligen alla dem, främst bland öns egen befolkning, vilkas rese-möjligheter äro strängt avhängiga av kostnaderna för resan.

Förhållandena under krigsåren hava framhävt betydelsen av goda och tillförlitliga förbindelser med Gotland. En ytterligare anledning att redan nu skrida till en undersökning av detta kommunikations-spörsmål äro de föreliggande planerna på anslutande järnvägars inlemmande i statsbanenätet. I detta avseende har under utskottsbehandlingen erinrats, att, särskilt sedan såväl Stockholm-Nynäshamns järnväg som Gotlands järnvägar blivit förstatligade, olägenheterna med den nuvarande anordningen torde bli framträdande samt att statens järnvägar då näpeliggen kunna vara beroende av ett enskilt företag för förbindelserna mellan järnvägsnätet på fastlandet och ön. Järnvägsstyrelsen har framhållit, att efter järnvägarnas övertagande det möjligen kunde visa sig, att vissa fördelar skulle

kunna vinnas genom ett gemensamt ägareskap och en gemensam skötsel av järnvägarna och bolagets linjesjöfart. Enligt utskottets mening finnes det ingen anledning att uppskjuta den utredning härom, som styrelsen ansett i en nära framtid bliva nödvändig.

I anledning av planerna på ett förstataligande av de till linjen Nynäshamn-Visby anslutande järnvägarna förutsattes nu i motionerna, att sjöfartslinjen mellan Gotland och fastlandet skulle drivas i statlig regi. I detta avseende vill utskottet endast erinra om, att statens järnvägar sedan gammalt ombesörjt färjeförbindelserna med Tyskland och Danmark, och att dessa senare förbindelser numera efter statens förvärv år 1943 av aktierna i svenska rederiaktiebolaget Öresund utvidgats att avse även ångbåtstrafik på Danmark.»

Med åberopande av vad sålunda anförts hemställde utskottet, att riksdagen måtte i anledning av motionerna i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om en allsidig och förutsättningslös utredning rörande sjöfartsförbindelserna mellan Gotland och det övriga Sverige.

Riksdagen biföll utskottets hemställan samt avlät skrivelse, nr 441/1945, i ämnet.

Åtgärder från Kungl. Maj:ts sida

Chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Nilsson, anförde efter

gemensam beredning med chefen för handelsdepartementet bl.a.: »Den av riksdagen sålunda begärda utredningen bör nu komma till stånd. Det utredningsmaterial, som redan förebragts under frågans riksdagsbehandling och de därunder gjorda uttalandena i olika riktningar, synas utgöra ett gott underlag för utredningsarbetet, vilket i enlighet med riksdagens önskan bör bedrivas utan direktiv rörande slutresultatet. Olika tänkbara alternativ till frågans lösning böra således ingående prövas.

Om det därvid, såsom motionärerna förmenat, befines önskvärt, att staten svarar för sjötrafiken på Gotland, bör det tillika utredas, under vilka förutsättningar, i vilken form, på vilka linjer och med vilken fartygsmateriel samt i vilken omfattning i övrigt detta lämpligen bör ske, ävensom huruvida den statliga rederirörelsen bör kombineras med sådana åtgärder till främjande av turismväsendet, vilka Ångfartygsaktiebolaget Gotland vidtagit genom dotterföretag eller på annat sätt. Även kostnadsfrågan bör givetvis beaktas. Då det sannolikt kommer att visa sig, att utrymme icke finnes för två konkurrerande företag att bedriva en lönande linjetrafik på Gotland, är det angeläget att uttröna huruvida, i vilken omfattning och på vilka villkor nyssnämnda bolag är villigt att överlåta sin rörelse på staten.»

KOMMITTÉNS MÅLSÄTTNING FÖR SITT ARBETE

Transportväsendets betydelse för näringslivet har understrukits och ingående behandlats i ett flertal offentliga utredningar. I detta sammanhang må exempelvis erinras om, att 1944 års trafikutredning i sitt i november 1947 (SOU 1947:85) avgivna betänkande med förslag rörande vissa frågor avseende det inrikes trafikväsendet, framhållit, att trafiken av vad slag den än må vara, spelar rollen av hjälporgan åt hela näringslivet. I ett av Norrlandskommittén år 1946 (SOU 1946:84) avgivet betänkande, angående vissa åtgärder till förbättrande av transportförhållandena i Norrland, har även betydelsen av ett ändamålsenligt utformat kommunikationsväsen understrukits. Norrlandskommittén säger härom bl.a., att i områden med gynnsamma transportmöjligheter näringslivet förkovras snabbare än inom områden, som äro mindre lyckligt belägna ur transportgeografisk synpunkt. Kommittén framhåller vidare bl.a., att man vid utformningen av kommunikationsväsendet har att *ur samhälls-ekonomisk synpunkt* beakta ej endast de krav, som med hänsyn till föreliggande faktiska förhållanden kunna uppställas, utan så långt möjligt även de behov, som utvecklingen kan föra med sig.

Slutligen kan i detta sammanhang nämnas, att 1945 års skärgårdsutredning i

betänkande (SOU 1948:10), rörande skärgårdarnas behov av förbättrade kommunikationer, utförligt behandlat möjligheterna till samverkan mellan skilda slag av trafikmedel med särskild hänsyn tagen till säsongvariationerna.

Det är ställt utom varje tvivel, att förbindelserna mellan Gotland och fastlandet ha en avgörande betydelse för arten och omfattningen av det näringsliv, som bedrivs och som *kan* komma att bedrivas på Gotland. Dess näringsliv är så beroende av tillförseln från fastlandet och avsättningen därstädes av råvaror och färdiga produkter, att sjöförbindelserna och i synnerhet den reguljära sjöfarten på ett mera intimt sätt beröra befolkningen och näringslivet än fallet är med flertalet reguljära förbindelser på fastlandet. Detta förhållande blir allt mera påtagligt med den fortgående specialiseringen av näringslivet, vilken i sin tur är en av förutsättningarna för en fortsatt höjning av levnadsstandarden på ön. Specialisering förutsätter en marknad av större omfattning än den, som finnes på ön. De gotländska näringarna äro sålunda för sin vidare utveckling beroende av lätt och säker tillgång till den inköps- och försäljningsmarknad, som

fastlandet erbjuder, med andra ord därav, att billiga och ändamålsenliga kommunikationer med fastlandet finnas anordnade.

Den trafikpolitik, som föres av det eller de företag, som handha den reguljära sjöfartsförbindelsen med fastlandet, kommer av naturliga skäl i förgrunden vid bedömandet av de frågor, som utredningen haft att taga ställning till. För gotlandstrafikanterna i gemen är beroendet av vederbörande rederiföretags åtgöranden i skilda hänseenden större än för båttrafikanter i fastlandshamnar, enär dessa senare ha tillgång till olika slag av inbördes konkurrerande trafikmedel, nämligen förutom fartygs- även järnvägs- och landsvägskommunikationer.

Kommittén har på denna grund ansett det motiverat att ingående behandla tillkomsten, utvecklingen och strukturen av det företag, Ångfartygs AB Gotland, i det följande betecknat Å.G., som ombesörjer huvudparten av linjetrafiken sjövägen mellan Visby och fastlandet. Då enligt direktiven olika alternativ till en rationell anordning av kommunikationerna ävensom nuvarande fartygsmateriels ändamålsenlighet skola undersökas, har kommittén vidare ansett sig böra — mot bakgrunden

av nu föreliggande tekniska och ekonomiska möjligheter för järnvägs-, bil-, fartygs- och flygtransporter — söka nå fram till den kombination av sådana transportmedel och anordningar, som ger trafikanterna och samhället de lägsta transportkostnader, — sistnämnda ord taget i vidsträcktaste mening — vilka kunna befinnas förenliga med beaktandet av rimliga krav på snabbhet, turtäthet och komfort. Utsikterna att få fram en tillfredställande sådan kombination hänga intimt samman med möjligheterna att ernå ett gott kapacitetsutnyttjande av de trafikmedel, som skola användas, samt ett undvikande i görlig mån av kostnader för hantering av godset i hamnarna och i övriga terminalanläggningar. Terminalkostnaderna äro på de efter sjöfartsmått korta avstånd, som det här gäller, av utslagsgivande betydelse för det ekonomiska utfallet av varje försök till rationalisering. *Mot bakgrunden av anförda synpunkter beträffande den allmänna målsättningen har kommittén funnit sig böra vid sin utredning beträffande trafiken mellan Visby och Gotlands landsbygd å ena sidan samt fastlandet å andra sidan betrakta de ställda frågorna som ett sammanhängande ekonomiskt problem.*

GOTLANDS BEFOLKNINGSUTVECKLING OCH NÄRINGS LIV

Ön Gotland, vars landareal uppgår till c:a 3 140 km² och alltså är något större än Blekinges, är belägen ungefär mitt i Östersjön med ett kortaste avstånd till den svenska fastlandskusten av c:a 90 km. Sjösträckan mellan Visby och Nynäshamn samt Stockholm, på vilka hamnar Å. G. upprätthåller reguljär trafik året om, är 145 resp. 248 km lång.

Klimatet är utpräglat maritimt, med en årsnederbörd, som ligger ganska avsevärt under medeltalet för Sverige som helhet.

Berggrunden består huvudsakligast av kalksten, leriga bergarter och sandsten samt av övergångsformer mellan dessa.

Jordmånen är god på mellersta och södra delarna av ön, där trakterna kring Roma och Hemse äro sammanhängande jordbruksområden. Den norra delen av ön har en kargare natur och väsentligt sämre förutsättningar för jordbruk.

En kort redogörelse för huvuddragen i Gotlands ekonomisk-geografiska struktur med särskild hänsyn tagen till de näringar, som för sin existens och vidare utveckling äro direkt beroende av kommunikationerna med fastlandet, har synts vara motiverad som bakgrund till kommitténs argumentering i övrigt.

Befolkningsutvecklingen

Antalet invånare på Gotland, vilket år 1720 uppgick till c:a 19 000, hade 100 år

senare vuxit till ungefär dubbla detta antal och nådde på 1870-talet upp till c:a 56 000. Vid denna tid ändrade befolkningsutvecklingen riktning på grund av den insättande kraftiga emigrationen. Vid början av 1900-talet hade emellertid den därav föranledda minskningen inhämtats, och jämväl därefter följde en fortsatt, långsam ökning. Öns folkmängd var vid utgången av 1939 58 532 personer och vid utgången av år 1945 59 566 personer. Åren 1946 och 1947 vidtog återigen en minskning, som för dessa båda år sammanlagt innebar en nettoförlust av 870 personer.

Enligt 1945 års folkräkning fördelar sig öns folkmängd på följande bebyggelse-typer:

Visby stad	13 658
Köpingar och municipalsamhällen	2 751
Tätorter utan särskild administration	4 920
Landsbygd	38 176

Den geografiska fördelningen av befolkningen karakteriseras av koncentrerings till vissa områden, nämligen

- mellersta Gotland — Visby med jordbruksområdet kring centralorterna Tingstäde och Roma,
- jordbruksområdet på södra Gotland kring Hemse och
- slutligen ett blandat jordbruks- och

industriområde med tätorterna Slite, Lärbro och Kappelshamn.

Från kommunikationssynpunkt av särskilt intresse är förhållandet, att mer än hälften av Gotlands befolkning är bosatt inom ett halvcirkelformigt område med endast 2 — 2 1/2 mils radie från Visby.

Folkmängdens fördelning på olika näringsgrenar på Gotland jämförd med motsvarande fördelning i hela riket samt befolkningsutvecklingen i Gotlands län, jämförd med utvecklingen i vissa andra län under senare år, belyses i följande tabeller.

Folkmängdens fördelning på olika näringsgrenar inom Gotlands län och i hela riket åren 1900, 1940 och 1945

	Gotland						Hela riket		
	1900		1940		1945		1900	1940	1945
	Totalt	%	Totalt	%	Totalt	%	%	%	%
Jordbruk med binärningar..	35 576	67,4	28 240	48,2	27 748	46,6	53,7	31,9	28,0
Industri och hantverk	9 193	17,4	14 518	24,8	15 753	26,5	28,9	35,7	37,6
Handel och samfärdsel ...	4 798	9,1	7 853	13,4	7 659	12,9	10,6	18,2	19,6
Allmän tjänst m. m.	3 214	6,1	7 921	13,6	8 345	14,0	6,8	14,2	14,8
	52 781	100,0	58 532	100,0	59 505	100,0	100,0	100,0	100,0

Folkmängden och dess förändringar i Gotlands, Blekinge och Skaraborgs län åren 1945—1949 (enligt S.O.S.:A)

S = Stadsbefolkning

L = Landsbefolkning

	Folkmängd per 31 dec. år					Totaländring 31/12 1945—31/12 1949	
	1945	1946	1947	1948	1949	Summa	%
Gotlands S	13 712	13 859	14 045	14 342	14 489	+ 777	+ 5,67
L	45 854	45 127	44 651	44 575	44 457	— 1 397	— 3,05
Summa	59 566	58 986	58 696	58 917	58 946	— 620	— 1,04
Blekinge S	53 096	51 871	52 080	52 574	52 978	— 118	— 0,22
L	94 229	93 403	92 700	92 519	92 686	— 1 543	— 1,63
Summa	147 325	145 274	144 780	145 093	145 664	— 1 661	— 1,13
Skaraborgs S ...	62 882	64 718	66 025	67 359	68 376	+ 5 494	+ 8,74
L ...	181 731	180 344	179 759	179 958	179 648	— 2 083	— 1,15
Summa	244 613	245 062	245 784	247 317	248 024	+ 3 411	+ 1,39

*Utflyttningsöverskott för Gotlands, Blekinge och Skaraborgs län i medeltal för
åren 1945—1949*

	Folkmängd i medeltal 31/12 1944— 31/12 1949	Utflyttnings- överskott i medeltal 1945—49	Relativt ut- flyttningsöver- skott 1945—49 (promille)
Gotlands	59 120	576	9,74
Blekinge	145 899	1 387	9,51
Skaraborgs	245 804	795	3,24

Som av första tabellen framgår, är Gotland ett utpräglat jordbruksområde i det att år 1945 46,6 % av dess befolkning var sysselsatt inom jordbruket med binärningar, medan motsvarande tal för hela riket var 28,0. År 1900 voro procenttalen ifråga 67,4 för Gotland och 53,7 för hela riket.

I följande tabeller innehålls bl. a. en jämförelse mellan utflyttningsöverskotten på Gotland å ena sidan samt i Blekinge och Skaraborgs län å den andra. Dessa senare län ha valts som jämförelse, emedan även de äro typiska jordbruks- och landsbygdsområden. Uppgifterna visa, att den relativa utflyttningen från Gotland varit något större än från Blekinge och väsentligt större än från Skaraborgs län. Vidare att landsbefolkningen minskat procentuellt mer på Gotland än i de jämförda länen. Även om några bestämda slutsatser angående den framtida befolkningsutvecklingen på Gotland väl icke kunna dragas av dessa siffror, har dock den inträdda befolkningsminskningen vållat oro för framtiden ur såväl militär som civil synpunkt.

Jordbruk

Öns åkerareal uppgår till c:a 83 000 hektar och den produktiva skogsarealen till c:a 130 000 hektar motsvarande 27 % resp. 42 % av öns totala landareal.

Jordbruket är relativt differentierat och anpassningen till öns naturliga odlingsförutsättningar har under det senaste årtiondet gått i rask takt. Särskilt bör nämnas oljeväxtodlingen, som påbörjades 1941, och hampodlingen, som i större omfattning bedrivits sedan 1942. Liksom på sin tid sockerbetsodlingen ha dessa nyttikomna odlingar betytt ett bättre tillvaratagande av de naturliga förutsättningarna.

Den för oljeväxtodlingen ianspråktaga arealen har från år 1941 ökat oavbrutet och uppgick år 1948 till c:a 12 000 har eller 1/7 av arealen. Skörden av oljevaxter sistnämnda år torde ha tillfört odlarna en bruttointkomst av c:a 12 mkr. Oljefröna levereras till oljeslagerier på fastlandet.

Hampodlingen har medfört ett rationellt utnyttjande av de odlingsbara myrmarkerna. Hampodlingen omfattar för närvarande en areal av c:a 1 000 har. Hamphalmen förarbetas i ett beredningsverk i Visby till tåga och blånor, vilka halvfabrikat sändas till fastlandet för spinning och annan vidare beredning. Hampberedningsverket i Visby, vilket jämte det i Södermanland belägna är Sveriges enda, är utbyggt för att kunna tillvarataga skörden från en areal av c:a 2 000 har. Tillverkningsvärdet vid verket var 1947 1,7 mkr. och odlarnas bruttointkomst c:a 0,8 mkr.

Sockerbetsarealen har under senare år

varierat mellan 2 000 och 3 000 har. År 1947 uppgick betskörden till 68 000 ton med en bruttointkomst för jordbruket av c:a 4 mkr. Sockerbetorna utgöra i gotlandsklimatet med dess regnfattiga somrar en säkrare gröda än vårsädesslagen. Utförseln av råsocker från råsockerfabriken i Roma var detta år 14 300 ton. Nämnas må, att fabriken kapacitet, mätt i kvantitet per dygn avverkade betor, vilken under första verksamhetsåret utgjorde endast 230 ton, numera genom rationalisering ökats till 1 650 ton. Arbetarantalet vid fabriken är under kampanjen c:a 350 man och under den övriga delen av året c:a 100 man.

Odlingen av *foderrotfrukter* har en omfattning, som endast överträffas av skånelänens. Sammanlagt uppgick utförseln av rotfrukter år 1947 till c:a 4 000 ton med ett beräknat värde av c:a 300 000 kr.

Utförseln av *spannmål*, som till största delen skeppas till Sockholm och Norrköping, uppgick år 1947 till c:a 11 000 ton med ett värde av 3—4 mkr.

Smörproduktionen lämnar varje år ett relativt stort utförselöverskott. År 1947 utfördes sålunda 1 684 ton smör till ett värde av c:a 7,5 mkr. Tillverkningen av *ost* var tidigare av tämligen ringa omfattning, men har på senare år gått framåt, och utförseln därav var 1947 692 ton till ett värde av c:a 1,6 mkr. Utförselöverskottet av *ägg* uppgick 1947 till c:a 1 950 ton med ett värde av 5—6 mkr.

Ungefär 2/3 av *kött- och fläskproduktionen* utföres till fastlandet. År 1947 utfördes c:a 2 900 ton till ett värde av 6,7 mkr. Även utförseln av köttkonserver från andelsslakteriets konserverfabrik är numera av viss betydelse.

För konservering av *grönsaker* fanns tidigare en fabrik i Ekeby på mellersta Gotland och en i Visby. Båda dessa rörelser äro nu nedlagda, och denna del av den gotländska konserverindustrin är nu förlagd till Klintehamn på södra Gotland och Bro någon mil utanför Visby. Den större av ifrågavarande två fabriker är Klintehavs Konserverfabrik i Klintehamn. Konserveringen omfattar sparris, ärter, gurkor, rödbetor, frukt m.m. Den utförda kvantiteten uppgick 1947 till 1 250 ton med ett värde av 1,8 mkr.

Antalet *får* på ön är beaktansvärt stort. Till avsalu ge de gotländska fåren c:a 8 000 pälskinn och ungefär lika många ullskinn per år. Omkring 5 000 pälskinn skickas till fastlandet för vidare bearbetning. Numera har tillverkning av dampälsar av utgångsfårskinn upptagits på ön. Denna nystartade industri har sitt säte i Fårösund på norra Gotland, där även en nyanlagd konfektionsindustri finnes. Fårullen, som också tidigare skickats till fastlandet för ytterligare beredning, tillvaratages numera vid ett ullspinneri i Visby. Den gotländska ullproduktionen för avsalu uppgår årligen till 40 à 50 ton.

Fiske

Fiskefångster i genomsnitt åren 1935—39, 1940—44, 1945—48

Åren	Strömming		Torsk		Flundra		Lax och ål		Totalt	
	ton	värde 1 000 kr.	ton	värde 1 000 kr.	ton	värde 1 000 kr.	ton	värde 1 000 kr.	ton	värde 1 000 kr.
1935—39	1 470	202	452	188	174	44	54	169	2 150	503
1940—44	1 926	1 014	315	179	168	100	75	493	2 484	1 786
1945—48	761	364	214	101	193	109	294	1 292	1 462	1 866

Dessa fångster stanna till större delen på Gotland, dock att jämväl utförseln därav spelar en betydande roll. År 1947 utfördes sålunda 485 ton.

Antalet fiskare på Gotland var 1940 1 016 st, varav 241 voro yrkesfiskare och de övriga 865 binäringsfiskare. Vid årskiftet 1948/49 var det totala antalet fiskare 1 093, varav 414 yrkes- och 679 binäringsfiskare.

Stenindustri

Förutom sådan redan behandlad industri, som är baserad på råvaror från jordbruket och dess binärningar är främst att nämna brytningen och bearbetningen av förefintlig högvärdig kalk- och sandsten.

Kalkbränningen var under 1700-talet och större delen av 1800-talet Gotlands viktigaste industri. Den brända kalken utfördes i huvudsak över hamnarna i Visby, Klintehamn och Slite. Ännu 1885 var verksamheten igång vid 200 kalkugnar. I slutet av förra och början av innevarande århundrade gick emellertid kalkbränningen för utförsel tillbaka, och vad som nu återstår av denna näringsgren är endast av lokal betydelse. Förändringen tillskrives brist på kapital för byggande av moderna ugnar och konkurrensen från den billiga västgötakalken, vilken minskade avsättningsmöjligheterna. Utbyg-

gandet av järnvägarna på fastlandet och det statliga frakstödets vid järnvägs-transport ha medverkat härtill.

Samtidigt som kalkbränningen gick tillbaka, ökade utförseln av *oarbetad kalksten*. Denna skeppas främst till Norrland, där den efter bränning användes inom järn- massa- och cellulosaindustrierna. Från kalkstensbrotten, som ligga på norra Gotland, skeppas under normala år 500—700 000 ton oarbetad kalksten till fastlandet. År 1947 var utförseln c:a 648 000 ton med ett värde av c:a 4,5 mkr. Utförseln av malen kalksten — kalkstensmjöl — uppgick 1947 till 11 300 ton.

I slutet av 1800-talet påbörjades *cementtillverkning* vid Visby cementfabrik, och under åren 1916—1919 uppfördes cementfabriker i Valleviken och Slite. Cementfabrikationen vid Valleviken nedlades emellertid på 1930-talet. Även den produktion av gasbetong, vilken upptogs som ersättning, är numera nedlagd. År 1941 nedlades jämväl Visby Cementfabrik och öns cementtillverkning är följaktligen numera helt förlagd till den av Skånska Cement AB ägda fabriken i Slite, vilken genom sin egen och sin råvaras lokalisering intill en god hamn har de bästa naturliga förutsättningar för ekonomisk produktion. Slitefabriken, som är Gotlands största och för övrigt enda

»stora» industriföretag, har en kapacitet av c:a 250 000 ton per år och ett tillverkningsvärde av f.n. c:a 18 mkr. Fabriken torde komma att utbyggas till en kapacitet av c:a 400 000 ton per år. Den gotländska cementen, vilken tidigare fyllt en betydande del av Mellansveriges behov, torde efter tillkomsten av cementfabriken i Vika i Södermanland i huvudsak komma att skeppas till Norrland och till utlandet. Företaget har egen hamn i Slite, och dess produkter transporteras med egna eller förhyrda fartyg.

Brytningen och bearbetningen av sandsten på södra Gotland har sedan gammalt en viss betydelse. På senare år har rationalisering därav skett genom införandet av diamanthörning och maskinsvarvning. Därmed har marknaden för slipstenar och bryrstenar avsevärt vidgats. Sålunda exporteras sådana numera även till transoceanaländer. Utförseln till fastlandet och främmande länder uppgår till 2 à 3 000 ton per år med ett värde av 0,6 mkr.

Slutligen kan nämnas, att *tegeltillverkning* förekommer bl.a. i Havdhem på södra Gotland. Tegelbruket producerar årligen c:a 2 miljoner tegel, som uteslutande användes för öns behov.

Varudistribution

Enligt 1946 års företagsinventering funnos på Gotland 477 arbetsställen inom *detaljhandeln* med 1 447 sysselsatta. Därav voro 197 arbetsställen med 714 anställda förlagda till Visby, 28 arbetsställen med 70 anställda till tätorter med 1 000—3 000 invånare samt 252 arbetsställen med 663 anställda till övriga tätorter och till landsbygden. Den stora skillnaden mellan Visby å ena sidan samt övriga tätorter och landsbygden å den andra sidan kommer tydligt till synes i differentieringen av butiksbeståndet. Fördelningen på olika slag av detaljhandelsbutiker inom orter av olika storlek framgår av nedanstående uppställning.

Detaljhandeln på Gotland enligt 1946 års företagsinventering
(Antalet arbetsställen (a) och sysselsatta (s) inom olika branscher)

	Visby		Orter med 1 000—3 000 inv.		Landsbygd Övr. orter		Totalt	
	a	s	a	s	a	s	a	s
Livsmedel	79	261	7	17	21	37	107	315
Diversehandel	12	60	4	18	166	508	182	586
Textil- och beklädnadshandel ...	30	116	5	9	15	23	50	148
Möbler, bosättning	7	22	2	5	9	15	18	42
Andra branschaffärer	47	165	8	17	17	48	72	230
Övriga	22	90	2	4	24	32	48	126
Summa detaljhandel	197	714	28	70	252	663	477	1 447

Partihandeln sysselsätter enligt företagsinventeringen något över 300 anställda, varav en tredjedel inom spannmålshandeln. Antalet anställda inom partihandeln motsvarar 0,5 procent av öns folkmängd. Som väntat, är partihandeln — utom en del spannmålshandel — i huvudsak förlagd till Visby. Av de 54 arbetsställen, som företagsinventeringen redovisat, voro sålunda 35 förlagda till Visby. Av dessa 35 återfinnas 17 inom livsmedelsbranschen (därav 2 företag inom spannmålshandeln) med tillsammans 62 anställda. Av de 19 grossistföretag, som ha sin verksamhet förlagd till orter utanför Visby, äro 15 företag sysselsatta med spannmålshandel. De övriga grosshandelsföretagen på landsbygden redovisa endast 1 sysselsatt per arbetsställe.

Med undantag av några få företag inom livsmedels- och spannmålsbranscherna utmärkes grosshandeln av små företagsenheter. Såväl detta som grosshandelns relativt begränsade omfattning tyder på, att grosshandelsfunktionen i varudistributionen på Gotland delvis uppfylles av företag på fastlandet.

Turism

Gotland har tack vare sina säregna naturförhållanden och väl bevarade minnesmärken från forntid och medeltid stora förutsättningar såsom turistområde. I bredd med sådana typiska centra för turism och rekreation som västkusten, Stockholms skärgård, Dalarna och fjällvärlden har Gotland sålunda en given plats som ofta förekommande resemål både för den stora inländska allmänheten och för utlänningar. För utvecklingen av turismen på Gotland verka främst Gotlands Turistförening och Å.G. Gotlands

Turistförening stiftades redan år 1896 och bedriver i intimt — såväl ekonomiskt som personellt — samarbete med Å.G. sin verksamhet bl.a. genom en upplysningsbyrå, en resebyrå och en bostadsbyrå. Verksamheten ledes av en turistintendent. Å.G., som ombesörjer den helt övervägande delen av passagerartrafiken mellan Gotland och fastlandet, har målmedvetet strävat efter en ökning av turisttrafiken. Sålunda har bolagets tonnage successivt dimensionerats för att möta toppbelastningen under sommarmånaderna, och dotterföretagen, AB Visby Stadshotell och AB Snäckgårdsbaden, ha genom ekonomiska bidrag satts i stånd att utvidga sina anläggningar. Vidare har Å.G. uppfört vandrarhem, vilka drivas i egen regi. Vid sidan av Å.G.'s turistanläggningar finnas ett antal mindre hotell och pensionat utmed öns kuster, väsentligen i Västergarn, Klintehamn, Ljugarn och Burgsvik. Utöver Å.G.'s vandrarhem finnas ytterligare sex vandrarhem på ön, varav det största — det i Visby av Svenska Turistföreningen inrättade — har plats för 100 gäster. Därtill komma två större grupplogin i Visby med sammanlagt c:a 400 bäddar. Det ena av dessa drives i Å.G.'s regi. Det sammanlagda bäddantalet för ovannämnda hotell, pensionat, vandrarhem och grupplogin uppgår till c:a 1 600. Genom turistföreningens rumsförmedling ställas därjämte till turisternas förfogande c:a 1 900 bäddar. Sammanlagt kan alltså turistnäringen disponera c:a 3 500 bäddplatser (siffrorna avse år 1947). Härtill kommer ett antal rum, som uthyres på privat väg. Slutligen må nämnas, att ett alltmer stigande antal turister bo i tält på de tältplatser, som iordningställts på skilda håll på ön.

Med ledning av resande-uppgifter från Å.G. och AB Aerotransport, vilka företag äro de enda, som uppehålla regelbunden persontrafik mellan Gotland och fastlandet, har uppgjorts nedanstående uppställning över det beräknade antalet turister på Gotland under åren 1930—1949.

År	Beräknat antal turister
1930	24 500
1931	24 100
1932	27 800
1933	28 700
1934	29 700
1935	30 100
1936	33 700
1937	38 400
1938	39 300
1939	45 400
1940	18 100
1941	16 400
1942	21 300
1943	22 400
1944	29 400
1945	24 200
1946	53 400
1947	59 550
1948	66 800
1949	66 400

Såsom framgår av tabellen, uppgick det uppskattade antalet turister år 1949 till c:a 66 000, motsvarande något mer än öns egen befolkning. Denna temporära befolkningsökning innebär för Gotland liksom för andra turistområden ett periodiskt uppsving för de näringar, som ha anknytning till turismen.

Någon mera exakt beräkning av de ekonomiska fördelar (och nackdelar) för

öns befolkning, som äro förbundna med turismen, är ej möjlig att göra. De bruttobelopp, som årligen tillföras Gotland, ha av Å.G. angivits till 8 à 10 mkr. I dessa belopp ingå kostnader för varor, som införts från fastlandet, resp. varor, som visserligen produceras på Gotland men som eljest skulle ha utförts till fastlandet. Den verkliga nettointkomsten för Gotland, väsentligen ersättning för tjänster och rumsuthyrning samt transport och varuförmedlingsinkomster, är sålunda ej obetydligt mindre.

Översikten över det gotländska näringslivet ger vid handen, att jordbruket med binärningar dominerar öns ekonomiska liv. Såväl vad beträffar antalet sysselsatta personer som ifråga om värdet av de framställda produkterna, överväga dessa näringsgrenar alla andra. Industrien på ön är icke av samma betydelse, och det enda stora industriföretaget (cementfabriken vid Slite), är då det skeppar sina produkter med egna eller förhyrda fartyg, från kommitténs synpunkt av mindre intresse.

Sagda huvudnäringar kompletteras som inkomstkällor av hantverk, handel och serviceverksamhet. Allmänt kan emellertid sägas, att det gotländska näringslivet är relativt föga differentierat. Den pågående utvecklingen väntas medföra en ökad mekanisering och därmed minskat arbetskraftsbehov inom jordbruket, vilket medför risk för utflyttning till fastlandet, såvida ej redan befintliga eller nytillkomna företag på Gotland kunna sysselsätta den sålunda ledigblivna arbetskraften.

TRAFIKEN MELLAN GOTLAND OCH ÖVRIGA SVERIGE

Godstrafiken

Mellan fastlandet och lanthamnarna¹ på Gotland har tidigare viss reguljärtrafik förekommit. Före andra världskriget uppehöll sålunda Å.G. med lastfartyg trafiken på Gotlands lanthamnar. Denna trafik omfattade 1939 en godsmängd av c:a 4 500 ton.

Vidare bedrev tidigare Slite Cement- och Kalk AB reguljär godstrafik med två turer i veckan på linjen Slite—Fårösund—Stockholm och åter. Denna trafik är emellertid nedlagd fr.o.m. 1949. Numera upprätthålles trafiken på lanthamnarna endast av motorseglare och andra större och mindre fartyg i trampfart samt av specialbyggda fartyg för cement- och oljetransporter. Varutrafiken över Slite och övriga lanthamnar är väsentligen lokalt betingad, under det att varutrafiken över Visby berör näringslivet på Gotland i dess helhet.

Visby är Gotlands enda stad och därmed länets givna medelpunkt vad administrationen och det kommersiella livet beträffar. De reguljära förbindelserna med fastlandet ha därför av naturliga skäl kommit att koncentreras dit. Praktiskt taget hela persontrafiken ävensom stycke-

¹ I detta betänkande avses med lanthamnar såväl de hamnar som deltaga i lanthamnsorganisationen som övriga privata hamnar.

godstrafiken mellan Gotland och fastlandet passerar sålunda Visby.

Året runt trafikeras sträckan Visby—Nynäshamn med minst en tur i vardera riktningen per dygn av Å.G.:s passagerarfartyg, vilka även medtaga last. Bolagets enda lastfartyg trafikerar sträckan Visby—Stockholm med en tur i vardera riktningen per vecka.

Rederibolaget Svea, som trafikerar bl.a. kustlinjen Stockholm—Göteborg, angör på denna trade Visby en à två gånger i månaden på nordgående tur, främst för lossning av gods från väst- och sydsvenska hamnar. Den icke reguljära trafiken på Visby ombesörjes av vissa ångfartyg, tankfartyg med motordrift samt motorseglare.

Den totala godsomsättningen i Visby hamn uppgick, såsom framgår av hamnstatistiken, bil. I, år 1947 till c:a 110 000 ton, varav något mer än hälften eller c:a 57 000 ton transporterades med fartyg i icke reguljär trafik. I trampfart införes över Visby väsentligen oljor, gödningsämnen, spannmål samt foderkakor och fodermjöl. Med Sockerbolagets egna fartyg utföres råsocker, som kvantitetsmässigt utgör c:a 1/3 av utförseln över Visby.

Styckegodstrafiken är nästan helt hänvisad till den reguljära sjöfarten. Å.G. svarar för c:a 80 % av den reguljära tra-

fiken och Sveabolaget för återstående 20 %.

Av bilaga I framgår i detalj hur in- och utförseln fördelar sig *dels* på olika varuslag, *dels* på gotländska hamnar och *dels* slutligen — vad Visbytrafiken beträffar — på linjefart och trampfart.

Beträffande in- och utförselns fördelning på olika gotländska hamnar må här följande avrundade siffror anföras.

Införsel över		Utförsel över	
Visby ton	Lant-hamnarna ton	Visby ton	Lant-hamnarna ton
68 000	113 000	43 000	957 000

Den kvantitetsmässigt högst betydande varutrafiken över lanthamnarna består vad införseln beträffar väsentligen av kol, koks och oljor (c:a 87 000 ton), medan i fråga om utförseln cement- och stenprodukter helt dominerar med c:a 950 000 ton.

Av förestående redogörelse för näringslivet framgår, att år 1947 utförseln av oarbetad kalksten uppgick till 648 000 ton med ett värde av 4,5 mkr. *Efter värde räknat spelar sålunda denna massgodstrafik en relativt underordnad roll jämförd med den av högvärdiga varor bestående styckegods- trafiken över Visby hamn.*

Sammanfattningsvis kan sålunda konstateras, att massgodstrafiken till helt övervägande del går över lanthamnarna, under det att styckegods- trafiken är koncentrerad till Visby.

Persontrafiken

Resandetrafiken mellan Visby och fastlandet ombesörjes sjöledes av Å.G. och luftledes av AB Aerotransport (ABA).

Omfattningen av denna trafik framgår av nedanstående tablå.

År	Totalt antal resande			
	hela året		maj—sept.	
	med Å.G.	med ABA	med Å.G.	med ABA
1930	75 253	—	39 946	—
1931	73 766	—	58 863	—
1932	81 841	—	66 583	—
1933	80 576	1 714	66 480	1 714
1934	85 706	1 526	69 835	1 526
1935	89 063	1 527	71 739	1 527
1936	99 568	1 392	80 274	1 392
1937	114 755	1 485	92 072	1 485
1938	120 424	1 750	95 372	1 750
1939	139 577	1 727	110 439	1 727
1940	97 856	2 447	61 898	—
1941	110 905	—	65 350	—
1942	101 865	4 914	67 353	—
1943	126 538	1 050	74 721	—
1944	151 437	5 757	97 406	500
1945	96 143	27 882	65 423	14 080
1946	150 127	27 464	118 595	17 742
1947	165 316	24 669	130 887	18 291
1948	180 484	20 052	140 384	16 134
1949	177 435	29 783	139 593	19 829

Persontrafiken sjöledes skall i fortsättningen behandlas mer ingående. Beträffande flygtrafiken må endast nämnas, att denna upptogs av ABA år 1933. Trafiken inskränkte sig då till en tur i vardera riktningen per dag under tiden 1/7—1/9. Som start- och landningsplats på Gotland användes Tingstäde träsk i Tingstäde, två mil från Visby.

Sedermera har flygfält anlagts intill Visby stad. Större plan ha insatts i trafiken, och minst två turer per dag i vardera riktningen företagas året runt. Under sommarmånaderna insätts dessutom ett stort antal extraturer.

Av särskilt intresse är flygtrafikens liksom fartygstrafikens starka utveckling efter kriget. År 1949 minskades emellertid passagerarantalet på båtarna något gent-

emot närmast föregående år, under det att flygtrafiken nådde nytt rekord med nära 30 000 resande.

Posttrafiken

Alltsedan Å.G. bildades, har bolaget med sina fartyg ombesörjt befordran av post mellan Gotland och fastlandet. Förhållandet mellan Generalpoststyrelsen och bolaget regleras genom ett avtal, varigenom bolaget förbundit sig att uppehålla regelbunden postförbindelse mellan Gotland och fastlandet. Under vinterperioden 15 november till 14 april skall enligt avtalet postbefordringen fullgöras med en resa fram och åter dagligen mellan Gotland och fastlandet, och skall vidare, med vissa i avtalet angivna undantag, i båda riktningarna utföras å en linje Visby—Nynäshamn. I de fall, då fartygen i riktningen *till* Visby påbörja färden i Stockholm, skall post medföras även därifrån. Generalpoststyrelsen äger fastställa tidtabell för vinterturerna. Enligt avtalet

skall vidare postbefordringen under sommarperioderna 15 april till 14 november fullgöras med en resa dagligen i vardera riktningen mellan Visby och Nynäshamn eller Visby och Södertälje eller Visby och Stockholm. Vid tur från Stockholm skall alltid Nynäshamn anlöpas och beträffande tur från Visby skall avgångstiden från denna plats, såvitt det är möjligt, i tur-listan fastställas till tiden kl. 20—22. I de fall, då avgången från Visby äger rum senare än kl. 21, skall posten landsättas i Nynäshamn.

Som ersättning för fullgörande av samtliga åtaganden enligt avtalet äger Å.G. åtnjuta ersättning med 400 kronor för varje under vinterperioden fullgjord *enkel* resa samt med 100 kronor för varje under sommarperioden fullgjord dylik resa, med viss maximering av ersättningen. Enligt av postverket företagna beräkningar uppgår den befordrade postmängden, inklusive postpaket, till i medeltal 3 ton per dag *till* Visby och 1 ton per dag *från* Visby.

ÅNGFARTYGS AB GOTLAND SAMT DOTTER- BOLAGEN AB VISBY STADSHOTELL OCH AB SNÄCKGÄRDSBADEN

Å.G. bildades den 5 maj 1865, och bolagets syfte angavs vara att skaffa Gotland tidsenliga kommunikationer samt att åt orten bevara den förtjänst, som trafiken kunde medföra. Verksamheten inriktades först på att skapa reguljära förbindelser med Stockholm och Kalmar, senare även med Norrköping. Bolagets första fartyg insattes i trafik i juni 1866. År 1876 fick bolaget konkurrens från ett annat företag, som öppnade trafik på lanthamnarna. Konkurrentbolaget inköptes emellertid av Å.G.

Efter tillkomsten av Stockholm—Nynäs järnväg, som öppnades för trafik år 1901, började omedelbart en dragkamp i frågan, var den dagliga förbindelsen mellan Stockholm och Visby skulle för framtiden angöra fastlandet, vilken fråga kan ha sitt intresse i detta sammanhang. I Svenska Järnvägsföreningens minnesskrift finnes under rubriken Stockholm—Nynäs järnväg en redogörelse för uppkomsten av det ännu bestående samarbetet mellan Å.G. och vederbörande järnvägsbolag. Av redogörelsen framgår bl.a., att järnvägsbolaget under ett antal år förgäves sökte uppnå en överenskommelse med Å.G. om samtrafik på Nynäshamn året runt. Järnvägsbolaget lyckades däremot träffa över-

enskommelse om samtrafik i viss omfattning året runt med ett under några år existerande konkurrentföretag till Å.G. (Ångfartygsaktiebolaget Visborg). Avtalet bröts emellertid redan efter mindre än ett år, och järnvägsbolaget inriktade på nytt sina ansträngningar på att söka åstadkomma samtrafik med Å.G. på Nynäshamn. En provisorisk överenskommelse med Å.G. uppnåddes år 1905 och föranleddes därav, att postverket önskade, att posten skulle befordras över Nynäshamn. Anordningen medförde dock icke samtrafik mellan bolagen, och för att underlätta en fördelaktigare uppgörelse, förvärvade tre av styrelseledamöterna i järnvägsbolaget en aktiepost i Å.G., varefter nya förhandlingar mellan bolagen inleddes. Dessa underhandlingar ledde till ett kontrakt i oktober 1906, varigenom järnvägsbolaget erhöll rätt att utse en ledamot i Å.G:s styrelse. Å.G. åtog sig bl.a. att sommartid uppehålla 12 förbindelser per vecka mellan Nynäshamn och Visby. I samband därmed befriades Å.G. från sin konkurrent genom ett avtal, innebärande, att Ångfartygsaktiebolaget Visborgs båda fartyg försålles till annan trade än Gotland—fastlandet. Kontrakten mellan järnvägsbolaget och Å.G. ha se-

dermera förnyats i huvudsaklig överens-
stämmelse med 1906 års kontrakt.

År 1929 engagerade sig Å.G. aktivt i
turistverksamheten på ön. Genom lån och
borgen möjliggjordes modernisering av
Visby Stadshotell, och ett nytt hotell upp-
fördes vid Snäckgårdsbaden ca 2 km norr
om Visby. Följande år förhyrdes en större
fastighet, som inreddes till sommarhotell
med 20 rum och ställdes till stadshotellets
förfogande. Från och med år 1930 ingå
räkenskaperna för AB Visby Stadshotell
och AB Snäckgårdsbaden i bolagets års-
berättelser.

Bolagets dåvarande inställning till
turistverksamheten framgår av vad dess
styrelse anfört i sin berättelse för år 1932
i samband med beslut att subventionera
sagda verksamhet:

»Även under senaste år har styrelsen i syfte
att spara ränteutgifter överflyttat en del av
AB Visby Stadshotells och AB Snäckgårds-
badens främmande skulder till bolaget. Då det
senare bolaget utöver likviderande av räntorna
på de främmande skulderna hittills kunnat
verkställa fulla avskrivningar, kan Ångfartygs
AB Gotlands tillgodohavande hos detta bolag
icke anses vara nödlidande. Så torde däremot
vara förhållandet med åtminstone en stor del
av dess fordran på AB Visby Stadshotell. Sty-
relsen anser därför, att en kraftig avskrivning
här bör verkställas. Av denna fordran, som
enligt balansräkningen utgör 700 000 kr., varav
hotellbolaget har räntat 100 000 kr., föreslår
styrelsen, att 350 000 kr. måtte avskrivas. Me-
del härtill skulle erhållas genom en överföring
från Vinst- och förlustkonto av 70 000 kr. samt
från försäkringsfonden av 280 000 kr. Den se-
nare fonden skulle därefter utgöra 288 504: 84
kr., vilket torde få anses tillfyllest för när-
varande, enär bolagets båtrisker delvis äro
täckta genom försäkringar.

För hotellbolagets del skulle medlen använ-
das på så sätt att:

å Hotellfastighetens konto av- skrivas	kr. 189 799: 17
å Hotellets inventariemkonto avskrivas	» 97 366: 57
samt tillgodoföras Vinst- och förlustkonto	» 62 834: 26
	kr. 350 000: —

Härigenom skulle hotellfastighetens bok-
föringsvärde nedbringas till 1 000 000 kr.
samt inventarierna till 200 000 kr., varjämte en
behållning av 7 043: 58 kr. skulle uppstå på
Vinst- och förlustkonto. Ehuru bolagets för-
lust på Stadshotellet alltså är ganska anse-
lig, torde det dock vara otvivelaktigt, att åstad-
kommandet av ett verkligt förstklassigt hotell
härstädes är av så stor betydelse för Visby som
turistort, att bolagets rörelse och särskilt vins-
ten å denna har ett så stort gagn därav, att
denna transaktion i längden dock blir ekono-
miskt fördelaktig.»

År 1937 beslöt bolaget, att av fordring-
arna hos dotterbolagen skulle avskrivas
ytterligare ett sammanlagt belopp av
kr. 312 172: 33. Åren efter kriget ha de
ekonomiska bidragen till dotterbolagen
redovisats som koncernbidrag. Dessa bi-
drag uppgingo 1945—1949 till ett sam-
manlagt belopp av 344 200 kr.

Enligt nuvarande bolagsordning skall
aktiekapitalet i Å.G. vara minst 700 000
kr. och högst 2 100 000 kr. Minimikapita-
let uppnåddes redan 1899 och aktie-
kapitalet utgör för närvarande 1 050 000
kr., fördelat på 10 500 aktier à 100 kr.

Enligt bolagsordningen äger aktieägare
rösträtt i förhållande till sitt aktieinnehav
enligt aktieboken. Varje aktieägars röst-
rätt är emellertid begränsad till att gälla
för högst femtio aktier. *En i mars 1950
gjord undersökning av aktieinnehavet —
verkställd med iakttagande av sagda maxi-
mimering av rösträtten — visar, att bestäm-
manderätten över bolaget utövas av ett min-
dretal familjer i Visby.*

Bolagets styrelse med säte i Visby består av fem ledamöter jämte fem personliga suppleanter. Stockholm—Nynäs Järnvägsaktiebolag äger, som tidigare nämnts, i enlighet med bestämmelserna i kontraktet om samarbete mellan de båda företagen att utse en styrelseledamot.

Aktiekapitalet för vardera av förenämnda dotterbolag till Å.G., AB Visby Stadshotell och AB Snäckgårdsbaden, uppgår för närvarande till 150 000 kr. fördelat på 1 500 aktier à 100 kr. År 1947 innehade moderbolaget 1 491 aktier i det förra och 1 472 aktier i det senare bolaget.

Å.G.'s och dess dotterföretags utveckling och nuvarande ställning belyses av i bil. II återgivna balansräkningar.

Under åren 1944—1947 utfördes vissa förbättringsarbeten på passagerarfartygen. Sålunda ha turistklassplatser inrättats och personalförläggningarna ha ombyggt i enlighet med kommerskollegii nya bestämmelser. Vidare ha lastnings- och lossningsanordningarna ombord för-

bättrats. Slutligen ha »Drotten» och »Visby» inrättats för oljeeldning.

För närvarande driver Å.G. året runt reguljär trafik på två linjer — dels med passagerarfartygen på linjen Visby—Nynäshamn med en tur i vardera riktningen per dygn, dels med lastfartyget »Gute» på linjen Visby—Stockholm med en tur i vardera riktningen per vecka.

Under sommarmånaderna uppehåller bolaget vidare passagerartrafik på linjen Visby—Kalmar med 3 turer per vecka i vardera riktningen och ett begränsat antal turer på linjen Visby—Stockholm.

Samtliga här nämnda turer äro natturer. Restiden för sträckan Visby—Nynäshamn är c:a 7 timmar, för sträckan Visby—Kalmar c:a 8 timmar och för sträckan Visby—Stockholm c:a 12 timmar.

Den vid andra världskrigets början år 1939 nedlagda trafiken på Norrköping och lanthamnarna på Gotland har ej återupptagits.

Å.G. äger för närvarande följande fartyg:

Data	Gotland	Drotten	Visby	Thjelvar	Gute
Byggnads- och anskaffningsår.	1936	1928	1923	1876	1947
Maskin	Diesel	Ånga	Ånga	Ånga	Diesel
Bränsle	olja	olja	olja	kol	olja
Bruttotonnage	1 875	883	864	486	562
Nettotonnage	1 338	562	547	341	303
Lastförmåga i dödviktston ...	700	300	300	130	725
Maskinstyrka (hkr)	1 200	1 000	1 000	420	870
Djupgående (meter)	4,5	4,2	3,9	3,6	3,6
Antal passagerare	750	440	440	320	6

Kapacitetsutnyttjande

A. Persontrafik

Härnedan lämnas i tabellform uppgifter angående fartygens passagerar- och tur-

Med hänsyn till den stora roll, som utnyttjandet av fartygens kapacitet spelar för kostnaderna för trafiken, kommer denna fråga att belysas i det följande.

antal på olika hamnar 1947, passagerarkapacitet per tur och fartygens turantal 1947 samt passagerarantal och passagerarintäkter med fördelning på månader 1947—1949.

Antal passagerare och turer på olika hamnar

1947	Antal turer	Antal passagerare
Stockholm	50	5 573
Nynäshamn	758	130 580
Kalmar ..	175	29 163
Div. hamnar	7	1 909
	990	167 225

Fartygens passagerarkapacitet och turantal år 1947

	Passagerarkapacitet per tur				Total	Antal turer 1947
	I och II klass	Turist-klass	S:a ligg-platser	Däcks-klass		
Gotland	185	52	237	513	750	265
Drotten	88	44	132	308	440	326
Visby	88	44	132	308	440	261
Thjelvar	49	72	121	199	320	138
	410	212	622	1 328	1 950	990

Passagerarantal och passagerarintäkter med fördelning på månader åren 1947—1949

Månad	Antal passagerare ¹			Passagerarintäkter ¹		
	1947	1948	1949	1947	1948	1949
Januari	4 877	6 236	5 596	61 445	82 541	86 063
Februari	2 884	4 141	3 490	39 122	78 224	58 149
Mars	2 735	8 251	5 744	32 151	129 208	86 222
April	5 439	4 492	7 154	65 550	86 220	110 759
Maj	7 547	9 852	9 086	90 139	134 553	136 969
Juni	29 536	31 583	31 138	283 920	366 450	377 591
Juli	53 164	58 048	59 140	487 645	617 167	598 645
Augusti	31 545	32 459	31 843	323 071	393 474	385 385
September	9 095	8 442	8 386	122 049	126 643	151 143
Oktober	5 871	6 747	6 419	73 529	94 058	90 422
November	5 212	4 236	3 694	64 116	64 613	63 684
December	7 411	5 997	5 745	97 650	92 850	90 177
	165 316	180 484	177 435	1 740 387	2 266 001	2 235 029
Därav maj—september ...	130 887	140 384	139 593	1 306 824	1 638 287	1 649 733

¹ Avser trafik å Stockholm, Nynäshamn och Kalmar.

Den genomsnittliga intäkten per resande var följande:

	maj—september	april—oktober
1947	10: 87	12: 57
1948	11: 67	15: 65
1949	11: 82	15: 47

År 1947 fullgjordes under tiden maj—september 60 % av alla turer, varmed 80 % av alla passagerare befordrades. 40 % av turerna voro förlagda till de sju månaderna oktober—april och därmed befordrades således blott 20 % av samtliga

Å.G.:s passagerarkapacitet samt befordrat antal passagerare år 1947

Fartyg	Passagerarkapacitet och antal passagerare för hela året						Totalt antal	
	I och II klass	Turist-klass	S:a liggplatser	Antal passagerare med liggplats	Däcks-klass	Antal passagerare i däcks-klass	Passagerarplatser	Passagerare
Gotland	49 025	13 780	62 805	} 83 362	135 945	} 83 863	198 750	} 167 225
Drotten	28 688	14 344	43 032		100 408		143 440	
Visby	22 968	11 484	34 452		80 388		114 840	
Thjelvar	6 762	9 936	16 698		27 462		44 160	
	107 443	49 544	156 987	83 362	344 203	83 863	501 190	167 225

passagerare under året. Under perioden maj—september bokförda biljettintäkter utgöra c:a 75 % av totala biljettförsäljningen under året.

Av naturliga skäl kan i en trafik med så stora säsongvariationer som Å.G.:s den tillgängliga årskapaciteten utnyttjas endast i relativt liten omfattning såsom framgår av ovanstående tabell.

För helt år synes, såsom framgår av tabellen, ungefär hälften av det totala passagerarantalet vara däckspassagerare och hälften passagerare med liggplats. Därest samma proportion skulle gälla för samtliga månader, blir kapacitetsutnyttjandet av liggplatser c:a 69 % och däckspplatser c:a 32 % under perioden maj—september. Kapacitetsutnyttjandet under månaderna oktober—april blir däremot med samma beräkningsmetod för liggplatser c:a 27 % och för däckspplatser c:a 12 %.

Som framgår av ovanstående, är emellertid medelintäkten per resande under högsäsongen lägre än under lågsäsongen, vilket tyder på, att däcksklasspassagerarnas antal under denna del av året är förhållandevis större än under lågsäsongen. Det är sålunda troligt, att liggplatskapa-

citeten under högsäsongen utnyttjas mindre än till förut angivna 69 % och att i stället däckspplatsskapaciteten utnyttjas mera än till angivna 32 %. Under lågsäsongen skulle enligt samma resonemang motsatsen gälla, alltså *högre* utnyttjandegrad än angivna 27 % av liggplatskapaciteten och *lägre* än 12 % för däckspplatsskapaciteten.

Det övervägande antalet däckspassagerare hänföra sig, som tidigare framhållits, till turistsäsongen. Under denna tid äro hyttplatserna för varje tur som regel beställda en månad i förväg. Under återstoden av året utgöres de resande till övervägande del av på Gotland bosatta personer eller av till ön förlagd militärpersonal. Då däckspplats under den tidiga våren, hösten och vintern måste anses vara synnerligen primitiv, finnes anledning antaga, att endast kostnadsskäl hindra däckspassagerarna från att utnyttja de då disponibla hytterna. Under påsk- och jultrafiken är dock hyttplatsskapaciteten som regel fullt utnyttjad.

De i riksdagsmotionerna framförda anmärkningarna rörande bekvämligheten och biljettpriserna torde böra ses mot bakgrunden av de ovan relaterade förhål-

Lastkapaciteten för Å.G.:s fartyg, antalet turer för helt år (1947) samt med ledning härav beräknad total årlig lastkapacitet i dödviktston

Fartyg	Lastkapacitet per fartyg	Antal turer 1947	Total lastkapacitet för helt år vid angivet antal turer
Gute	725	208	150 800
Gotland	700	265	185 500
Drotten	300	326	97 800
Visby	300	261	78 300
Thjelvar	130	138	17 940
	2 155	1 198	530 340

landena, vilka ur gotlänningarnas synpunkt kunna sammanfattas sålunda: Under den kallare årstiden äro de resande, vilka då främst utgöras av på Gotland bosatta personer, hänvisade till de dyrare hyttplatserna, enär däcksplatsen under denna tid icke är lämplig för personbefordran. Under sommaren, då den billigare däcksklassen kan anses mera komfortabel, är den till största delen utnyttjad av turistpassagerare. Vidare är tillgången på hyttplatser under sommaren ej tillräcklig i förhållande till efterfrågan, vilken då till övervägande del hänför sig till turisterna. Sommartid är emellertid å andra sidan bristen på sovplatser mindre kännbar, under förutsättning att komfortabla däcksplatser stå till förfogande.

B. Godstrafik

De olika fartygens lastkapacitet i dödviktston redovisas i ovanstående tabell. Med Å.G.:s fartyg befordrades år 1947 följande mängd gods:

I samtrafik väsentligen med passagerarfartyg över Nynäshamn	24 890 ton
I direkttrafik med »Gute» över Stockholm	24 287 ton
	Summa 49 177 ton

Fartygens godskapacitet 1947 i trafiken på Nynäshamn och på Stockholm var sålunda cirka 500 000 ton. I denna trafik uppgick den befordrade godsmängden till cirka 50 000 ton. Av den nominella kapaciteten i dödviktston utnyttjades sålunda blott 10 %. Vid bedömandet av kapacitetsutnyttjandet bör emellertid hänsyn tagas till förhållandet, att den effektiva utnyttjningsgraden är beroende av fartygens kubikinnehåll och godsets grad av skrymning. För ett lastfartyg av »Gutes» typ är att mot 725 dödviktston ställa ett kubikinnehåll av 1 600 à 1 700 m³. Då ett ton stycke gods i gotlandstrafiken beräknas kräva c:a 2,6 m³, torde man för trafiken som helhet icke komma högre än till 3 m³ per ton. Med denna skrymning kan den effektiva lastkapaciteten utnyttjas till c:a 75 %, vilket innebär att vid det antal turer, som »Gute» presterade under 1947, den effektiva kapaciteten utgjort c:a 110 000 ton, vilket i sin tur betyder, att »Gute» ensam mer än väl hade en kapacitet, som var tillräcklig för transport av allt det gods mellan Gotland och fastlandet, som gick med Å.G.:s samtliga fartyg.

Som allmänt omdöme kan uttalas, att fartygsmaterielen i första hand anpassats

för att tillgodose turismens krav sommartid. Det ofullständiga utnyttjandet av lastkapaciteten är främst en följd av sammankopplingen mellan passagerar- och godstrafiken. Som senare kommer att visas, äro gods-transporterna i stort sett fria från säsongväxlingar, varför någon mera betydande överkapacitet i lastförmåga icke erfordras, för att säsongmässiga toppar i godstrafiken skola kunna bemästras.

Taxor

Persontaxor

Biljettpriserna ha efter kriget höjts dels 1/2 1948, dels våren 1950. Nu gällande biljettpriser i samtrafiken över Nynäshamn (1/10 1950) framgå av nedanstående tabell.

Som jämförelse må nämnas, att flygbiljett Stockholm—Visby kostar för enkel biljett 55: — kr. och för tur- och returbiljett 99: — kr.

Fraktkostnader för automobil. Kr. 2: 50 per 100 kg. Minsta avgift kr. 25: —, högsta kr. 40: —. Därtill komma hamnavgifter i Visby sammanlagt kr. 5: — och i

Nynäshamn kr. 3: — i varje riktning. I Stockholm utgår ingen hamnavgift.

Frakt och hamnkostnader för en bil å leden Nynäshamn—Visby med exempelvis en vikt av 1 500 kg. blir sålunda kr. 86: — tur och retur.

Godstaxor

I riksdagsmotionerna framhölls bl.a. att fraktsatserna mellan Gotland och fastlandet för många godsslag voro synnerligen höga och i flera fall med 100 % överstege SJ:s fraktavgifter för samma godsslag och avstånd.

Kommittén har med anledning härav ingående utrett, vilka transportkostnader, som belasta de med Å.G.:s fartyg befordrade varuslagen.

Å.G.:s godstaxa är annorlunda konstruerad än Statens Järnvägars, till en del beroende på att förhållandena vid sjötrafik äro väsentligt annorlunda än vid järnvägs- och färjetrafik.

Taxebestämmelserna ha i huvudsak följande innehåll:

De i bolagets taxa angivna avgifterna tillämpas för transporter mellan Visby och de fastlandshamnar, bolaget trafikerar.

		Enkel	Tur och retur
I klass, ensam hytt	Sthlm—Visby (inkl. II klass tågbiljett) ...	38: 50	72: 50
	Nynäshamn—Visby	29: 50	59: —
I klass, delad hytt	Sthlm—Visby (inkl. II klass tågbiljett) ...	33: 50	62: 50
	Nynäshamn—Visby	24: 50	49: —
II klass	Sthlm—Visby (inkl. III klass tågbiljett) ..	25: —	47: —
	Nynäshamn—Visby	19: —	38: —
Turistklass	Sthlm—Visby (inkl. III klass tågbiljett) ..	20: —	37: —
	Nynäshamn—Visby	14: —	28: —
III klass	Sthlm—Visby (inkl. III klass tågbiljett) ..	16: —	29: —
	Nynäshamn—Visby	10: —	20: —

Weekendbiljetter (fredag—måndag): III klass 18: 50 tur och retur.

För hyttplats tillkommer betjäningsavgift.

Godsindelningen omfattar tre grupper:

Grupp I:

mindre kollin, s.k. paketgods, vilkas vikt icke överstiger 10 kg. Avgift utgår per styck och utgör för kolli

t.o.m. 5 kg. vikt kr. 1: —
fr.o.m. 5,1 kg. t.o.m. 10 kg. kr. 1: 50

Grupp II: Fraktstyckegods och partigods.

Avgifterna debiteras per 100 kg. för varje sändning. Fraktsatserna äro här olika för olika varuslag och för olika sändningsstorlekar. Sändningsstorlekarna ha uppdelats i tre grupper, nämligen

sändning intill 2,5 ton

sändning om minst 2,5 ton

sändning om minst 5,0 ton

I vissa fall äro fraktsatserna fallande med stigande sändningsstorlek, men i många fall inte. Fraktsatserna variera inom varje storleksgrupp mellan kr. 1: 40 och 12: — per 100 kg. Lägsta avgift per sändning är kr. 1: 50.

Grupp III: levande djur efter stycketal.

Dessutom uttagas följande lastnings- och lossningsavgifter i kr. per 100 kg. (utom för djur och paketgods):

	Stockholm	Nynäshamn (lokaltrafik)	Kalmar	Visby
Bidrag för lastning	2: 50	—	—	—
Bidrag för lossning	2: —	2: —	2: —	2: —

För gods, som går i samtrafik över Nynäshamn tillämpas differentierade frakter, som äro tarifferade enligt S.J. system. Därutöver debiteras särskild

omlastningsavgift, vilken för vagnslast-gods uttages av trafikanten genom särskild räkning. För övrigt gods debiteras omlastningskostnaden i samband med frakten. De nuvarande godstaxorna gälla sedan hösten 1939, då en höjning med 50 % (för vissa lantbruksprodukter 33 1/3 %) gjordes.

Fraktrabatter. Kommittén har hos bolaget begärt uppgift, i vad mån trafikanter åtnjuta lägre fraktsatser än de i bolagets officiella taxa angivna. *Bolaget har bekräftat, att rabatter lämnas, men närmare uppgifter härom ha icke erhållits, då bolaget anser denna fråga vara av intern karaktär.*

Hamnavgifter

Förutom frakt- samt lastnings- och lossningsavgifter ingå i det totala transportpriset för godset även hamnavgifter, vilka i Visby och Nynäshamn uttagas för såväl ankommande som avgående gods men i Stockholm endast för ankommande gods.

Beträffande varuavgifterna i Visby hamn har 1944 års hamnutredning konstaterat, att dessa i jämförelse med andra svenska hamnars ligga på en hög, i många fall synnerligen hög nivå. En sänkning av hamnavgifterna i Visby till den nivå som motsvarande avgifter ha på vissa andra håll, exempelvis i Kalmar, har synts hamnutredningen motiverad.

För de varor som 1947 passerade Visby hamn, uttogs i hamnavgifter c:a 385 000 kronor, varav c:a 275 000 kronor hänförde sig till godstrafik med Å.G.

Vid godstransport med Å.G.:s fartyg utgå således frakt-, lastnings- och/eller lossningsavgifter och dessutom hamnavgifter i Visby och Nynäshamn eller (för ankommande gods) Stockholm.

Avgiftsjämförelse vid transport av gods Gotland—fastlandet och på motsvarande avstånd mellan järnvägsstationer på fastlandet

Kommittén har på grundval av 1946 och 1947 års godstrafik med Å.G. låtit utföra jämförande beräkningar angående de transportavgifter, som belasta godset i den reguljära trafiken mellan Visby och fastlandet över Nynäshamn och Stockholm samt fraktavgiften för motsvarande gods försänt på fastlandet med järnväg mellan två orter, där en del av sträckan, motsvarande sjöfartslinjen, antagits vara av annan spårvidd och tillhöra annan förvaltning än anslutande järnvägslinjer, vilka båda förhållanden föranleda övergångs- och omlastningstillägg.

Då reguljärtrafiken består av *dels* samtrafik över Nynäshamn och *dels* direkttrafik på Stockholm, har motsvarande uppdelning gjorts i de jämförande beräkningarna. Dessa ha utförts på grundval av 1946 års trafik och med tillämpning av Statens Järnvägars då gällande taxa för frakt- och ilgods. Hänsyn har även tagits till hamnavgifter, lastnings- och lossningskostnader.

För båtlinjen och järnvägslinjerna har separat framräknats den differens i totala transportavgifter, som föreligger mellan å ena sidan godstrafiken mellan Visby och fastlandet över Nynäshamn och Stockholm under nuvarande taxe- och avgiftsförhållanden och å andra sidan en därmed jämförd järnvägsförbindelse av ovan angiven relativt kostbart slag.

Godssamtrafiken över Visby och Nynäshamn

Å.G.:s intäkt har för år 1946 erhållits från Statens Järnvägars kontrollkontor och för 1947 från Å.G.

1946 års trafik till och från Gotland

över Nynäshamn har fraktberäknats enligt bestämmelserna för S.J:s egen trafik efter den år 1946 gällande taxan på såväl järnvägssträckan (64 km) som båtsträckan (148 km) med tillägg för ovannämnda övergångs- och omlastningstillägg. Samtliga berörda järnvägar ha antagits förstatligade. Frakten för Fårösund har räknats endast till och från Lärbro. Nämnda övergångsavgifter i Nynäshamn och Visby, beräknade efter samma grunder som mellan järnvägar i samtrafik ha inräknats i frakten, under det att hamnavgifterna upptagits särskilt. Å.G.:s fraktandelar äro beräknade som enskild järnvägs enligt SJ:s gällande fördelningsgrunder.

Direkttrafiken Visby—Stockholm—Visby

Uppgift om Å.G.:s intäkt har erhållits från Å.G.

Godskvantiteten enligt manifesten för 13 av 15 båtar under första kvartalet 1946 till Visby och för 12 av 93 båtar från Visby med fördelning över hela året ha fraktberäknats enligt vid SJ år 1946 gällande taxa för ett avstånd av 212 km. Vissa i manifesten angivna viktbelopp äro nettovikter, varför korrektion härför har gjorts (3 % av totalfrakten). Ifrågavarande belopp ha uppräknats till årssiffror. Allt till Å.G. adresserat gods har ansetts vidarebefordrat med Gotlands järnvägar. Avståndet för sistnämnda transport har beräknats som ett vägt medelavstånd i förhållande till antalet sändningar till olika stationer. Korrigering för täckningsavgifter vid SJ (högst 3 000 kr. per år) har icke ansetts erforderlig att göra i detta sammanhang.

Därutöver har beräkning gjorts å 1946 års material med korrigering för 1947 års

trafikförändringar och 1948 års taxe-
ändring vid SJ. I båda fallen ha SJ:s
principer för debitering av omlastnings-
avgifter mellan olika spårvidder tilläm-
pats.

Hamnavgifter

De totala hamnavgifterna för varor i

Visby åren 1946 och 1947 uppgingo enligt
uppgift från hamnkontoret till 337 594 kr.
resp. 385 040 kr. Enligt utredning, verk-
ställd å 1945 års trafik, uppgick den andel
av hamnavgifterna, som hänförde sig till
trafik med Å.G. till 72 % ,vilken procent-
siffra ansetts kunna användas även å
1946 och 1947 års trafik.

	1946 års trafik (kronor)	Med korrigerig för SJ:s taxehöjning 1948 och 1947 års trafikökning (kronor)
A. Båtlinjernas andel		
1. <i>Samtrafiken Visby—Nynäshamn—Visby:</i>		
Å.G:s intäkt	566 000	605 000
Å.G:s intäkt enligt SJ:s taxa	323 900	381 200
Tillägg för lastning och lossning i Visby och Nynäshamn	16 700	18 400
	./. 340 600	./. 399 600
<i>Fraktskillnad</i>	225 400	205 400
2. <i>Direkttrafiken Visby—Stockholm—Visby:</i>		
Å.G:s intäkt	720 600	727 000
Å.G:s intäkt enligt SJ:s taxa	485 400	520 300
Tillägg för lastning och lossning i Visby ..	34 600	34 900
	./. 520 000	./. 555 200
<i>Fraktskillnad</i>	200 600	171 800
<i>Summa fraktskillnad för direkt-och samtrafik</i>	426 000	377 200
3. <i>Hamnavgifter:</i>		
i Visby	243 100	277 200
i Nynäshamn	7 000	9 200
i Stockholm	13 400	13 500
Total skillnad i transportkostnader för båtlinjen	689 500	677 100
Differensminskning om hamnavgifterna i Visby reduceras till Kalmartaxans nivå..	./. 125 800	./. 143 400
	563 700	533 700
B. Järnvägarnas andel		
1. <i>Samtrafik:</i>		
G.J:s, S.N.J:s och SJ:s intäkter	764 800	
SJ-frakt, genomräknat avstånd	562 000	
Differens	202 800	
2. <i>Direkttrafik:</i>		
G.J:s intäkter	71 400	
SJ-frakt, genomräknat avstånd	56 500	
Differens	14 900	
Total fraktskillnad för järnvägarna	217 700	217 700
Fraktskillnad A	563 700	533 700
Fraktskillnad B	217 700	217 700
Total fraktskillnad	781 400	751 400

Ovan angiven korrigerig för SJ:s
taxehöjning och 1947 års trafik-
ökning påverkar ej avsevärt den
för järnvägarna framräknade dif-
ferensen.

Som framgår av denna jämförelse, utgör för *båtlinjens del* merkostnaden för 1946 års trafik i förhållande till Statens järnvägars taxa — om hänsyn ej tages till hamnavgifterna — 426 000 kronor, varav för linjen Visby—Nynäshamn 225 400 kronor och för linjen Visby—Stockholm 200 600 kronor. För *järnvägarnas del* blir differensen 217 700 kronor, varav huvudparten eller 202 800 kronor hänför sig till samtrafiken. Den totala differensen är sålunda frånsett hamnavgifterna 643 700 kronor. Efter SJ taxehöjning 1948 och med korrigerig för 1947 års trafikökning reduceras differensen för *båtlinjens del* från 426 000 kronor till 377 200 kronor. Då differensen för *järnvägens del* antages efter taxehöjningen förbli i stort sett oförändrad, blir totala differensen i detta fall c:a 595 000 kronor eller i runt tal 600 000 kronor.

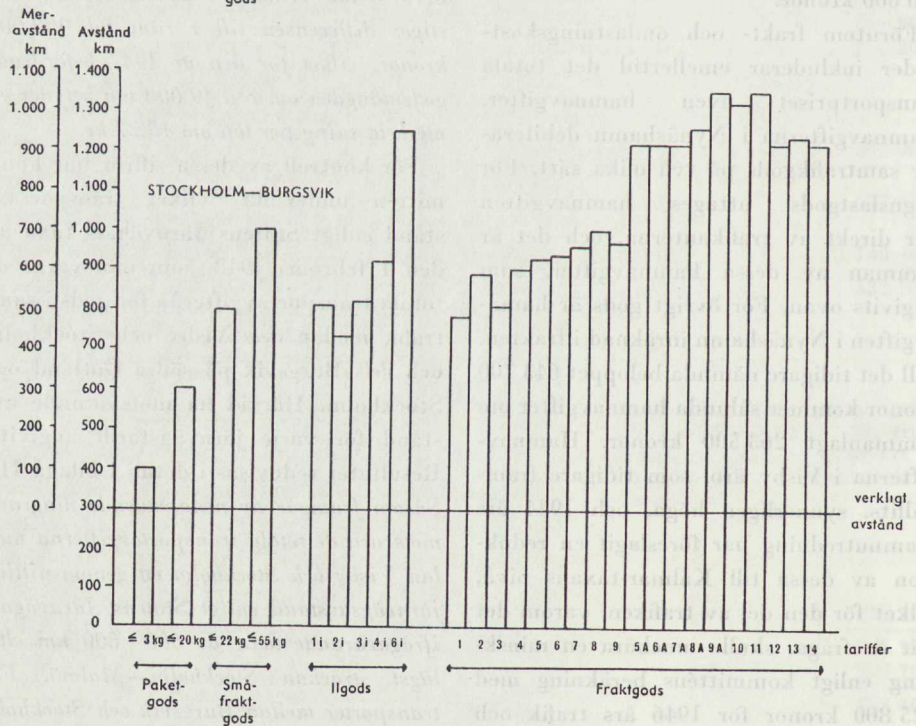
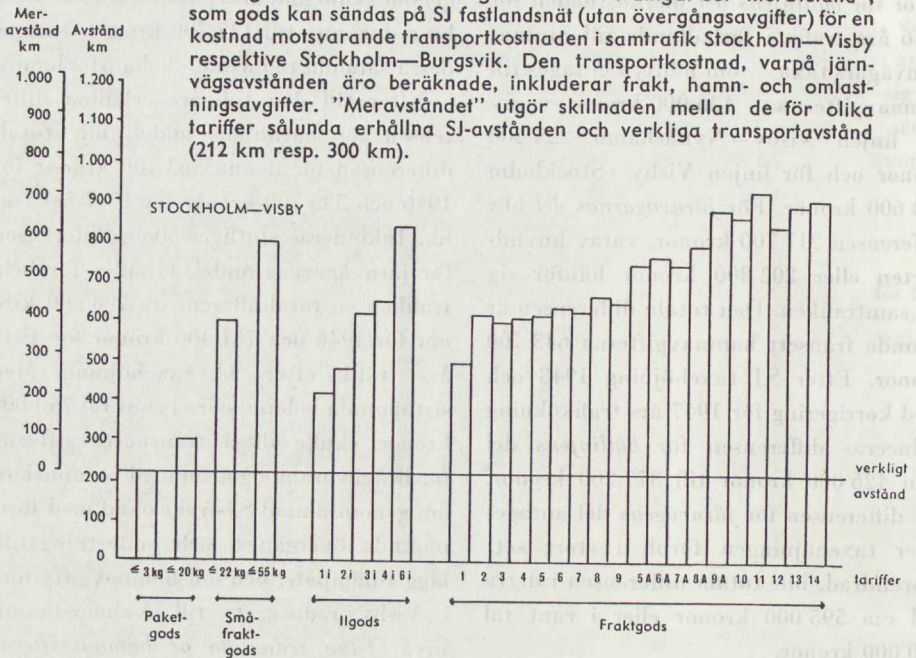
Förutom frakt- och omlastningskostnader inkluderar emellertid det totala transportpriset även hamnavgifter. Hamnavgifterna i Nynäshamn debiteras för samtrafikgods på två olika sätt. För vagnslastgods uttages hamnavgiften här direkt av trafikanterna, och det är summan av dessa hamnavgifter, som angivits ovan. För övrigt gods är hamnavgiften i Nynäshamn inräknad i frakten. Till det tidigare nämnda beloppet 643 700 kronor kommer sålunda hamnavgifter om sammanlagt 263 500 kronor. Hamnavgifterna i Visby äro, som tidigare framhållits, synnerligen höga, och 1944 års Hamnutredning har föreslagit en reduktion av dessa till Kalmar-taxans nivå, vilket för den del av trafiken, varom det här är fråga, skulle innebära en minskning enligt kommitténs beräkning med 125 800 kronor för 1946 års trafik och

143 400 kronor för 1947 års trafik. Härigenom skulle hamnavgifterna för år 1946 ha reducerats till 137 700 kronor. Läggas dessa sålunda reducerade belopp för hamnavgifter till den tidigare erhållna differensen för *båtlinjens andel*, blir totaldifferensen för denna 563 700 kronor för 1946 och 533 700 kronor för 1947 års trafik. Inkluderas slutligen även differensen för *järnvägarnas andel*, erhålles för hela trafiken en totaldifferens av 780 900 kronor för 1946 och 751 400 kronor för 1947 års trafik efter SJ taxehöjning. Med sistnämnda belopp, eller i runt tal 750 000 kronor, skulle alltså transportavgifterna för ifrågavarande godsmängd ha minskat, om genomräknad SJ-frakt ökad med förenämnda övergångs- och omlastningstilllägg tillämpats, och om hamnavgifterna i i Visby reducerats till Kalmar-taxans nivå. *Utan reduktion av hamnavgifterna stiger differensen till i runt tal 900 000 kronor, vilket för den år 1947 befordrade godsmängden om c:a 49 000 ton betyder en merbelastning per ton om 18,37 kr.*

För kontroll av dessa siffror har kommittén undersökt, vilket transportavstånd enligt Statens Järnvägars taxa av den 1 februari 1948, som motsvarar de totala transportavgifterna för gods i samtrafik mellan *dels* Visby och Stockholm och *dels* Burgsvik på södra Gotland och Stockholm. Härvid ha motsvarande avstånd för varje järnvägstariff angivits. Resultatet redovisas i detalj i bilaga III. *Såsom framgår av nedanstående diagram, motsvara de totala transportavgifterna mellan Visby och Stockholm ett genomsnittligt järnvägsavstånd enligt Statens Järnvägars ifrågavarande taxa av 600—800 km eller lägst sträckan Stockholm—Malmö. För transporter mellan Burgsvik och Stockholm*

Godssamtrafiken Stockholm—Visby (212 km.) och Stockholm—Burgsvik (300 km.)

Av diagrammet och skalan längst till vänster framgår det "meravstånd", som gods kan sändas på SJ fastlandsnät (utan övergångsavgifter) för en kostnad motsvarande transportkostnaden i samtrafik Stockholm—Visby respektive Stockholm—Burgsvik. Den transportkostnad, varpå järnvägsavstånden äro beräknade, inkluderar frakt, hamn- och omlastningsavgifter. "Meravståndet" utgör skillnaden mellan de för olika tariffer sålunda erhållna SJ-avstånden och verkliga transportavstånd (212 km resp. 300 km).



äro de mot fraktprisen svarande järnvägsavstånden ännu större eller 800—1 000 km.

En tredje jämförelseberäkning redovisas i bilaga IV. I denna ha jämförts kostnaderna vid försändning i vagnslaster mellan Stockholm och Visby av den totala godsmängd — fördelad på varuslag — som under 1947 transporteras med Å.G.:s fartyg, vid tillämpning av å ena sidan Å.G.:s godstaxa med tillägg av övriga kostnader samt å andra sidan SJ:s dåvarande taxa för ett transportavstånd av 220 km. Kommittén har alltså härvid förutsatt att den totala godsmängden med Å.G.:s fartyg skulle fraktas i sändningar med en minsta storlek av 2,5 ton.

Enär SJ:s och Å.G.:s frakttaxor äro olika konstruerade lämnas här en kort redogörelse för SJ:s tarifiering av vagnslastgods och för Å.G.:s tarifiering av motsvarande sändningsstorlekar. För vagnslast med en vikt understigande 5 ton beräknas i SJ:s taxa frakt enligt tariff 3. Som lägsta vikt räknas med 2,5 ton. Fraktkostnaden för ett avstånd av 220 km är 2: 20 kr. per 100 kg. För vagnslast med en vikt av lägst 5 ton beräknas i SJ:s taxa frakt enligt den tariff, som anges i godsindelningen för ifrågavarande varuslag och viktmängd per vagn. Sålunda finnes för varje varuslag en 5-tons, en 10-tons, och en 15-tonstariff. För ett avstånd av 220 km variera dessa tariffer mellan kr. 1: 84 och kr. 0: 64 per 100 kg.

I Å.G.:s godstaxa motsvaras SJ:s vagnslasttariffer i vissa fall av två fraktavgifter per 100 kg. för varje varuslag — en för sändning om minst 2,5 ton och en för sändning om minst 5,0 ton. Dessa fraktavgifter variera — beroende på vilket varuslag det gäller — mellan kr. 6: — och kr. 1: 40.

För ett flertal varuslag har det i verkligheten naturligtvis varit fråga om mindre sändningar än 2,5 ton, varför slutsumman å den »lägsta totaldifferensen» enligt bilagan — 833 000 kr. — med hänsyn härtill skulle vara för hög. Å andra sidan motverkas detta av, att för många varuslag sändningar om 5, 10 eller 15 ton eller mera ofta förekommit, vilket framgått av det material, kommittén erhållit bl.a. vid enquêten bland gotländska företag.

Den i bilagan angivna summan för totaldifferensens högsta värde (1 105 000 kr.) är däremot mindre representativ, då den förutsätter endast 15-tons eller större sändningsstorlekar. Om emellertid en taxa varit gällande, som premierar större sändningsstorlekar, skulle samlastning säkerligen ha ägt rum i större utsträckning. Genom att angiva såväl den högsta som den lägsta totaldifferensen har kommittén velat framhäva spänningsskillnaden mellan de båda taxorna och främst då i vad avser taxan för större sändningsstorlekar. Genom dessa beräkningar anser sig kommittén ha fått belägg för att den ovan genom annan beräkningsmetod framkomna totaldifferensen om c:a 18 kr. per ton (900 000 kr. vid en godsmängd om 49 000 ton) i stort sett är riktig.

Rationalisering av transportsystemet

Ett studium av godstrafiken mellan Gotland och fastlandet visar, att förenämnda stora differenser till Gotlands trafikens nackdel ifråga om fraktavgifterna främst ha sin grund i stora skillnader beträffande själva kostnaderna för trafikens ombesörjande. Vidare är det klart, att sistnämnda skillnader icke bero på,

att befordran sjöledes i och för sig skulle vara särdeles dyrbar, detta transportsätt är fastmer som regel billigt, vad själva framdragningen angår. De stora merkostnaderna gentemot direkt befordran uppkomma däremot i brytningspunkterna mellan trafikmedel av skilda slag, alltså främst i hamnarna, men även vid omlastning mellan järnväg och bil i de fall, där sådana kombinerade transporter förekomma.

Ett som allt har det kommit att stå allt klarare för kommittén, att mycket höga kostnader äro förbundna med *det sätt*, på vilket godstransporterna hittills utförts och allt fortfarande utföras. Nedan återgivna bilder avse att klargöra vissa typiska moment, som verka fördyrande på transporterna, nämligen lastnings- och lossningsarbetet i hamnarna, väntelaggetider för fordon, fartyg och personal. Därtill kommer, som framhållits å sid. 28, att lastkapaciteten hos de fyra passagerar- och lastfartyg, som trafikera linjerna Visby—Nynäshamn och Visby—Stockholm är ofullständigt utnyttjad, trots att godstransporterna äro synnerligen jämnt fördelade på årets olika månader och på de båda trafikriktningarna.

Angivna förhållanden utgöra enligt kommitténs uppfattning de viktigaste orsakerna till den merbelastning med i genomsnitt c:a 18 kr. per ton, som enligt kommitténs taxejämförelse åvilar gods vid transport mellan Gotland och fastlandet.

Då differensen är av sådan storleksordning, att åtgärder med nödvändighet böra försökas med syfte att minska eller eliminera densamma, har det syntts naturligt för kommittén att i första hand undersöka, vilka möjligheter Å.G. har att

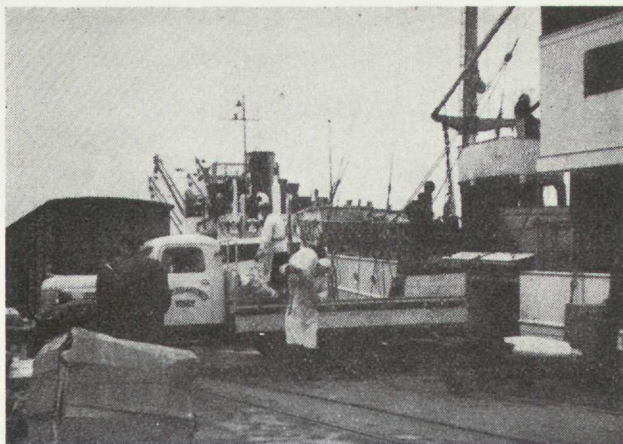
vid bibehållande av den nuvarande transportapparaten nedbringa sina kostnader. Då emellertid Å.G., under den tid kommittén arbetat, icke har för kommittén kunnat redovisa några möjligheter att avsevärt sänka nuvarande transportkostnader och därmed fraktsatser och dessutom en höjning av Å.G.'s persontrafikavgifter vid två olika tillfällen efter kriget av Statens Priskontrollnämnd befunnits ofrånkomlig, har kommittén ansett sig kunna vid kalkylerna utgå från, att någon väsentlig sänkning av kostnaderna för godstransporterna ej är möjlig att genomföra med bibehållande av nuvarande transportapparat.

Under sådana förhållanden har kommittén, med stöd av bl.a. iakttagelser utomlands, funnit sig böra ingående undersöka, huruvida icke genom en radikal omläggning av transportsystemet skulle kunna ernås en betydande sänkning eller i vissa fall eliminering av de kostnader för Gotlandstrafiken, som i huvudsak äro påverkbara, d.v.s. av *terminal- och övergångskostnaderna samt kostnader sammanhängande med ofullständigt utnyttjande av fartyg och fordon*. Kommittén har i detta sammanhang varit inriktad på att om möjligt ernå tillfredställande anordningar för transporter av lättförstörbart gods, en sänkning av transporttiderna och en begränsning av de skador, som regelmässigt bli följderna av godsets hantering på kaj och i lastrum.

Förutsättningar för en rationalisering

Som grund för denna undersökning har tjänat *dels* uppgifter från Å.G., SJ driftsektion på Gotland och Stockholm—Nynäs Järnvägsaktiebolag, *dels* uppgifter ang. biltrafiken och vägnätet inom om-

Godshantering i Visby



Slaktkroppar avlastas manuellt från lastbil vid kajen i Visby...



... och bäras ombord samt upphängas i kylrum.



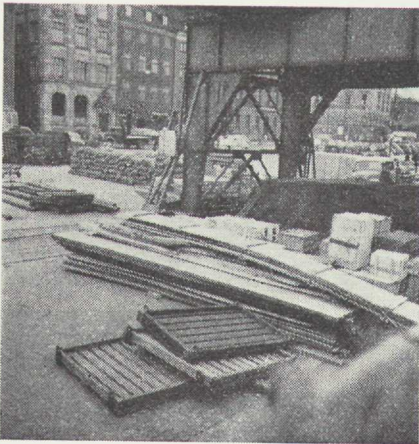
Styckegods köres på truck från kajen i Visby och lastas (manuellt) i järnvägsagnar, som stå på stäckspår inom hamnområdet eller på bilar.



Godset upplägges över hela kajområdet ända fram till trottoarkanten.



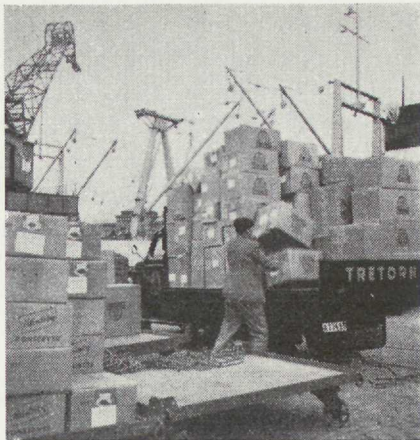
Sanitets- och rörgods avlastas för hand från lastbil och upplägges på kajen under och invid den flyttbara kranen tillsammans med möbler...



... och på den andra sidan samma kran ha trävaror och diverse styckegods upplagts i väntan på lastning i båt.

bron i Stockholm

Kartonger uppläggas på lastpallar, som dragas för hand fram till båten. Från kajkanten lyftes godset ombord med kran.



Säckgods lossas med kran och upplägges på kajen...



... eller, då kranens räckvidd icke är tillräcklig för att nå ledigt kajutrymme transporteras godset på dragkärror och upplägges längre bort från båten.



rådet m.m., dels en av kommittén med biträde av fil. lic. O. Hölcke och amanuensen Stig Gustafsson gjord detaljundersökning av trafikförhållandena under senare hälften av maj månad 1949 (bil V), dels från utlandet införskaffade upplysningar ang. där gjorda erfarenheter av färjor, avsedda för befordran av bl.a. landsvägsfordon (bil. VI), dels en av byggaren av motorfartyget »Gotland», tekn. direktören K. Söderlund vid Kockums Mekaniska Verkstad i Malmö gjord projektering och kostnadsberäkning av fartyg, avsedda såväl för personbefordran som för att på ett färjedäck (kördäck) ta ombord erforderligt antal landsvägsfordon för godsbefordran (bil. VII).

På grundval av detta material har uppgjorts och i sina huvuddrag utarbetats en plan för avveckling efter nya rationella linjer av den reguljära gods-, person- och posttrafiken mellan Gotland och fastlandet. För denna plan, inkl. ekonomiska beräkningar, kommer att redogöras i det följande.

Här må först i korta drag angivas och belysas de faktorer och framtidsbedömningar, som legat till grund för kommitténs ställningstagande.

Nuvarande kapacitetsutnyttjande

Av redogörelsen för kapacitetsutnyttjandet av Å.G.'s nuvarande fartygsmateriel å sid. 28 framgår, att fartyget »Gute» ensamt skulle med de turer, som fartyget gjorde år 1947, ha kunnat transportera hela den godsmängd, som befordrades i reguljär trafik och ändå inte blivit helt utnyttjat.

Omfattningen av den överkapacitet,

som Å.G.'s fartygsmateriel har beträffande lastförmågan, torde väsentligt påverkas av den tidskrävande lastningen och lossningen samt behovet att under sommarmånaderna frigöra passagerarfartygen från lastning och lossning av gods så att dessa kunna göra dubbelturer med passagerare. Med den relativt begränsade godskvantitet, som föreligger till befordran, är upprätthållandet av reguljär godstrafik på två linjer ur kostnadssynpunkt betungande, men torde vara ofrånkomligt med nuvarande utformning av fartygsmaterielen. Att fartygens *passagerarkapacitet* är så ofullständigt utnyttjad, har sin naturliga förklaring i de, vad passagerartrafiken angår, ytterst starka säsongvariationerna.

Lastnings- och lossningskostnader

Enligt uppgifter från Å.G. kunna lastnings- och lossningskostnaderna i hamnarna under år 1949 med en godsmängd av c:a 50 000 ton beräknas till c:a kr. 900 000. Trafikens nuvarande organisation nödvändiggör övertidsarbete i betydande omfattning.

Tåg- eller bilfärja

Då järnvägen på Gotland är av annan spårvidd än den normalspåriga Stockholm—Nynäs järnväg, är den — om man bortser från kapitalinsatser och godsmängder — eljest tänkbara lösningen med en tågfärja för att eliminera omlastningar av det gods, som går med järnväg, utesluten. Vid ett sådant alternativval måste också beaktas, att endast en mindre del av det sjöledes befordrade godset kommer eller går vidare med järnväg till och från

hamnarna, vilket förhållande även vid lika spårvidd skulle komma att låta merkostnaderna för en tåg färja framträda som särdeles svagt motiverade. Å andra sidan skulle det givetvis i sådant fall kunnat göras gällande, att förefintligheten av järnvägsspår icke minskar möjligheten befordra bilfordon, såsom i stor utsträckning sker med exempelvis de danska Bältfärjorna.

I förevarande förbindelse faller emellertid, som sagt, frågan om tåg färjan enbart på skillnaden i spårvidd, vilken för övrigt ej kan antagas bli va bragt ur världen genom sådan ombyggnad till normalspår, som eljest å vissa håll dryftas. Den omlastning, som skulle kunna beräknas inbesparad vid en sådan ombyggnad, är nämligen mycket för liten, för att åtgärden ens skulle kunna upptagas till allvarlig diskussion.

Om alltså tanken på en färjeförbindelse i hävdvunnen form, dvs. en sådan, som i första hand avser överföring av järnvägsagnar, måste avvisas såsom icke realiserbar, så är detta enligt kommitténs mening icke fallet med den grundidé, på vilken färjeanordningen är baserad och vilken för övrigt är mycket äldre än järnvägarna, alltså överförandet av lastade landfordon över skiljande vatten. Att i förevarande fall detta vatten från trafiksynpunkt har karaktär av öppet hav, ändrar ju i princip intet, det är blott de tekniska anordningarna, som bli annorlunda än för landsvägsfärjor i gemen, med väsentligt högre investeringar som konsekvens. För att sådana investeringar skola vara försvarbara, erfordras tydligen, att de besparingar, som kunna ernås genom den avsedda anordningen, skola visas vara mycket betydande. Ett sådant fall

föreligger enligt kommitténs mening här, då enligt ovannämnda utredningar omlastningskostnaderna och kostnaden för det dåliga kapacitetsutnyttjandet, som intimt sammanhänger med liggetiden för fartygen, tillsammans uppgå till belopp, som beräknas betydligt överstiga *1 miljon kronor per år*. Då de totala fraktintäkterna för Å.G. år 1949 uppgingo till 1 736 000 kr. inkl. lastnings- och lossningsavgifter, betyder detta, att ett belopp motsvarande i det närmaste 2/3 av fraktintäkterna, dvs. den godstrafikanterna belastande utgiften, skulle kunna elimineras, därest fartygsmaterielen kunde utformas så, att godset ej behöver omlastas eller stuvvas ombord. Då uppenbarligen detta problem intimt sammanhänger med frågan hur anordningarna för de till hamnarna anslutande transporter utformas, har kommittén ansett sig böra under en för godstransporter representativ period (senare hälften av maj 1949) i detalj undersöka dessa transporter.

Analys av Å.G.'s godstransport under senare delen av maj månad 1949 mot bakgrunden av trafikförhållandena på Gotland och fastlandet

En redogörelse för resultatet av denna undersökning, som även omfattade samtliga landtransporter på Gotland, återfinnes i ovan omförmälda bilaga V, till vilken hänvisas. Av nedan angivna siffror över godstrafiken år 1949, med fördelning på månader samt olika trafikriktningar, torde framgå, att säsongväxlingarna äro relativt obetydliga, och att maj månad kan anses vara i stort sett representativ för förhållandena i genomsnitt under helt år.

Å.G.:s godstransporter år 1949 över Visby hamn

Antal ton

Månad	Samtrafik ¹		Direkttrafik		Samtrafik ¹ + direkttrafik		Totalt
	från Visby	till Visby	från Visby	till Visby	från Visby	till Visby	
Januari	784	908	941	1 140	1 725	2 048	3 773
Februari	922	978	1 073	1 259	1 995	2 237	4 232
Mars	791	1 708	860	1 501	1 651	3 209	4 860
April	995	1 302	1 014	1 253	2 009	2 555	4 564
Maj	823	1 267	911	1 184	1 734	2 451	4 185
Juni	790	1 371	813	1 273	1 603	2 644	4 247
Juli	945	1 578	603	899	1 548	2 477	4 025
Augusti	1 088	1 349	829	1 108	1 917	2 457	4 374
September	862	1 274	859	1 521	1 721	2 795	4 516
Oktober	917	1 085	1 185	1 330	2 102	2 415	4 517
November	873	1 237	990	1 328	1 863	2 565	4 428
December	730	1 047	705	2 192	1 435	3 239	4 674
Summa	10 520	15 104	10 783	15 988	21 303	31 092	52 395
Genomsnitt/månad	877	1 259	898	1 332	1 775	2 591	4 366
Genomsnitt/arbetsdag (25 dagar/månad)	35	50	36	53	71	103	174

¹ Innefattar även lokaltrafik till och från Nynäshamn.

I övrigt må här med ledning av utredningens resultat konstateras:

- att mer än hälften av godset tillhörde en volymklass, som ej kan betecknas som skrymmande (högst 2 m³ per ton)
- att kollislagen kartonger, paket, fat och kaggar, lådor och säckar utgjorde c:a 60 % av hela godskvantiteten,
- att trafiken från Gotland domineras av kontakter mellan gotländska producenter och producentföretag å ena samt skilda varudistributörer å fastlandet å andra sidan. (Fristående grossister på Gotland svara för en ringa del av det till fastlandet avgående godset),
- att trafiken till Gotland huvudsakligen gick till detaljister och övriga mottagare av konsumentkaraktär, medan fristående grossister voro mottagare

- till en tiondel av godset, Konsum- och Icaféretagen till en sjättedel av godset,
- att av trafiken från Gotland drygt 70 % kom från Visby och att 80 % därav var destinerad till Stockholm,
- att av trafiken till Gotland drygt 60 % närmast utgick från Stockholm, och att 80 à 85 % därav stannade — åtminstone i första hand — i Visby,
- att c:a 60 % av transportererna till och från Gutes tilläggsplats vid Skeppsbron gingo från resp. till Norrmalm och Södermalm,
- att 84 % av allt gods transporterades med bil till eller från endera av hamnarna i Visby, Nynäshamn eller Stockholm, och att drygt hälften av allt gods transporterades med bil både på Gotland och på fastlandet,

att godsets liggetid på kaj var större i Visby (högst 4 dagar) och i Stockholm (högst 6 dagar) än i Nynäshamn, och att en ringa del av godset lastades direkt i fartyget, resp. lossades direkt till landtransportmedel i Visby och Stockholm.

Beträffande *transportförhållandena på Gotland* kan med stöd av en särskild undersökning, vilken avsåg samma period, som den nyss nämnda beträffande Å.G.:s transporter, konstateras:

att den med Gotlands järnväg befordrade totala godskvantiteten under undersökningsperioden uppgick till 2 534 ton, den med den yrkesmässiga biltrafiken befordrade godsmängden till 9 325 ton (exkl. transporter mot timtaxa) och den med firmabilar transporterade kvantiteten till lägst 18 650 ton. Totalt transporterades sålunda, fränsett transporter med bil enl. timtaxa, c:a 30 500 ton, varav med bil c:a 28 000 ton eller 90 % och med järnväg c:a 10 %,

att medeltransportlängden för gods på Gotlands järnvägar under perioden var c:a 40 km,

att 49 % av järnvägsgodset å Gotland forslades mellan stationer med ungefär lika landsvägs- och järnvägsavstånd, 36 % forslades en längre sträcka än landsvägsavståndet och 15 % en kortare sträcka än landsvägsavståndet,

att 73 % av den totala godsomslutningen på järnvägen berörde någon av Visby stationer.

Det torde böra framhållas, att nu senast anförda siffror avse de totala transport-

mängderna å Gotland. Den detaljerade statistiken över Å.G.:s transporter under samma tid omslöt 1 324 ton, motsvarande cirka 2/3 av totalmängden Å.G.:s gods under samma tid. Av sagda 1 324 ton berörde 341 ton eller ej fullt 25 proc. Gotlands järnvägar. Antages samma fördelning för hela året, kommer man till en kvantitet av cirka 12 000 ton årligen för Å.G. och järnvägarna å Gotland gemensam trafik. Beträffande förenämnda 2 534 ton på en halv månad fallande järnvägsgods kan vidare meddelas, att siffran befunnits ganska väl representera trafiken under vårmånaderna. Drifrapporterna för maj och juni månader 1949 upptaga godsmängder av, i något avrundade tal, 5 980 resp. 4 440 ton. För helt år räknat är emellertid trafiken väsentligt större än dessa siffror giva vid handen, i det att den redovisade mängden för 1949 utgjorde 136 650 ton. I motsats till Å.G.:s trafik uppvisar nämligen godstrafiken å Gotlands järnvägar starka säsongväxlingar. Ställes denna siffra mot ovan angivna, med stöd av förenämnda specialundersökning kalkylerade 12 000 ton, finner man, att det för Å.G. och järnvägarna gemensamma godset spelar en underordnad roll för dessa senare, åtminstone vikt-mässigt.

Försök till framtidsbedömning

En ytterligare belysning av de lokala trafikförhållandena på Gotland ges i bilaga VIII, vilken innehåller statistiska och andra data rörande järnvägs- och landsvägsnäten samt den därå framförda trafiken.

Genom studium av tillgängligt material rörande sagda interna trafikförhållanden har kommittén kommit till den allmänna

uppfattningen, att inom detta naturligt avgränsade område — med dess relativt goda landsvägar och korta transportavstånd — de transporter, som nu ske järnvägsledes, med all sannolikhet skulle kunna till lägre totala kostnader för samhället än de nuvarande faktiskt mycket betydande och samtidigt med större bekvämlighet för trafikanterna ombesörjas av motorfordon och då främst av reguljära billinjer för person- och godsbefordran. Det totalintryck, som dessa sakuppgifter lämna, måste betecknas som oroväckande särskilt i en situation, då det ifrågasättes ny investering av allmänna medel i järnvägen på Gotland i betydande omfattning. Såsom i bilagan finnes närmare utvecklade, har nämligen behovet av investeringar under de närmaste 10 åren i de gotländska järnvägslinjerna beräknats till — efter nuvarande priser — 8,3 mkr, medan de därstädes meddelade uppgifterna rörande trafikmängder och driftresultat tyda på, att med vederbörlig hänsyn tagen dels till den fortskridande försämringen, dels till de centralt bokförda utgifterna för pensioner m.m., de faktiska driftsförlusterna å järnvägsrörelsen nu torde överstiga 1 milj. kronor årligen, och detta utan att bland kostnaderna inräknats de avskrivningar, som skola täcka utgifterna för den förnyelse, vilken ingår bland förenämnda investeringar. Med en sådan avgränsning av kostnaderna giva tydligen investeringarna och driftsförlusterna tillhoppa ett riktigt mått på statens uppoffringar för de gotländska järnvägarna.

Inför detta resultat och med beaktande särskilt av förhållandet, att under de senaste åren godstrafiken å de gotländska järnvägarna starkt minskats, och att —

åtminstone efter realvärde räknat — en fortsatt nedgång i inkomsten därav nära nog från år till år förefaller oundviklig, synes det kunna starkt ifrågasättas, huruvida icke spörsmålet om de gotländska järnvägarnas fortbestånd snarast borde göras till föremål för en särskild utredning, med beaktande givetvis av de förändringar beträffande övriga trafikmedel, som en sådan nedläggning skulle vålla, varvid måhända främst uppställer sig frågan, i vad mån en eventuell övergång till enbart vägtrafik bör föregås av vägnätets upprustning å vissa sträckor, där nuvarande standard kan visa sig för låg.

Såsom framtidsmål synes därvid böra uppställas en sådan ordning, att kostnaderna för de interna transporterna på ön kunna åtminstone i huvudsak bäras av trafikanterna och likväl dessas avgifter hållas låga. Det synes icke uteslutet, att detta mål skall kunna nås genom en planmässig organisation av den yrkesmässiga landsvägstrafiken. Uppenbart synes i allt fall vara, att den relativt obetydliga trafikvolymen inom ett bebyggelseområde av Gotlands storlek och ökaraktär icke kan med ekonomiskt försvarligt resultat uppdelas mellan två parallellt arbetande trafiksystem. Utan att föregripa den ifrågasatta utredningens resultat, torde man nämligen kunna, med stöd enbart av allmänna övertväganden, göra gällande, att upprätthållandet inom ett sådant område av parallella färdleder för järnvägs- och landsvägsbefordran måste visa sig vara förenat med så stora insatser av arbetskraft och material för investeringar och den löpande driften, att uppoffringarna ifråga icke kunna anses stå i rimligt förhållande till trafikuppgifternas omfång.

Kommitténs förhandsbedömning grundar sig bl.a. på den allmänt gjorda erfarenheten, att järnvägstransport i regel icke är konkurrenskraftig på korta avstånd och i varje fall icke på så korta genomsnittliga avstånd som 40 km. med mindre än att det gäller transporter av gods i fulla vägnslaster mellan två industriella anläggningar, båda med spårförbindelser, och sådana transporter förekomma veterligen icke på Gotlands järnvägar.

Oavsett huru berörda undersökning beträffande järnvägens fortbestånd än må utfalla, så är det ett faktum, att huvudparten av det till Gotland med Å.G.'s fartyg anlända godset transporteras vidare med bil, liksom också, att järnvägens andel i trafiken från Gotland är skäligen blygsam. Vid sådant förhållande förefaller det kommittén nära nog självfallet, att man vid utformningen av den framtida fartygsmaterielen bör i första hand räkna med samtrafik fartyg—bil. Till förmån för ett sådant val talar också omständigheten, att man endast på den vägen kan ernå frihet från omlastningar, ett syfte vilket ju under senare tid ägnats allt större beaktande.

Slutligen bör bemärkas, att vissa in-ternerna förhållanden i Stockholm, som är avsändnings- resp. destinationsort för största delen av här förevarande gods, bilda ett starkt argument för övergång till direkt bilbefordran. Kommittén tänker därvid närmast på de svårigheter, som vidsträcktheten och konfigurationen, dvs. uppdelningen i av vatten skilda stadsdelar, vållar ifråga om stationer, bangårdar och spårförbindelser och för övrigt även beträffande hämtning och utkörning av järnvägsgods. Denna Stockholms storlek och särbeskaffenhet synes i föreva-

rande sammanhang kunna tillmätas fullt ut samma vikt som ovan berörda omständighet, att de till fartygstrafiken anslutande transportererna å Gotland i regel äro så korta. Gemensamt göra dessa faktorer godstrafiken mellan Gotland och fastlandet till ett särfall, som bör behandlas med hänsyn till de speciella förutsättningar, som föreligga.

I ett försök till prognos rörande persontrafiken å här förevarande linje får beaktas, att flygförbindelse mellan Visby och Stockholm numera uppehålles året runt med minst två dubbelturer dagligen, ävensom att ifråga om ekonomiskt resultat denna linje intager en gynnsam särställning inom det inländska nätet. Eftersom luftfarten fortfarande befinner sig på ett tidigt utvecklingsstadium, räknar man allmänt med, att dess andel i resandefrafiken skall successivt snabbt ökas, särskilt i de förbindelser, där en sjöresa utgör andra alternativet.

Vid sådant förhållande anser sig kommittén nödsakad räkna med stagnation och möjligen rent av minskning i resandefrekvensen å fartygen, i varje fall i vad gäller andra tider än helger och semester-månader. För övrigt har under 1949 konstaterats viss minskning gentemot 1948. Det ligger i sakens natur, att dessa verkningar måste beräknas komma att främst drabba fartygens förstaklass- trafik, medan för dem som begagna billigaste klass, eventuellt med tillägg för enkel liggplats, flygets priser säkerligen komma att under nu överskådlig framtid verka föga lockande. Prisskillnaden mellan flygbiljett och I klass båtbiljett är, såsom framgår av jämförelsen å sid. 29, relativt liten och anledning finnes att antaga, att med större trafikvolym och

mera ekonomiska flygplanstyper flygtaxan kommer att kunna sänkas till i stort sett samma nivå som de dyraste hyttplatserna på båtarna. Man torde vidare ha anledning räkna med, att tekniska förbättringar komma att inom en snar framtid möjliggöra landning även under besvärande väderleksförhållanden, och att avbrott i den reguljära flygtrafiken böra bli sällsynta. Under de sista två åren har flygtrafiken inställts på grund av otjänlig väderlek endast under 33 turer av ett totalt turantal om 2 937.

Inom luftfarten reklameras kraftigt för befordran av gods flygledes, och det är väl självfallet, att jämväl denna trafikgren får beräknas komma att expandera. Detta förhållande framstår såsom ett argument av viss vikt, då det gäller val mellan snabbare och mindre snabba metoder för godsbefordran sjöledes. Med den sammansättning, som fartygens godstrafik har och förväntas komma att behålla, torde emellertid flygkonkurrensen ifråga om varutransporterna mellan Gotland och fastlandet även framdeles komma att spela en ojämförligt mindre roll än konkurrensen om resande- (och post-) trafiken.

Det synes följaktligen vara ett ofrånkomligt faktum, att ifråga om den behovstäckning, som förevarande sjöfartslinje bereder, intressets tyngdpunkt bildligt talat befinner sig på glid såväl från personsidan mot godssidan som inom persontrafikområdet, där befordran mot relativt lågt pris med en bekvämlighet närmast motsvarande tågens tredje klass sittvagnar och sovvagnar synes skymta som mest angeläget för framtiden.

Den trafikplan, som kommittén i det följande framlägger, är uppgjord med

beaktande av nämnda intresseförskjutning, vilket här må framhållas till bemötande i förväg av den kritik, som är att förvänta med anledning av hyttplatsantalets beräkning.

Kommittén har sålunda i sin framtidsbedömning utgått från såsom sannolikt

a) att beträffande *godstransporterna* till och från hamnarna vägfordonen komma att, liksom nu är fallet, dominera, medan trafiken sjöledes kommer att helt överväga, i vad gäller transporten över havet. Även om godsbefordran luftledes blir av växande storlek, kan den endast omfatta relativt små kvantiteter av högvärdiga varor. Den allmänt gynnsamma effekten av lägre transportkostnader och den allmänna utvecklingen av näringslivet kommer att medföra en ökning av godstrafikens volym,

b) att järnvägen på Gotland kommer att inom en relativt nära framtid helt eller delvis nedläggas och ersättas med person- och godstransporter på landsväg,

c) att passagerartrafiken på fartygen i betydligt större omfattning än nu är fallet kommer att kompletteras av flygtrafiken, med minskad efterfrågan särskilt på dyrare passagerarplatser på båtarna som följd,

d) att behov av fartygsutrymme för transport av personbilar mellan Gotland och fastlandet kommer att i ökad omfattning erfordras såväl under turistsäsongen som under övriga delar av året.

De antaganden, som sålunda uppställts, ha tjänat som ledning vid uppgörandet av kommitténs förslag till transportorganisation.

Den i det följande beskrivna transportorganisationen syftar sålunda *såväl* till en sådan sänkning av kostnaderna för trafik-

apparaten, att nuvarande »merbelastning» å godset kan elimineras, som till en sådan utformning av fartygsmaterielen, att vederbörlig hänsyn kan anses tagen till den sannolika trafikutvecklingen under så lång framtid, som i detta sammanhang behöver tagas i betraktande, nämligen den tid, som beräknas motsvara normal ekonomisk livslängd för nyan-skaffade fartyg.

Kommittéförslagets ekonomiska beräkningar, för vilka närmare redogöres nedan, äro emellertid grundade på nuvarande trafikförhållanden. Även passagerarkapaciteten på fartygen är så avvägd, att den i stort sett motsvarar nuvarande passagerarkapacitet. Berörda inriktning mot kommande trafikförhållanden har sålunda främst tagit sig uttryck i projektering av en fartygsmateriel, som ger möjlighet till en snabb och föga kostnadskrävande omfördelning av tillgängliga fartygsutrymmen i en situation, där *tyngdpunkten* förskjutits från passagerartransporter med hittillsvarande klassfördelning till transport av gods och personbilar och sådan passagerartransport, som ej efterfrågar bekvämlighet och komfort av I klass typ. En sådan förskjutning kommer emellertid att möjliggöra en ej obetydlig standardhöjning av anordningarna för den kategori resande, som hittills använt däcksplatsutrymme.

Nyss berörda ekonomiska beräkningar göra icke anspråk på att vara annat än ungefärliga. De äro emellertid grundade på omfattande statistiskt och annat material samt under hand inhämtade upplysningar och omdömen från sakkunnigt håll, varför de ansetts utgöra en i möjlig mån säker grund för kommitténs principiella ställningstagande.

Beräkningarna gälla i första hand trafiken mellan Visby och fastlandet över Nynäshamn och Stockholm. Trafiken på Kalmar, vilken uppehålls endast sommartid och som nästan uteslutande avser personbefordran, beröres i slutet av kalkylerna.

Nuvarande reguljära, på hamnarna i Stockholm och Nynäshamn uppdelade godstrafik mellan Gotland och fastlandet sammanförd till en enda för gods-, post- och personbefordran avsedd färjeförbindelse Visby—Nynäshamn—Visby samt inordnad i en från-dörr-till-dörr-organisation

De reguljära godstransporterna mellan Gotland och fastlandet äro i flera hänseenden egenartade, och har beträffande desamma synts böra framhållas följande:

- a) Säsongväxlingarna äro relativt små.
- b) Vare sig man räknar års- eller månadsvis företer trafikens omfattning i riktning mot Gotland mindre differenser gentemot trafiken i motsatt riktning än som synes förekomma i flertalet trafikförbindelser.
- c) Den till stor del av stycke-godssändningar (åtminstone enligt sjöfartens terminologi) bestående trafiken mellan två städer, Stockholm och Visby, är helt dominerande, varmed följer en förenkling av uppsamlings- och distributionsproblemen, ävensom konsekvensen, att
- d) transporterna till och från hamnarna till övervägande del ske med bil.
- e) Vid den relativt ringa godsmängd och med den trafik, som det här är fråga om, saknas egentliga förutsättningar för konkurrens från andra rederier och andra trafikmedel, varför alltid en godskvantitet av viss storlek bör kunna påräknas för befordran med någorlunda jämn fördelning på årstider och på de båda trafikriktningarna.

Dessa för en planmässig lösning av transportproblemen gynnsamma förutsättningar, ha varit av avgörande betydelse vid utformningen av det av kommittén framlagda förslaget till trafikorganisation. De utgöra också en förklaring till, att i det följande framlagd ekonomisk jämförelse mellan kostnaderna för nuvarande transportsätt och det av kommittén förordade transportsättet kunnat i så hög grad utfalla till förmån för kommitténs förslag.

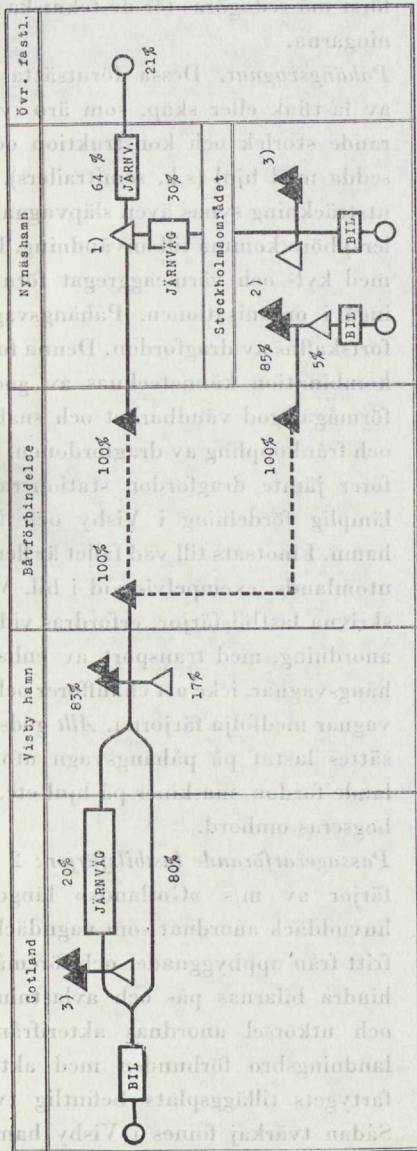
Kommittén har vid sina överväganden av olika metoder att förenkla och förbilliga godstransporterna funnit sig böra stanna för en tillämpning i största möjliga utsträckning av *containerprincipen*. I de typiska fallen skall man sålunda hos avsändaren samla godset i behållare på hjul, i fordon av typen semitrailer, här må användas beteckningen påhängsvagn, vilka med hjälp av sjögående landsvägsfärjor föras över havet och från hamnen å andra sidan i orört skick befordras direkt till mottagaren. Den enda omlastning, som därvid erfordras, utgöres av en *överföring* i viss utsträckning av gods mellan vägfordonen i syfte att nå en ändamålsenlig distribution på mottagningsorten. Uppenbarligen begränsas denna överföring av gods till de fall, där godset består av relativt små sändningar, som icke redan vid lastningen av fordonet kunna placeras på ett för distributionen på mottagningsorten lämpligt sätt. Den rationaliserings-effekt, som ernås genom från dörr-till-dörrorganisation enligt denna princip, kan uttryckas så, att de omlastningar, som nu betunga trafiken och som normalt innehålla *i genomsnitt sex manuella handlingar* — inklusive stuvningen ombord men frånsett lastningen hos avsändaren och lossningen hos mottagaren — *helt eli-*

mineras i vad angår transport i sändningar av den storlek, som svarar mot påhängsvagnens lastförmåga. Vid transport av något mindre sändningar än dessa bör likasom vid all biltrafik trafikledningen på avsändningsorten kunna planera transporterna på sådant sätt, att en lämplig körroute erhålles för avlastning på mottagningsorten. Sändningar på ett eller ett par tons vikt torde på detta sätt i betydande omfattning kunna sammanföras till lastenheter, som icke behöva röras förrän vid ankomsten till de olika mottagarna. Ifråga om övrigt gods (främst smågods och sändningar under 1 tons vikt) torde vid uppsamlingen på avsändningsorten godset i flertalet fall endast böra grovfördelas å påhängsvagnarna, detta för att uppsamlingsarbetet icke skall fördröjas. Före ankomsten till mottagningsorten genomgås och omplaceras godset på vagnarna så, att det vid ankomsten till mottagningsorten ligger i en ordning, som motsvarar turen för avlämningen. *Allt gods förutsättes i princip hämtat hos avsändaren eller vid dennes lager och utsänt till mottagaren eller till dennes lager.*

I förbigående må här framhållas, att därmed jämväl skapas förutsättningar för framtida användning av *lastpallar* i en obruten transportkedja, där vägfordonen i båda riktningarna transportera pallar lastade med gods, och fördyrande returtransporter av tomma lastpallar sålunda undvikas.

Den överföring av gods mellan vagnarna, som alltså i viss utsträckning fortfarande kommer att erfordras, bör ske vid *en enda* omlastningscentral och med tillhjälp av mekaniska anordningar. Denna omlastning beräknas komma att omfatta högst 70 % av den totala godsmängden,

Schema utvisande hanteringen av gods under transport mellan Gotland och fastlandet

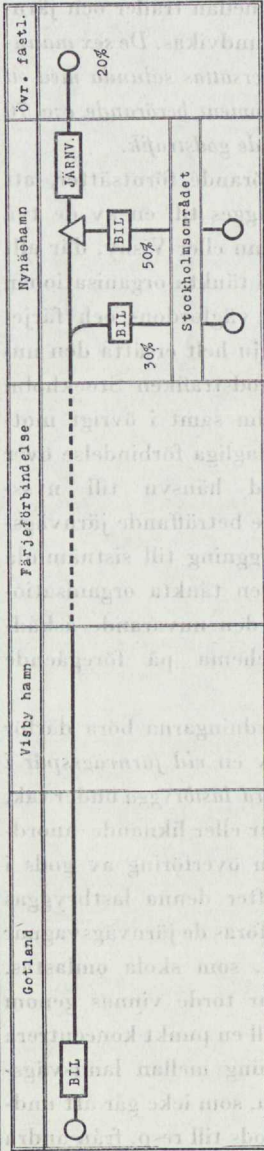


A Nynärande organisation

B Förslagen organisation

Teckenförklaring

- ▲ = Två hanteringar av godset mellan vilka detta är nedlagt på kaj eller järnvägsområde.
- ▲ = Stuvning resp. lossning av gods i och ur fartygens lastrum.
- △ = Direkt överföring av gods mellan två transportmedel.
- = Avsändare resp. mottagare.



Anmärkning

Procentsiffrorna vid A. Nynärande organisation äro grundade på i betänksamhet återopad undersökning i maj 1949 och avse den totala trafiken från och till Gotland under undersökningsperioden med undantag för siffran 21 % (trafiken till och från övriga fastlandet), vilken siffra avser hela trafiken under år 1949.

Procentsiffrorna vid B. Förslagen organisation äro uppskattade med ledning av uppgifter om godsstrukturen.

1. I Nynäshamn omlastades 4 % av godset till och från annat transportmedel än järnväg (förmodligen bil) för transport bl. a. inom Nynäshamn.
2. I Stockholm överfördes 10 % av godset mellan båt och annat transportmedel än bil. För överskådliggiheten skall ha under 1. och 2. angivna omlastningsoperationer ej särskilt medtagits i schemat.
3. Hanteringsarbetets fördelning på antal hanteringar ej känt.

däribland det — f.n. 20 procentenheter motsvarande — gods, som går med järnväg till resp. från andra delar av fastlandet än Stockholmsområdet och för vilket en överföring mellan trailer och järnvägsvagn inte kan undvikas. *De sex manuella hanteringarna ersättas sålunda med ett enda omlastningsmoment berörande c:a 70 procent av nuvarande godstrafik.*

Detta sammanförande förutsätter, att omlastningen förlägges till en av de två hamnar, Nynäshamn eller Visby, där allt gods passerar. Den tänkta organisationen med kombinerade vägfordon- och färjetransporter skulle ju helt ersätta den nuvarande direkta godstrafiken Stockholm—Visby—Stockholm samt i övrigt motsvara nuvarande dagliga förbindelse över Nynäshamn. Med hänsyn till nyssberörda förhållande beträffande järnvägs-godset är en förläggning till sistnämnda ort självfallen. (Den tänkta organisationen jämförd med den nuvarande åskådliggöres i ett schema på föregående sida.)

Omlastningsanordningarna böra därför lämpligen bestå av en *vid järnvägsspår i Nynäshamn uppförd lastbrygga* under tak, försedd med telfrar eller liknande anordningar för bekväm överföring av gods i samma plan. Utefter denna lastbryggas två långsidor framföras de järnvägsvagnar och de vägfordon, som skola omlastas. Betydande fördelar torde vinnas genom att på detta sätt till en punkt koncentrera *såväl* den omlastning mellan landsvägs- och järnvägsfordon, som icke går att undvika i vad angår gods till resp. från andra delar av fastlandet än Stockholmsområdet, som den ovan omnämnda överföringen mellan skilda landsvägsfordon. Arbetet vid omlastningscentralen bör till helt

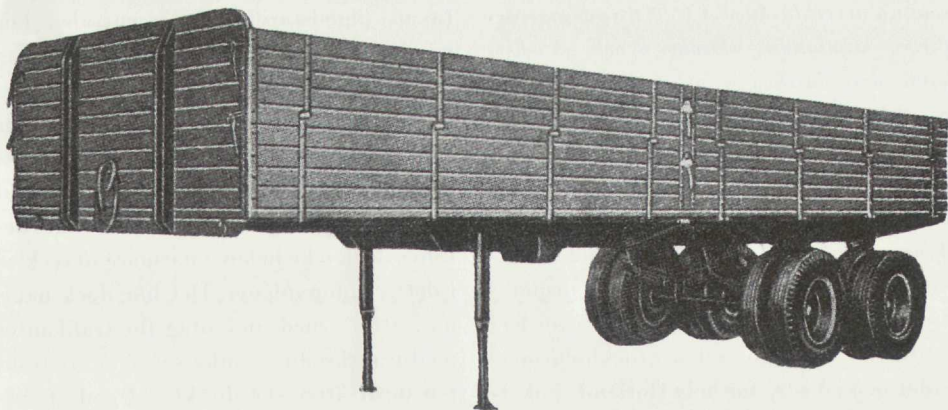
övervägande del kunna utföras under ordinarie arbetstid.

Organisationen tänkes fungera på sätt här nedan i stora drag angives, varvid först må redogöras för de tekniska anordningarna.

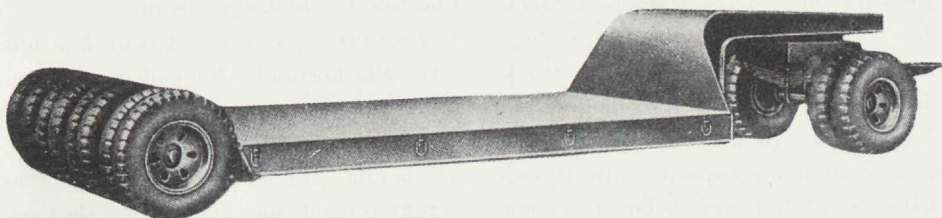
Påhängsvagnar. Dessa förutsätts bestå av lastflak eller skåp, som äro av varierande storlek och konstruktion och försedda med hjul (s.k. semitrailers). I viss utsträckning synas även släpvagnar (trailers) böra komma till användning. Fordon med kyl- och värmeaggregat förutsätts ingå i organisationen. Påhängsvagnarna fortskaffas av dragfordon. Denna fordonskombination kännetecknas av god lastförmåga, god vändbarhet och snabb till- och fränkoppling av dragfordonen. Chaufförer jämte dragfordon stationeras med lämplig fördelning i Visby och Nynäshamn. I motsats till vad fallet är flerstades utomlands, exempelvis vid i bil. VII beskrivna lastbilsfärjor, erfordras vid denna anordning, med transport av enbart påhängsvagnar, icke att chaufförer och dragvagnar medfölja färjorna. *Allt* gods förutsättes lastat på påhängsvagn utom rullande fordon, maskiner på hjul etc., vilka bogseras ombord.

Passagerarförande lastbilsfärjor: 2 st. bilfärjor av m/s »Gotlands» längd med huvuddäck anordnat som vagnäck samt fritt från uppbyggnader och föremål, som hindra bilarnas på- och avlastning. In- och utkörsl anordnas akterifrån över landningsbro förbunden med akter om fartygets tilläggsplats befintlig tvärkaj. Sådan tvärkaj finnes i Visby hamn och kan för rimlig kostnad (max. 300 000 kr.) anordnas i Nynäshamn. *De två färjorna förutsätts få sådan kapacitet, att de kunna besörja all den person-, gods- och posttrafik*

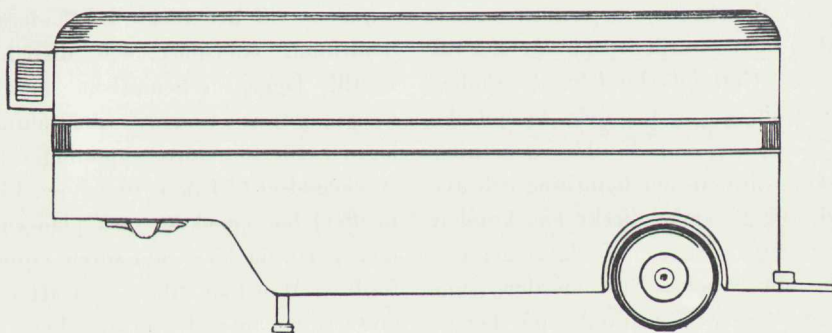
Några typer av påhängsvagnar



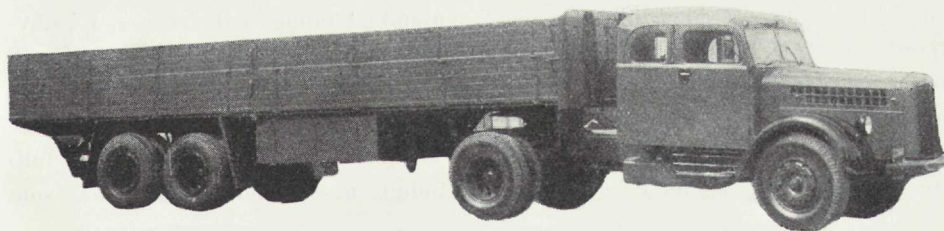
Semitrailer uppställd för lastning resp. färjetransport.



Transportsläpvagn för traktorer, vägmaskiner, anläggningsmaskiner och tyngre industriprodukter, lastande upp till 30 ton.



Mindre kylvagn uppställd för lastning resp. färjetransport.



Större påhängsvagn, med tillkopplat dragfordon.

som nu avvecklas med *Å.G.*:s tre passagerarfartyg »Gotland», »Drotten» och »Visby» samt dess lastfartyg »Gute». Linjen till Stockholm förutsättes sålunda, som nämnts, slopad och i viss mån ersatt med en reguljär billinje Stockholm—Nynäshamn.

Transportplanering. Trafikanterna förutsätts per telefon anmäla sina transportuppdrag till ett mindre kontor (ordercentral) i Stockholm för Stockholmsområdet och i Visby för hela Gotland. Lokalgods till och från Nynäshamn tas om hand av ovannämnda omlastningscentral. Föreståndarna för ordercentralerna i Stockholm och Visby, vilka förutsätts ligga utefter lastbilarnas körväg in till Stockholm resp. in till Visby från hamnen, ha till uppgift att planera transportererna så, att största möjliga kapacitetsutnyttjande erhålles samtidigt som behovet av omlastning av gods vid omlastningscentralen i Nynäshamn nedbringas till ett minimum. När chauffören med lastade påhängsvagnar, hämtade vid färjan, passerar ordercentralen på väg in till Stockholm eller till Visby och Gotlands landsbygd, erhåller han hämtningsorder för gods, huvudsakligen inom det område där avlastning skall ske. I princip bör hämtning och avlämning av gods ske direkt hos kunden och taxan så avvägas, att detta genomgående blir regeln. Telefonorder, som mottagits före viss tidpunkt på dagen, böra i princip kunna utföras samma dag, så att godset är mottagaren på Gotland, resp. i Stockholmsområdet tillhanda på följande dags förmiddag. För att man skall erhålla god planläggning av transportererna bör dock övervägas, om icke telefonorder, som skola expedieras samma dag, skola betinga viss förhöjning av den normala

taxan (ilgodstariff). Ordercentralen bör nämligen ha förslagsvis en halv arbetsdag till förfogande för planläggning av transportererna och utskrivning av ordersedlar och fakturor. En viktig detalj blir utformningen av blanketter och orderrutin samt fakturering och statistik, vilka detaljer dock icke behöva närmare utvecklas i detta sammanhang. Det bör dock nämnas, att — med undantag för trafikanter med fraktkredit — inkasseringen av frakten förutsättes ske direkt vid godsets utlämning.

Omlastningscentralen i Nynäshamn. Dennas funktion har beskrivits ovan.

Godstaxans utformning. Taxan bör omfatta alla kostnader för godstransporten, inklusive hamnavgifter. Hamnavgifterna förutsätts komma att hel- eller halvårsvis betalas till hamnförvaltningarna av trafikföretaget, som även ställer sin varustatistik till hamnarnas förfogande för kontroll och uppgörande av statistik över den reguljära trafiken. I princip bör taxan anpassas till att täcka kostnaderna för hämtning, transport och distribution, vartill läggas schematiskt beräknade hamnavgifter. Genom tillämpning av lägre taxor för större sändningar än för styckegodset (2 1/2, 5, 10 och ev. 15-tonstariffer) bör en ekonomisk planering av transportererna hos trafikanten kunna befordras. Man kan räkna med att i större omfattning än vad som är fallet vid nuvarande tariff- och transportsystem ernå en uppdelning av godset i från transportsynpunkt lämpliga enhetslaster. I kalkylerna har emellertid icke hänsyn tagits till den rationalisering, som kan påräknas i denna riktning.

Vid ett sådant såvitt möjligt fullständigt utnyttjande av bilarna, som

förutsättes erhållet med cirkulationskörning av detta slag, bör det endast i undantagsfall bli ekonomiskt fördelaktigt för en trafikant att inlämna gods till ordercentralerna eller att själv utföra transporten till hamnarna. Ordercentralerna böra emellertid ha utrymmen för mottagande av smågods, ilgodssändningar och andra speciella sändningar, vilka av bilarna medtagas vid deras uppehåll för orderhämtning.

Kalkyl och kostnadsjämförelser

Såsom tidigare antytts, förutsättes från-dörr-till-dörr-organisationen komma att på Gotland i princip omfatta alla godstransporter via fartygsförbindelsen Visby—Nynäshamn—Visby. På fastlandssidan förutsättes gods till och från Stockholmsområdet omfattas av det nya transportsättet, under det att gods till och från fastlandet i övrigt (ca 1/5 av godset) i Nynäshamn överföres mellan landsvägs- och järnvägsfordon i omedelbar anslutning till sjötransporten.

För att erhålla en i möjlig mån adekvat ekonomisk jämförelse mellan det nuvarande och det föreslagna systemet, göres i det följande en uppdelning av kostnaderna mellan land- och sjötrafikmedlen. Först redovisas en kalkyl över landtransporterna enligt den av kommittén tänkta organisationen. Därpå jämföres denna kalkyl med de beräknade landtransportkostnaderna enligt nuvarande system. Slutligen jämföres kostnaderna för sjösträckan — vilka till stor del äro gemensamma för person- och godstrafiken — sådana de ställa sig enligt nuvarande organisation och enligt den av kommittén förordade. Då hamnavgifterna förutsätts

vara lika i båda fallen, medtagas desamma ej i kalkylerna.

Landtransportkalkylen omfattar alla i anslutning till sjöfartslinjen utförda godstransporter på Gotland samt transporten mellan Nynäshamn och Stockholmsområdet genom från-dörr-till-dörr-organisationen. I kalkylen ligger också kostnad för lastning och lossning av järnvägsvaror till och från övriga Sverige.

Dimensioneringen av den tänkta transportapparaten är gjord på grundval av 1949 års trafik, vilken enligt uppgift från Å.G. uppgick till 52 395 ton.

Kalkyl för trailertransport av gods, mellan dels Stockholmsområdet och Nynäshamn, dels Visbyhamn samt Visby stad och Gotlands landsbygd i mängder motsvarande 1949 års trafikomfattning

Kostnadsberäkningen är utförd av civilingenjören C. E. Hellman, Göteborg, med biträde av ombudsmannen Nils Leion, Västernorrlands läns lastbilscentral, Härnösand.

Erforderlig transportkapacitet. Dimensioneringen av landtransportmedlen kommer att ställa sig olika på Gotland och för linjen Nynäshamn—Stockholmsområdet, enär, såsom ovan nämnts, i Nynäshamn viss del av godset överföres till resp. från järnväg. Följande uppställning belyser kapacitetsbehovet i riktning mot Gotland, vilken som den mest belastade riktningen är avgörande för dimensioneringen.

Godstrafiken fastlandet—Gotland 1949

Från Stockholmsområdet, direkttrafik	15 988
Från Stockholmsområdet, samtrafik	3 715
Från Nynäshamn, lokaltrafik ¹ ...	3 133
Från övriga fastlandet	8 256
	<hr/>
	31 092

För jämförelsens skull angives här trafik i motsatt riktning.

<i>Godstrafiken Gotland—fastlandet 1949</i>	
Till Stockholmsområdet, direkttrafik	10 788 ton
Till Stockholmsområdet, samtrafik	4 233,1
Till Nynäshamn, lokaltrafik ¹ ...	3 967,3
Till övriga fastlandet	2 314,6
	<hr/> 21 303,0

För biltransportlinjen Stockholmsområdet—Nynäshamn erfordras sålunda ett bilantal, som i genomsnitt i mest belastad riktning kan transportera

$$\frac{15\,988 + 3\,715 + 3\,133}{300} \text{ ton/arbetsdag} = 76,1 \text{ ton gods.}$$

Med inläggande av 20 % marginal räknas här med 91 ton gods. För bestämmande av antalet trailers ombord på fartygen räknas enligt samma normer med

$$\frac{31\,092}{300} \text{ ton/arbetsdag} = 103,6 \text{ ton} + 20\% = 125 \text{ ton gods.}$$

Biltransporterna på Gotland ha antagits fördela sig på transporter inom Visby resp. till och från Gotlands landsbygd enligt följande.

Visby, ankommande gods ca	24 000 ton
Gotlands landsbygd, ankommande gods	ca 7 000 ton
	<hr/> 31 000 ton
Visby, avgående gods ...	ca 15 000 ton
Gotlands landsbygd, avgående gods	ca 6 000 ton
	<hr/> 21 000 ton

¹ Under rubriken »Nynäshamn, lokaltrafik» angiven kvantitet motsvarar skillnaden mellan vad som enligt SJ Kontrollkontors uppgift befordrats i samtrafik och den kvantitet, som enligt A.G.'s uppgift befordrats med Visby—Nynäshamns linjen. Förmodligen har en stor del av detta gods kommit från resp. vidarebefordrats till Stockholmsområdet, eller kommit från resp. vidarebefordrats till Gotlands landsbygd. Nämda kvantiteter i båda riktningarna ha därför medtagits i kalkylerna nedan.

Med 20 % förhöjning erfordras sålunda för Gotland en bilpark, som kan i mest belastad riktning dagligen transportera inom Visbyområdet $\frac{24\,000}{300} + 20\% = 97$ ton gods, på Gotlands landsbygd $\frac{7\,000}{300} + 20\% = 28$ ton gods.

Angivna fördelning mellan Visby och Gotlands landsbygd kommer sannolikt ej att visa sig bli bestående efter genomförandet av från-dörr-till-dörr-organisationen, enär godset i större utsträckning än nu kommer att utan omlastning i Visby vidarebefordras till och från landsbygden. I detta sammanhang bortses emellertid från denna omläggning för att man skall erhålla direkt jämförelse med nuvarande transportförhållanden.

Nedan angivna siffror över erforderliga transportmedel, investeringar och kostnader äro schematiskt beräknade. Sålunda har vid projekteringen av färjans utrymmen för vagnar räknats med 15 stora trailers med en längd av 7,7 m. och bredd av 2,35 m. samt lastförmåga av 11,61 ton. Den maximala lastförmågan blir sålunda 174 ton och motsvarande utrymme för godset ca 525 m³, vilket betyder 3 m³ utrymme per ton. Vid denna övre gräns för kapacitetsutnyttjandet kan sålunda relativt skrymmande gods forslas. I realiteten komma emellertid lastfordonen att utgöras av ett antal mindre och medelstora samt stora trailers, varav en del äro specialbyggda för transport av ömtåligt gods, som kräver kyla eller värme, en del speciellt inredda för uppsamling och distribution av smågods, en del avsedda för transport av s.k. »långgods» osv. Vid uppgörandet av

kalkylen har emellertid hänsyn tagits dras för angivna godstransporter och härtill och angivna siffror äro att betrakta storleken av den biltransportapparat, som genomsnittssiffror. varpå nedanstående kalkyl baserar sig.

Storleken av den kapacitet, som erfordras jämföres i nedanstående uppställningar.

Trafikriktning Fastlandet—Gotland

För täckande av säsongstoppar har räknats med 20 % förhöjning av den vid 300 turer årligen enligt förenämnda uppgifter funna genomsnittliga volymen per tur.

	Stockholms- området— Nynäshamn	Nynäshamn— Visby	Visby hamn— Visby	Visby hamn— Gotlands landsbygd
Trafikvolym	91 ton	125 ton	97 ton	28 ton
Antal påhängsvagnar i trafik	15	15 st.	12	3
i reserv	7		7	1
Antal dragvagnar	15 st.		12 st.	3 st.
Max. lastförmåga utan ianspråktagande av reserv	174 ton	174 ton	139 ton	35 ton
Max. lastförmåga i m ³ .	525 m ³	525 m ³	420 m ³	105 m ³
Genomsnittslast per på- hängsvagn				
a) vid toppbelastning	6,1 ton	8,3 ton	8,1 ton	9,3 ton
b) vid normal belast- ning	5,1 ton	6,9 ton	6,7 ton	7,8 ton

Trafikriktning Gotland—Fastlandet

	Gotlands landsbygd— Visby hamn	Visby— Visby hamn	Visby hamn— Nynäshamn	Nynäshamn— Stockholms- området
Trafikvolym	24 ton	60 ton	84 ton	76 ton
Antal påhängsvagnar i trafik	3	12	15 st.	15
i reserv	1			7	7
Antal dragvagnar	3 st.	12 st.		15 st.
Max. lastförmåga utan ianspråktagande av reserv	35 ton	139 ton	174 ton	174 ton
Max. lastförmåga i m ³ .	105 m ³	420 m ³	525 m ³	525 m ³
Genomsnittslast per på- hängsvagn				
a) vid toppbelastning	8 ton	5 ton	5,6 ton	5,1 ton
b) vid normal belast- ning	6,7 ton	4,2 ton	4,7 ton	4,2 ton

Företsättningar för kalkylen

Erforderliga fordon.

Påhängsvagnar: Nynäshamn—Visby 15 st. Överförs nattetid med färjor och
Visby—Nynäshamn 15 st. användas för hämtning och distribu-
tion på dagen.

Påhängsvagnar:	Reserv i Nynäshamn	7 st.	Reserven bör delvis disponeras av
	Reserv i Visby	8 st.	kunder för lastnings- och lossnings-
	Summa	45 st.	arbete.
Dragvagnar:	Nynäshamn	15 st.	
	Visby	15 st.	
	Summa	30 st.	

Med hänsyn till de korta transportsträckorna räknas med att av förenämnda dragvagnar 4 kunna stå som reserv.

Uppgifter ang. vanligt förekommande påhängsvagnar:

- Enaxlig semitrailer lastande vid 3,0 tons hjultryck c:a 7,5 ton
- 3,5 tons hjultryck c:a 10 ton
- Tvåaxlig semitrailer lastande vid 3,0 tons hjultryck c:a 13-15 ton

Även mindre vagnar för smågods bära ingå i beståndet.

Standardmått på en skåpsemitrailer är:

- längd 6,5—8,5 m
- bredd 2,35 m
- höjd 2,0—2,5 m

Lastutrymme per trailer 30—45 m³

Enligt undersökningen maj 1949 (bil. V) var mer än 50 % av det undersökta godset av sådan art som kräver högst 2 m³ utrymme per ton.

För att, såsom ovan nämnts, möta olika behov med avseende på godsets karaktär, bära ett antal påhängsvagnar vara specialbyggda.

Tänkbar fördelning:

- c:a 20 st. vanliga flakvagnar, eventuellt några med tipp.
- c:a 10 st. specialbyggda trailers för gods av varierande längd och storlek.
- c:a 15 st. skåp för transport av ömtåligt gods.

Ett antal av dessa bära vara utrustade med kylaggregat för transport av färskvaror.

Genom samarbete med firmor för specialtransporter torde vara möjligt undvika egna inköp av mer komplicerade transportmedel för sällan förekommande transporter.

Erforderliga investeringar (approximativa belopp).

Telefonordercentraler

Stockholm och Visby:

Ordnas i redan tillgängliga eller förhyrda lokaler.

Årskostnad i form av hyra och arbetslöner m.m. redovisas under rörliga kostnader.

Omlastningscentral i Nynäshamn:

Lastbrygga under tak jämsides med järnvägsspår med mekaniska omlastningsanordningar (telfrar m.m.):

- 1 500 m² lastbrygga à 30
- kr/m² c:a 45 000 kr.
- omlastningsanordningar . c:a 55 000 kr.

100 000 kr.

Bilmateriel: Dragvagnar: 30 st.

30 × 25 000 750 000 kr.

Påhängsvagnar:

45 × 15 000 675 000 kr.

Total investering 1 525 000 kr.

Avskrivningsperioder

Byggnader—100 000 kr.—30 år

Fordon, dragvagnar—750 000 kr.—10 år¹

Fordon, påhängsvagnar—675 000 kr.—10

år¹**Kalkyl**

FASTA KOSTNADER: Räntor 5 % $\frac{5 \times 1\,525\,000}{100 \times 2} = \dots\dots\dots$ 38 200 kr.

Avskrivningar:

Byggnader — 3 300 (30 år)

Dragvagnar — 75 000 (10 år)

Påhängsvagnar — 67 500 (10 år) 145 800 kr.

Bilparken:**Fordonsskatt:** Dragvagnar 30 000

Påhängsvagnar ... 10 000

Försäkring: Dragvagnar 20 000

Påhängsvagnar ... 5 000

Garage: Totalt 20 000**Underhåll:** Dragvagnar 20 000

Påhängsvagnar ... 10 000 115 000 kr.

Summa fasta kostnader 299 000 kr.

RÖRLIGA KOSTNADER:**Arbetslöner m.m.:**

Hyror: ordercentraler 20 000

Ordercentraler och administration,

löner — 10 personer 70 000

Omlastningscentralen i Nynäshamn,

utöver chaufförer och medhjälpare

— 2 förmän 20 000

Chaufförer och medhjälpare, 40

man 280 000 390 000 kr.

Bränsle, olja m.m.²

Alt. 1: Dieselbränsle, 2,4 l/mil à 0:41 0:99 kr/mil

Alt. 2: Bensin, 3,3 l/mil à 0:55 — 1:81 kr/mil

Olja 0,1 l/mil à 1:00 0:10 » 0:10 »

Däck, 6 000 mil — 4 000 kr. 0:67 » 0:67 »

Reparationer 0:40 » 0:40 »

Kostnad/mil alt. 1 (diesel) 2:16 » —

Kostnad/mil alt. 2 (bensin) — 2:98 »

¹ En avskrivningsperiod av 10 år anses betryggande med hänsyn till den relativt korta körsträcka per år och fordon. Mot avskrivningsperioderna svarande underhållskostnad har upptagits under fasta kostnader för bilparken: *underhåll*, som avser motorrenovering och annat underhåll, som erfordras med större tids mellanrum och rörliga kostnader: (kontinuerliga) *reparationer*.

² I kalkylerna har ansetts riktigt att räkna med ett bränslepris, som ej inkluderar den tilläggsskatt på drivmedel, som enligt riksdagens beslut 1949 avskaffats fr. o. m. 1951.

Summa driftskostnader:

Med ledning av tillgängliga uppgifter har den totala körsträckan per år beräknats till 80 000 mil, varav 25 % på bensindrivna och 75 % på dieseldrivna bilar.

Dieseldrift: s:a 60 000 körmil $60\,000 \times 2:16 =$	130 000 kr.
Bensindrift: s:a 20 000 körmil $20\,000 \times 2:98 =$	60 000 »
Rörliga kostnader, bränsle, olja m.m.	190 000 kr.
Rörliga kostnader, arbetslöner m.m.	390 000 »
Fasta kostnader	299 000 »
Total årskostnad	879 000 kr.

Fördelas denna summa på allt Å.G. gods, 52 395 ton, blir kvoten 16.78 kr/ton.

Kostnader med nuvarande transportsätt för landtransport av gods, som 1949 befordrades dels mellan Stockholmsområdet å ena sidan samt »Gutes» tilläggsplats i Stockholm och båtstationen i Nynäshamn å andra sidan, dels mellan Visby hamn å ena sidan samt Visby stad och Gotlands landsbygd å andra sidan

Nuvarande landtransportkostnader hänföra sig (för exempelvis riktningen fastlandet—Gotland) till lastning av godset hos avsändaren (Stockholm), transport till hamn (Skeppsbron) resp. järnvägsstation i Stockholm och avlastning å kaj samt erforderlig returkörning jämte nedkörning av bil till mottagningshamn (Visby) eller station, hämtning å kaj samt återtransport med last till godsets mottagare.

Därtill kommer järnvägsfrakt och om-lastningskostnader för gods, som sändes med Stockholm—Nynäs järnväg samt med järnvägen på Gotland i direkt anslutning till sjötransport samt kostnader för stuvning och lossning av godset ombord på fartygen.

Uppgift om järnvägsfrakten har erhållits från S.J.:s kontrollkontor. Beträf-

fande beräkningen av bilkostnaderna ha vissa svårigheter förelegat. Det nedan anförda, som grundar sig dels på uppgifter från ett antal företag, som använda egna bilar, och/eller åkeribilar till och från »Gutes» tilläggsplats vid Skeppsbron, dels på det undersökningsmaterial rörande biltransporter till och från Skeppsbron (274 bilar från Skeppsbron och 728 bilar till samma plats), som framkommit vid Stockholms stads hamnutredning, dels slutligen på taxorna för yrkesmässig biltrafik, torde dock få anses ganska väl ange storleksordningen av dessa (med viss avrundning angivna) kostnader.

I uppställningen ha medtagits verkliga och (beträffande biltransporter) beräknade kostnader för landtransport av allt gods som befordras med Å.G.:s fartyg i samtrafik över Nynäshamn och i direkttrafik över Stockholm, med undantag för transportkostnad för gods å *fastlandet* som vidarebefordrats med järnväg till resp. från Nynäshamn från resp. till orter på fastlandet utanför Stockholmsområdet. På Gotlandssidan är transportkostnaden för allt berört gods, oavsett destinations- eller avsändningsort på fastlandet medtagen utom järnvägsfrakten för den min-

dre kvantitet gods, som omlastats mellan järnväg i Visby och Å.G.:s fartyg »Gute» i direkttrafik på Stockholm. Då uppgift saknas om sagda järnvägsfrakt, har för detta gods endast bilkostnaden medtagits. Den differens, som här kan föreligga, torde emellertid med hänsyn till den obetydliga kvantitet gods som beröres, vara betydelselös.

Såsom framgår av uppställningen på sid. 53—54, ingår i trafiken c:a 7 000 ton gods, som rubricerats som lokalgoods mellan Visby och Nynäshamn. Denna kvantitet

fördelad på 3 133 ton i riktning till Gotland och 3 967 ton i riktning från Gotland, torde till viss del ha vidaretransporterats med bil till Gotlands landsbygd och Stockholmsområdet och upptages nedan särskilt, med angivande av beräknad biltransportkostnad.

Med denna avgränsning erhålles i stort sett full jämförbarhet mellan kommittéförslagets från-dörr-till-dörr-organisation och nuvarande transportsätt, i vad detta tänkes ersatt med sagda organisation.

Kostnader för nuvarande landtransporter

A. Från fastlandet till Gotland.

a) På fastlandet (endast Stockholmsområdet):

		Ton	Kronor
Direkttrafik:	Biltransporter från avsändare till Skeppsbron à 11 kr/ton	15 988	176 000
Samtrafik:	Biltransporter av 3 715 ton à 11 kr/ton	(3 715)	41 000
	Järnvägsfrakt Stockholm—Nynäshamn	3 715	133 000
Lokalgoods:	Biltransporter av 3 133 ton à 11 kr/ton	3 133	34 000
	Summa	22 836	384 000

b) På Gotland:

Direkttrafik:	Biltransporter à 8 kr./ton	15 988	128 000
Samtrafik:	Järnvägsfrakt Visby—Gotlands landsbygd	(3 359)	66 000
	Biltransporter à 8 kr./ton	11 971	96 000
Lokalgoods:	Biltransporter à 8 kr./ton	3 133	25 000
	Summa	31 092	315 000

Summa transportkostnad kr. 384 000 + 315 000 = 699 000

B. Från Gotland till fastlandet.

a) På Gotland:

Direkttrafik:	Biltransporter à 8 kr./ton	10 788	86 000
Samtrafik:	Järnvägsfrakt	(1 014)	25 000
	Biltransporter à 8 kr./ton	6 548	52 000
Lokalgoods:	Biltransporter à 8 kr./ton	3 967	32 000
	Summa	21 303	195 000

b) På fastlandet (endast Stockholmsområdet).

Direkttrafik:	Biltransporter från Skeppsbron à 11 kr/ton	..... 10 788	119 000
Samtrafik:	Biltransporter à 11 kr/ton	..... (4 233)	46 000
	Järnvägsfrakt Nynäshamn—Stockholm	..... 4 233	73 000
Lokalgoods:	Biltransporter à 11 kr./ton	..... 3 967	44 000
		Summa 18 988	282 000
	Summa transportkostnad kr.	195 000 + 282 000 =	477 000
	Total transportkostnad .. kr.		1 176 000

Fördelas denna summa på allt Å.G.:s gods, 52 395 ton, blir kvoten 22,45 kr/ton.

Kostnadsjämförelse mellan direkttransport av godset och nuvarande transportsätt

Den totala kostnaden för *landtransport* av 52 395 ton enligt den tänkta organisationen är ovan beräknad till 879 000 kronor. Enligt nuvarande transportsätt beräknas motsvarande kostnad till 1 176 000 kronor. *En besparing av c:a 300 000 kr. skulle sålunda vara möjlig eller räknat på 1949 års trafik per ton 5:50 kr.* Såsom framgår av ovanstående uppställning, utgör den del av transportkostnaden, som av trafikanterna betalas till järnvägen på Gotland och fastlandet, följande belopp:

Järnvägslinjen Stockholm—	
Nynäshamn	133 000 + 73 000 = 206 000 kr.
Gotlands	
järnväg	.... 66 000 + 25 000 = 91 000 kr.
Total ersättning till	
järnvägarna	..... 297 000 kr.

Besparingen utgör sålunda samma belopp som järnvägsfrakten för den del av godset till och från Stockholmsområdet, som nu går med järnväg. Under sådana förhållanden förefaller en rationalisering grundad helt eller delvis på järnvägs-transport av gods på Gotland och till och från sagda område vara utesluten.

Resultatet av denna jämförelse är i och för sig ej förvånande. På de korta transportavstånd, varom det här är fråga, betyder hanteringen av godset vid om-lastningarna samt det dåliga utnyttjandet av bilarna vid kombination med returtransporter utan last så stora kostnader, att ett strikt genomförande av direkttransporter i kombination med organiserade returtransporter och maximalt utnyttjande av fordon med relativt stor lastförmåga måste betyda väsentliga kostnadsbesparingar.

Den för den föreslagna organisationen beräknade bilkostnaden per ton om 16,78 kr. förefaller i och för sig hög särskilt i betraktande av omständigheten, att siffran framkommit vid division med ett total motsvarande Å.G.:s hela godsmängd, vid jämförelse med de taxor, som då detta skrives (oktober 1950) tillämpas av den yrkesmässiga biltrafiken. Vid jämförbara transporter av 7-8 tons laster 12 mil — den längsta landtransport som torde förekomma för Gotlandsgodset — tillämpas vid reguljär trafik och erhållandet av den returlast, som i detta fall kan påräknas, ett pris av 12–13 kr./ton, varvid även lastnings- och lossningskostnad hos avsändaren och mottagaren är inberäknad. Gotlandstrafiken är emellertid, enligt vad

bl.a. majundersökningen 1949 visar, relativt kostnadskrävande på grund av godsets varierande natur och extrakostnaderna för den ofrånkomliga omlastningscentralen i Nynäshamn, varför den här c:a 4 kr. per ton högre kostnaden framstår som sannolik.

Den förenklade direktorganisation, som kommittén förordar, är kvalitativt överlägsen nuvarande organisation. De fördelar, som direkttransporten medför i form av en till ett dygn nedpressad transporttid för allt gods, enklare emballage, minskat bräckage, effektiva kylningsmöjligheter för färskvaror med varje transportlägenhet osv., torde icke kunna uppskattas till visst belopp. Desamma äro emellertid påtagliga särskilt i en förbindelse som den förevarande, vilken ensam omsluter praktiskt taget all stycke-gods- trafik från och till ett helt län.

Beträffande *godstrafiken* kan sålunda sammanfattningsvis konstateras, att en kvalitativt förbättrad godstrafikförbindelse erhålles genom från-dörr-till-dörr-organisationen, samtidigt som räknat efter 1949 års trafik en kostnadsminskning om cirka 300 000 kr., blir möjlig för den del av transportsträckorna, som går över land. — Genom att sålunda (utan *extra kostnad*) en koncentration av godstransporterna till en hamn på fastlandssidan erhålles, möjliggöres indragandet av Å.G.:s lasttrafik å linjen Stockholm—Visby.

I viss mån framstår det såsom beroende på gottfönnande, huruvida de väsentligt större besparingar, som vid genomförandet av kommittéförslaget göras vid sjötransporten genom minskning av antalet erforderliga fartyg och personal samt

eliminierandet av nuvarande höga lastnings- och lossningskostnader för fartygen i kalkylen hänföras till landtransporten eller till sjötransporten. Då emellertid en grundförutsättning för rationaliseringen å såväl land- som sjötransportsidan är, att för ändamålet lämpligt utformad fartygs- materiel står till förfogande, ha i det följande dessa ytterligare rationaliserings- vinster i sin helhet upptagits i kalkylen för den föreslagna bilfärjelinjen Nynäshamn—Visby, för vilken redogörelse här följer.

Bilförande passagerarfärjor jämförda med nuvarande transportorganisation

Kommittén har, såsom mera utförligt behandlats på sid. 46, ansett sig ha goda skäl att räkna med att konkurrensen från flyget kommer att i framtiden medföra ett stagnerat eller minskat behov av särskilt dyrare passagerarutrymmen på fartygen. En följd härav skulle bli, att tyngdpunkten i sjötrafiken förskjutes till förmån för godstrafiken och III klass-passagerartrafiken, vartill kommer en starkt ökad efterfrågan å transporter av personbilar. En riktlinje vid projekteringen av de föreslagna bilförande passagerarfärjorna har därför varit, att en fartygsmateriel erhålles, som utan åsidosättande av de behov av bl.a. passagerarutrymmen, som för närvarande föreligga, kan successivt anpassas till kommande trafikförhållanden och kommande ekonomiska förutsättningar för trafiken. Som tidigare antytts, går kommitténs förslag ut på anskaffning av två bilfärjor för linjen Visby—Nynäshamn, vilka förutsättas få sådan kapacitet, att de kunna på tillfredställande sätt ombesörja de transporter, som nu fullgöras i Å.G.:s med fyra

fartyg upprätthållna trafik på dels Stockholm, dels Nynäshamn.

I det följande lämnas först en kortfattad teknisk beskrivning över de, som nämnts, av direktören Söderlund projekterade färjorna, grundad på de uppgifter, som lämnas i bil. VII. Därefter göres en jämförelse mellan den passagerarkapacitet, som nu finnes, och kapaciteten för de båda färjorna vid en antagen turplan, vilken omfattar två turer per dygn för vardera färjan under högsommaren samt helgerna men i övrigt en tur per dygn och färja. Slutligen redovisas en kostnadskalkyl för färjorna, vilken ställts i relation till Å.G.s intäkts- och kostnadsförhållanden under 1949, allt i anslutning till av Å.G. meddelade uppgifter.

Som tidigare förutskickats, betyder anskaffandet av bilfärjor i kombination med från-dörr-till-dörr-organisationen för godstrafiken, att i stort sett alla till sjötransporten hänförliga lastnings- och lossningsoperationer å godset elimineras, och som väsentlig följd härav, att såväl lastfartyget »Gute» som ett av de kombinerade passagerar- och lastfartygen kan undvaras.

För erhållande av en strikt jämförelse

Trafikvolym vid 300 turer

I genomsnitt 1949 per tur	104 ton
I genomsnitt 1949 + 20 % per tur	125 ton
Färjornas kapacitet per tur	174 ton

Om en ökning av godstrafiken inträder som följd av snabbare transporter samt sänkta taxor, varmed bör följa förbättrade betingelser för ett mera differentierat

med nuvarande trafiksystem har det ansetts riktigt att basera kostnadskalkylen för såväl sjö- som landtransporterna på 1949 års trafikvolym. Som komplettering härav erfordras emellertid en till kommitténs framtidsbedömning anslutande redogörelse beträffande frågan angående möjligheterna enligt kommitténs uppfattning, att med ett så begränsat antal fartyg befordra en väsentligt ökad godskvantitet för det fall, att en sådan skulle erhållas. Beträffande denna senare fråga, vilken här må först beröras, kan kommittén fatta sig kort.

Tack vare den förenklade godstransportorganisationen blir det möjligt för en färja att å samma dag göra såväl en dagtur som en nattur. Vid nuvarande godstrafik erfordras emellertid för dess del endast en tur per färja och dygn, och dubbelturer betingas således enbart av hänsyn till passagerartrafiken under högsäsong. Även om, såsom kommittén förutsätter, en tur per vecka (vid veckoskiftena) frigöres från transport av lastfordon, utnyttjas — såsom framgår av nedanstående uppställning — färjornas kapacitet för endast godsbefordran ofullständigt vid nuvarande trafikvolym.

Fastlandet—Gotland Gotland—Fastlandet

104 ton	71 ton
125 ton	85 ton
174 ton	174 ton

I näringslivet på Gotland, kan utan ökning av fartygsmaterielen den tillkommande trafiken tillgodoses på följande sätt:

a) ianspråktagande av outnyttjad kapacitet vid ett godsturalantal av 300. Denna outnyttjade kapacitet utgör med 20 % marginal för täckande av säsongtoppar, i genomsnitt

i riktning fastlandet—Gotland	300 × 49 ton =	c:a 14 000 ton
„ „ Gotland—fastlandet	300 × 89 „ =	„ 26 000 „
		c:a 40 000 ton

b) ianspråktagande av outnyttjad kapacitet vid veckoskiftena i båda riktningar

120 × 174 ton	c:a 20 000 ton
Summa	c:a 60 000 ton

c) insättande av dubbelturer då så erfordras.

Den kapacitetsreserv, som sålunda finnes vid maximalt utnyttjande av färjornas enkelturer (a + b), har sålunda uppskattningsvis befunnits vara av samma storleksordning som nuvarande godstrafik. Under sådana förhållanden torde man icke behöva räkna med, att godstrafiken i och för sig skall komma att inom överskådlig framtid föranleda insättande av dubbelturer. Reservation bör däremot göras för de framtida anspråk, som personbilstransporter mellan Gotland och fastlandet komma att ställa på fartygskapaciteten. Vid nuvarande trafik kan även detta transportbehov väl tillgodoses inom den angivna kapacitetsramen. Först sedan en betydande ökning av *såväl* gods- som personbilstransporterna inträtt, torde

den situation uppkomma, då transporterna av fordon komma att föranleda vissa dubbelturer utöver dem, av persontrafikens toppar betingade, med vilka kalkylerats i det följande.

Bilfärjornas utformning

Bland de uppgifter, som lämnats i bil. VII må här återgivas följande tekniska data.

Längd, total, 74,1 m (i stort sett = m/s »Gotlands» längd).

Fart med 80 % effekt — 13 knop.

Byggda med kraftig isförstärkning och med skrovform, som gör isbrytning möjlig. Färjorna få minst samma isbrytarförmåga som »Gotland» har.

Dödvikt	405 ton
Totalt antal passagerare med lastfordon ombord c:a	690 st.
» » utan lastfordon ombord c:a	855 »
» » med sovplats, lägst	101 »
» » salongsplatser, bekväma	400 »
» » övriga passagerare	189—354 »

Vagnhallen blir helt fri från hinder, som inskränka fordonens bekväma manövrering. Den har en fri höjd av 3,75 m. med undantag för ett mindre utrymme i fören (motsvarande platsen för 4 fordon) där den fria höjden minskats till 2,70 m. för att möjliggöra anordnandet av en ovanför vagnhallen belägen salong för däckspassagerare. I vagnhallen finnes plats för 35 större och mindre personbilar eller för 18 trailers 7,7 m långa och 2,35 m breda plus 2 personbilar av 5 m längd.

Ungefärlig kostnad (mars 1950) för 2 färjor	.....	12 300 000 kr.
samt för erforderliga broklaffar	.....	200 000 kr.
		<hr/>
		Totalt 12 500 000 kr.

Passagerarkapacitet vid nuvarande organisation och vid bilfärjealternativet

Här nedan sammanställas vissa uppgifter till belysning av bilfärjornas kapacitet i jämförelse med Å.G.:s nuvarande fartyg.

Antagen turtabell

Sammanlagt 560 enkelturer och 140 dubbelturer motsvarande tillhoppa 840 enkla turer skulle årligen utföras av bilfärjorna. Detta betyder, att under 310 dygn i vardera riktningen skulle gå endast en färja, medan under 55 dygn båda färjorna skulle göra turer i båda riktningarna. Dubbelturerna förläggas till högperioder för passagerartrafiken, förslagsvis tiden 20 juni—31 juli och 5 dygn i mitten av augusti = 46 dygn, 3 dygn vid jul och 3 dygn vid nyår, 3 dygn vid påsk.

Under lågsäsong — för såväl gods- som persontrafik — skulle färjorna successivt tagas ur trafik för översyn, varvid den ena färjan finge göra såväl dag- som natt-

tur under en beräknad sammanlagd tid av en månad. Om för posttransporterna så anses erforderligt, torde flyget böra komplettera förbindelsen i den riktning, där under denna tid uppehålles endast dagtur. (Om, såsom kommittén förutsätter, ett äldre fartyg bibehålles för att ombesörja sommartrafiken på Kalmar, finnes i detta en viss reserv att tillgå, om ett nödläge skulle uppstå, under den tid ena färjan är tagen ur trafik). Vid dagturerna under högtrafik och vid varje veckoskifte kommer färjornas vagndäck att bli diponibelt för transport av huvudsakligen personbilar. Sammanlagda antalet turer, avsedda enbart för passagerar- och personbilstransporter, blir sålunda c:a 240 st., vilka bli förlagda till tider, då personbilstransport i anslutning till passagerartransport är mest efterfrågad. Därutöver finnes emellertid, såsom ovan framhållits, å de ordinarie (gods)turerna viss plats för personbilar.

Beträffande passagerarkapaciteten har syntts lämpligt att räkna med det maximum av sovplatser, som enligt Söderlunds förslag blir tillgängligt, för det fall att man icke vill inkräkta på övrigt passagerarutrymme. Detta sovplatsantal utgör 101, vilket bör jämföras med nuvarande fartygs I och II klassplatser. Man finner sålunda:

Bilfärja	101	I och II klass hyttplatser
Gotland	185	» » » » »
Drotten	88	» » » » »
Visby	88	» » » » »

Trots att det i ena fallet gäller sittplats, i det andra liggplats, synas bilfärjans *salongsplatser* kunna vad komforten angår närmast jämföras med de nuvarande fartygens *turistklass*, då för

denna klass disponeras tidigare lastrums- och därmed jämförliga utrymmen, som försetts med enkla sängplatser.

Av bil. VII framgår att antalet som bekväma betecknade salongsplatser uppgår till c:a 400, dock att i färjornas salongs- och hallutrymmen inrymmer — ehuru mindre bekvämt — hela det passagerarantal, som är tillåtet å de turer, då färjornas kördäck är helt taget i anspråk av fordon. Ställas antalet bekväma salongsplatser och antalet övriga passagerarplatser å bilfärjorna mot de å Å.G.:s fartyg befintliga turistklassplatsernas resp. däcksplatsernas antal, erhålles följande sammanställning:

Bilfärja	400 salongsplatser (bekväma)
Gotland	52 turistklassplatser
Drotten	44 »
Visby	44 »
Bilfärja	189—354 salongs- och däcksplats
Gotland	513 däcksplats
Drotten	308 »
Visby	308 »

Av jämförelsen framgår, att salongspassagerarna beredas ett betydligt större antal platser på bilfärjan än på nuvarande fartyg, under det att antalet I och II klass hyttplatser enligt förslaget är mindre än »Gotlands» men något större än »Drottens» eller »Visbys».

Denna planlösning är endast att betrakta som ett utkast. Ett närmare studium av passagerarfrekvensen under högsäsongerna liksom av flygtrafikens utveckling och den inverkan genomförandet under högsäsongerna av regelbundna dagturer särskilt lämpade för personbilstransporter kan tänkas få, bör bli avgörande för den definitiva utformningen av

färjorna och passagerarutrymmena. Utkastet är grundat på kommitténs bedömning av den sannolika framtida utvecklingen av trafiken. Om ett ökat behov av liggplatser skulle vid en given taxenivå och under en övergångstid göra sig gällande, torde över veckoskiftet under högsäsongen sådana kunna inrättas i form av »convertible berths» eller liknande arrangemang i vagnhallen. Med nuvarande volym för gods är detta möjligt, utan att godstrafiken skulle störas därav. Det bör emellertid framhållas, att det endast är under korta perioder, som färjornas hyttplatser kunna tänkas bli fullbelagda. Under denna tid förutsätts färjorna göra dubbelturer, varvid den nya organisationen får en per dygn räknat 30 % större kapacitet än nuvarande trafikorganisation har vid insättandet av samtliga tillgängliga fartyg. Det bör vidare i detta sammanhang observeras, att Å.G. med nuvarande materiel endast har *ett* fartyg — »Gotland» — som har större antal I och II klass platser än de föreslagna bilfärjorna, och att bl.a. på grund av godstrafikens organisation de nuvarande tre passagerarfartygen på linjen Visby—Nynäshamn ej ha möjlighet att såsom bilfärjorna utföra såväl natturer som dagturer i den trafikriktning, som är mest belastad (mot Visby intill slutet av juli och från Visby under augusti månad).

Detta förhållande åskådliggöres av nedanstående jämförelse, avseende högsäsongperioderna för persontrafiken. Det förutsättes, att Å.G.:s största fartyg »Gotland» gör såväl dag- som nattur, medan »Visby» och »Drotten» göra en nattur vardera per dygn, vilken anordning är den gynnsammaste kombination, som är möjlig med nuvarande trafikorganisation.

Bilfärjorna, fyra enkelturer per dygn
3 090 passagerare

»Gotland» (dag- och nattur) »Visby»
och »Drotten» (en nattur vardera)
2 380 passagerare

I mest belastad riktning, där »Gotland»
och »Drotten» förutsättas bli insatta,
erhålles också 30 % större kapacitet enligt
följande jämförelse.

2 bilfärjor 1 545 passagerare

»Gotland» och »Drotten»

1 190 passagerare

Av tabell å sid. 26 framgår, att »Gotland», »Drotten» och »Visby» år 1947 gjorde tillhoppa 852 turer med en sammanlagd passagerarkapacitet av c:a 440 000 platser. Enligt angiven turplan komma färjorna att göra 840 turer med en total passagerarkapacitet av c:a 620 000 platser.

Enligt kommitténs uppfattning bör kapaciteten såväl totalt som räknat per dygn i mest belastad riktning under högsäsong vara tillfyllest för den passagerartrafik, som i framtiden kan vara att påräkna för sjöfartsleden, i all synnerhet som de resande torde komma att i större utsträckning än hittills övergå till flygbefordran. Ifrågavarande förskjutning av uppdelningen mellan de båda samfärdsmedlen har för övrigt redan gjort sig kännbar för sjöfarten i form av minskat antal passagerare sjöledes under 1949 och stark ökning av antalet flygpassagerare.

Personbilskapacitet

Under godsturer (600 st.) kunna 7 personbilar per gång överföras och vid övriga turer (240) c:a 35 personbilar, varvid räknats med, att mindre bilar komma att överväga. Nu följer en upp-

ställning över personbilskapaciteten vid den tänkta turplanen jämte ungefärlig uppgift på det antal bilar av alla slag, som transporterades med Å.G:s fartyg 1949 inkluderande även Kalmar-trafiken.

Kapacitet per månad då endast enkelturer göras.

50 godsturer: $50 \times 7 = 350$ personbilar

10 övriga turer: $10 \times 35 = 350$ personbilar

Totalt 700 personbilar

Kapacitet per månad, då dubbelturer göras (ex. juli)

50 godsturer: $50 \times 7 = 350$ personbilar

70 övriga turer $70 \times 35 = 2\,450$ personbilar

Totalt 2 800 personbilar

Kapacitet per år vid antagen turplan.

600 godsturer: $600 \times 7 = 4\,200$ personbilar

240 övriga turer: $240 \times 35 = 8\,400$ personbilar

Totalt 12 600 personbilar

Enligt hamnstatistiken för år 1949 ankommo detta år med Å.G:s samtliga fartyg (inkl. i Kalmar-trafiken) 1 467 bilar till Visby och avsändes därifrån 1 662, vilket gör sammanlagt 3 129 st. biltransporter. Med färjorna kunna sålunda befordras ett antal personbilar, som är c:a 4 ggr större än det under nämnda år faktiskt transporterade antalet. Denna kapacitet är i stort sett effektiv, enär vid nuvarande godstrafikvolym personbilstransporterna med lätthet kunna koncentreras till veckoskiften, helger och turismens högsäsong. Möjligheten till personbilstransport med dagtur under högsommaren torde vidare komma att i viss

omfattning bidra till en bl.a. med hänsyn till kapacitetsutnyttjandet önskvärd ökning av passagerarantalet vid dagtur. Det f.n. i förhållande till turistantalet relativt begränsade antalet fordon, som överföres med fartygen, torde böra ses mot bakgrunden av förhållandevis höga frakt- och hamnavgifter samt risker för skador vid nuvarande lastnings- och lossningsförfarande. En sänkning av frakt-kostnaden och eliminerande av skaderisken för personbilar jämte möjlighet för de resande att i omedelbar anslutning till resan taga med sin bil synes vara önskvärd såväl för vederbörande turister som för övriga bilägande resande mellan Gotland och fastlandet.

Restauration

Förhållandevis mindre utrymmen än vad som är fallet på nuvarande fartyg ha ansetts böra på färjorna reserveras för restaurationsändamål. I stort sett torde dock restaurationsmöjligheterna svara mot den utformning som restaurationen f.n. har på Å.G.:s fartyg. Den förhållandevis korta resan, vilken i de flesta fall företages nattetid samt goda restaurationsmöjligheter i såväl Visby som Nynäshamn, synes göra särskilt dyrbara anordningar i detta hänseende onödiga.

Oavsett i vad mån kommitténs framtidsbedömning av särskilt persontrafikens utveckling befinnes riktig, kvarstår som ett faktum, att bilfärjorna med den utformning, som här skisserats, ha en total kapacitet för såväl gods- och personbefordran som personbilstransport, vilken mer än väl täcker den kapacitet, som Å.G. med nuvarande fartygmateriel kan prestera vid högsäsong. Det synes därför

berättigat, att såsom i följande avsnitt skall göras, jämföra kostnaderna för Å.G.:s transportapparat på linjerna Visby—Nynäshamn och Visby—Stockholm (4 fartyg) under ett år (1949) med beräknade kostnader för två bilförande passagerarfärjor enligt kommitténs förslag.

Då Kalmar-trafiken förutsättes fortsätta på samma sätt som hittills, har jämväl hänsyn tagits till denna i kalkylerna, ehuru den icke påverkar jämförelsen.

Såsom tidigare visats, innebär godstrafikens koncentration till linjen Visby—Nynäshamn icke någon merkostnad utan tvärtom en betydande besparing för trafikanterna och samhället.

Jämförelse mellan Å.G.:s kostnader 1949 och beräknade kostnader för bilfärjedrift enligt kommitténs förslag

Till grund för följande kostnadsberäkningar ligga dels beräkningar gjorda i samråd med experter på kombinerad passagerar- och godstrafik av det slag, som bedrivs av Å.G.:s fartyg, dels vissa kostnadsuppgifter, som erhållits från Å.G. Tyvärr har det icke varit möjligt att från Å.G. erhålla så detaljerade uppgifter, att för år 1949 en direkt avstämning av bruttointäkter mot kostnader och vinst blivit möjlig. Å.G. har emellertid lämnat siffror över bruttointäkterna ävensom beträffande vissa kostnader, och dessa siffror möjliggöra tillsammans med de uppgifter, som innehållas i styrelseberättelsen, en total jämförelse mellan beräknade kostnader för bilfärjealternativet och för nuvarande trafikform, som i stort sett kan anses riktig, även om vissa detaljposter äro endast uppskattade.

I nedanstående uppställning redovisas, med någon avrundning, de faktiska *bruttointäkterna* (1—5) för Å.G. under år 1949 och ha samma belopp upptagits för bilfärjealternativet. Dessa poster torde icke erfordra särskild kommentar.

Kostnaderna redovisas i 22 poster (6—27), varvid som utgångspunkt tagits i styrelseberättelsen 1949 tillgängliga eller på annat sätt erhållna uppgifter rörande Å.G.:s kostnader. Uppgifterna om de till färjedriften direkt hörande kostnaderna grunda sig emellertid väsentligen på i bil. VII redovisad kalkyl, vilken jämförts med och avvägs mot erhållna siffror för Å.G. För att en kalkyl beträffande den trafikorganisation, som kommittén förordar, skall kunna jämföras med Å.G.:s kostnader 1949, erfordras uppenbarligen, att kapital-

och räntekostnader samt försäkringspremier upptagas efter samma principer. Beräkning har därför gjorts av dessa kostnader för de båda alternativen, närmast avseende ett fortvarighetstillstånd. Då uppgift icke kunnat erhållas över de kostnader, som varit förenade med Kalmar-trafiken sommartid, har i bilfärjealternativet en sådan kostnad tillagts som en uppskattad total post (17). Vid studiet av kalkylen bör sålunda observeras, att i flertalet delposter för Å.G. ingå kostnader för Kalmartrafiken under det att de motställda delposterna (6—16, 18—27) i bilfärjealternativet endast avse trafiken Visby—Nynäshamn. Efter sammanställningen lämnas under respektive punkter närmare uppgifter, hur de olika kostnads-posterna beräknats eller erhållits.

	A. Å.G. ¹	B. Bilfärje- alternativet ²
<i>Bruttointäkter (1 000 kr.)</i>		
1. Passagerare, 177 435 st.	2 235	2 235 (12: 60/ passa- gerare)
2. Postbefordran	165	165
3. Gods (inkl. lastnings- och lossningsavgifter), 52 395 ton	1 736	1 736 (33 kr./ ton)
4. Restauration för passagerare	281	281
5. Resgodsvgifter	70	70
	Summa bruttointäkter 4 487	4 487

Kostnader (1 000 kr.)

6. Personalkostnader, löner inkl. övertids- och semesterersättning	1 038	673
7. Styrelse och revision	13	13
8. Sjukkostnader	32	22
9. Pensioner, pensionsavgifter och understöd	86	57
10. Kosthåll för personal, råvarukostnad	165	89
	Summa direkta personalkostnader 1 334	854

¹ 5 fartyg, 1086 turer, 98.507 sjömil.

² 2 färjor, (840 turer, 65.520 sjömil), 1 fartyg för sommartrafik på Kalmar (150 turer, 14.500 sjömil, total kostn. redov. vid p. 17). Totalt 993 turer, c:a 80.000 sjömil.

11. Lastnings- och lossningskostnad för gods		
a) Löner till fast anställd stuveripersonal (det s.k. fasta laget)	150	—
b) Löner till hos stuveribolag anställd personal	535	—
c) Lastnings- och lossningskostnad i Nynäshamn för samtrafikgods	100	—
d) Kostnader för truckar och annan hamnmateriel	93	—
Summa lastnings- och lossningskostnader	878	—
12. Avskrivningar		
a) Fartyg	583	417
b) Turistanläggningar och fastigheter	14	14
c) Inventarier	79	79
13. Räntor	437	313
14. Försäkringspremier, fartyg	181	126
15. Bränsle och smörjolja	416	303
16. Underhålls- och utrustningskostnader	412	172
17. Kostnad för Kalmarlinjen	—	300
Summa fartygs- och kapitalkostnader m.m.	2 122	1 724
18. Kostnader för resgods, rengöring av fartyg etc.	75	75
19. Restauration för passagerare, råvarukostnad	155	155
20. Hamnumgälder	50	40
21. Annonser och reklam	35	35
22. Kontorskostnader	67	45
23. Ombudsarvoden	50	30
24. Skadat gods	30	15
25. Skatter	51	51
26. Koncernbidrag till dotterbolag	75	75
27. Diverse kostnader	75	75
Summa övriga kostnader	663	596
<i>Beräknad årlig besparing vid genomförandet av kommitténs förslag i vad avser sjötransporten Gotland—fastlandet</i>		1 823
Summa	4 997	4 997

Såsom framgår av en jämförelse mellan bruttointäkter (4 487 000) och kostnaderna för Å.G.s rörelse 1949 (4 997 000) skulle rörelsen detta år ha gått med underskott å c:a 500 000 kr. Detta underskott

förklaras emellertid av att de kalkylgrunder, som ansetts böra tillämpas för färjealternativet även tillämpats för Å.G. i vad avser kapitalkostnaderna.

Såsom framgår av redogörelsen nedan vid punkt 12 och 13 för beräkningen av avskrivnings- och räntekostnader ha de för Å.G. år 1949 officiellt redovisade kostnaderna uppräknats med resp. 430 000 kr. och 269 000 kr. eller totalt 699 000 kr., varigenom erhålles ett — i penningvärdet vid kalkyltillfället — riktigare mått på Å.G.:s verkliga kapitalkostnader. Drages emellertid detta belopp från ovan angivna totalkostnad för Å.G. om 4 997 000 kr., erhålles en totalkostnad om 4 298 000 kr. Då som ovan antytts det icke varit möjligt för kommittén att erhålla en direkt avstämning av samtliga kostnader mot bruttointäkterna föreligger en differens mellan bruttointäkter — 4 487 000 kr. — och summan av de för kommittén tillgängliga eller av denna uppskattade kostnadsposterna — 4 298 000 kr. — om c:a 200 000 kr. Denna differens torde, såvida icke under året tillskapats en reserv, som korrektiv mot den för lågt bokförda avskrivningskostnaden, bero på, att ovan angivna kostnader för Å.G. (inkluderande även en diversepost på 75 000 kr.) upptagits för lågt. I den mån så är fallet, torde de för lågt angivna kostnaderna väsentligen hänföra sig till godstrafiken, för vilken det är svårare att i detalj angiva kostnaderna för Å.G. än i bilfärjealternativet. De speciellt med persontrafiken sammanhängande kostnaderna torde däremot vara relativt riktigt beräknade. I vilket fall som helst förefaller det sannolikt, att om en fullständigare redovisning av Å.G.:s kostnader varit möjlig, denna i varje fall icke komme att påverka jämförelsen till färjealternativets nackdel utan snarare bli till fördel för nämnda alternativ.

Vidare må erinras om, att jämväl Sta-

tens Priskontrollnämnd har ansett resultatet för 1949 otillfredsställande, varför Å.G. medgivits rätt att 1950 höja persontrafiktaxan utöver den nivå, denna nått genom 1948 års prisförhöjning. Huvudmotivet för denna höjning torde ha varit att möjliggöra större avskrivningar i likhet med vad som räknats med i kalkylen ovan.

Därutöver må påpekas, att i den allmänna prispolitiken inom landet under efterkrigstiden man icke i full utsträckning räknat med de faktiska kapitalkostnaderna i syfte att hålla priserna nere. Vid jämförande kalkyler, avseende så lång tid som fartygs ekonomiska livslängd, har kommittén funnit det ofrånkomligt att räkna med de faktiska kostnaderna.

6 A. (Å.G.) Personalkostnad

Enligt styrelseberättelse för 1949 har till arbetare och ombordanställt manskap (133 st.) utbetalats 617 000 kr., till styrelsen och verkställande direktören 35 600 kr. och till övriga befattningshavare 663 200 kr. eller sammanlagt 1 315 800 kr.

Enligt uppgift (avseende september 1950) fördelade sig personalen på ombordanställda och övriga befattningshavare sålunda:

»Gotland»	27
»Drotten»	23
»Visby»	34
»Gute»	22
Extra städerskor	25
	<hr/>
	131
Kontoret	36
Hamnen	20
Verkstäderna	17
Trädgården	6
	<hr/>
	79

Dessa uppgifter synas väl stämma med de medeltalssiffror, som angivits i styrelseberättelsen för 1949. Sannolikt är emellertid det stora antalet extra städerskor beroende på tillfälliga förhållanden i samband med sommarsäsongens slut, varför det genomsnittliga antalet anställda ombord ej torde böra uppskattas högre än till 115 personer, varav c:a 35 torde utgöras av kvinnlig (väsentligen restaurations-) personal och resten, 80 personer, manlig båtpersonal. I löner till restaurationspersonal har under 1949 enligt uppgift från Å.G. utbetalats 103 000 kr. och till »kontorspersonal inkl. administration» 266 300 kr. Uppgift har icke kunnat erhållas om utbetalda löner till hos Å.G. anställd lastnings- och lossningspersonal (20 st.) och verkstadsarbetare (17 st.). Löner till dessa 37 i september 1950 anställda har av kommittén uppskattats till 7 500 kr./anställd, vilket gör för lastnings- och lossningspersonal (det s.k. »fasta laget») 150 000 kr. och för verkstadsarbetare 127 000 kr. I förtydligande syfte har syntts lämpligt att under *punkt 11* upptaga samtliga kostnader för lastning och lossning av gods, varför angivna belopp, 150 000 kr, här fråndragits det i styrelseberättelsen angivna beloppet om 1 315 000 kr. Vidare har till undvikande av dubbelräkning totalbeloppet minskats med beräknade löner till verkstadsarbetare, 127 000 kr., då denna kostnadspost enligt uppgift från Å.G. till väsentlig del ingår i av Å.G. uppgivna underhålls- och utrustningskostnader (punkt 16). Under punkt 6 A. upptages sålunda:

Total lön till samtlig personal 1 315 800 kr.

·/. lön till av Å.G. avlönade lastnings- och lossningsarbetare och verkstadspersonal 277 000 kr.

6 A. Personalkostnad 1 038 000 kr.

6 B. (Bilfärjealternativet). Personalkostnad

Personalkostnaden för två bilfärjor har i bil. VII upptagits till 450 000 kr., avseende en total personal av 62 personer, dvs. 31 per fartyg. Detta personalantal synes sannolikt vid en jämförelse med förhållandena å Å.G.'s kombinerade passagerar- och lastfartyg. I kalkylen har inlagts 35 % tillägg för semester- och övertidsersättningar. En jämförelse med Å.G.'s beräknade genomsnittliga personalantal å fartygen (115 st.) med frånräknande av, per år räknat, högst 8 anställda för Kalmartrafiken utvisar sålunda en besparing av c:a 45 personer, vilket antal också förefaller sannolikt med hänsyn till att fartygsantalet nedbringas med två enheter. Till personalkostnad för färjorna, 450 000 kr., har lagts kostnad för personal i land enligt följande.

Kontorspersonal. Med beaktande av den förenkling av kontorsarbetet, i vad avser godstransporterna, som förutses bli ernådd vid genomförandet av kommittéförslaget, ävensom av omständigheten, att i landtransportkalkylen (sid. 57) intagits de relativt obetydliga direkta administrationskostnader, som äro förbundna med denna trafik (70 000 kr.), samt med hänsyn tagen till förhållandet, att personalantalet för fartygen nedbringas från i genomsnitt per år räknat 115 personer till högst 70 eller med c:a 40 %, har det syntts skäligt icke upptaga kostnaden för kontorspersonal — liksom också den nedan närmare behandlade summan av

andra personalkostnader än löner — till högre belopp än 2/3 av motsvarande Å.G.-kostnader 1949 eller för den förra posten, 178 000 kr.

Trädgårdsarbetare

Redovisade 6 trädgårdsarbetare upptagas med ett uppskattat belopp av 45 000 kr. motsvarande 7 500 kr. per anställd, och man är alltså framme vid summan

6 B. Personalkostnad 450 000
+ 178 000 + 45 000... = 673 000 kr..

7 A. och 7 B. Styrelse och revision

Styrelse- och revisionskostnad upptages i båda fallen med det av Å.G. för år 1949 redovisade beloppet.

8 A.—9 A. Sjukkostnader, pensioner, pensionsavgifter och understöd

Uppgift om sjuk- och pensionskostnader 1949 har erhållits från Å.G.

8 B.—9 B.

Såsom motiverats under punkt 6 B. upptages dessa kostnader med 2/3 av beloppen vid 8 A.—9 A. I bil. VII angivna, väsentligt lägre belopp avse endast ombordanställd personal.

10 A.—10 B. Kosthåll för personal, råvarukostnad

Råvarukostnaden för kosthåll till ombordanställd personal har uppskattats till 4 kr./person och dag. För bilfärjealternativet (62 personer) erhålles vid denna råvarukostnad beloppet 89 000 kr. och för Å.G. (115 personer) beloppet 165 000 kr. I bil. VII angiven kosthållskostnad om

5 kr./person och dag synes vara högt beräknad. Vid en beräkning baserad å sistnämnda kostnad för kosthåll ökar differensen till färjekalkylens favör med 19 000 kr. Försiktigtvis har jämförelsen baserats på angivna lägre kosthållskostnad om 4 kr.

11 A. Lastnings- och lossningskostnader för gods

De vid nuvarande organisation uppkommande lastnings- och lossningskostnaderna för gods äro av särskilt intresse, då dessa kostnader elimineras i färjealternativet. Som framgår av landtransportkalkylen å sid. 57, har kostnaden för omlastningscentral i Nynäshamn inlagts i denna kalkyl. Uppgifterna under b), c) och d) ha erhållits från Å.G., medan under a) upptagen kostnad för det s.k. »fasta laget» beräknats med ledning av från Å.G. erhållen uppgift om antal arbetare i hamnen under september 1950. Lönekostnaden, 150 000 kr., har, såsom framgår av ovanstående, frändragits Å.G. lönekostnad under punkt 6 A. Det bör bemärkas, att under c) upptagen lastnings- och lossningskostnad i Nynäshamn om 100 000 kr. endast utgör en del av samtliga med omlastningen därstädes förbundna kostnader och därtill endast avser godstrafiken. Enligt senast tillgängliga, från Stockholm —Nynäs järnväg erhållna uppgifter torde årskostnaderna för lastning och lossning av gods och bilar i Nynäshamn uppgå till lägst c:a 225 000 kr., varav trafikanterna i form av särskilda avgifter påföras c:a 85 000 kr., medan återstående belopp bäres av Å.G. och Stockholm—Nynäs järnväg enligt viss fördelningsgrund. Här upptagen lastnings- och lossningskostnad, 878 000 kr., synes därför vara försiktigt beräknad, och är det motiverat att, såsom

skett på sid. 40 i detta betänkande, uppskatta de totala med lastnings- och lossningsarbetet sammanhängande kostnaderna till 900 000 kr. Att detta belopp till storleksordningen är relativt rätt upptaget bestyrkes vidare av uppgifter lämnade av Å.G. vid ovan omnämnda gods- trafikundersökning i maj månad 1949 och av det förhållandet att vid sammanräkning av samtliga kostnadsposter för Å.G. en differens enligt ovan (sid. 70) föreligger mellan bruttointäkter och kostnader om c:a 200 000 kr.

12 A. Avskrivningar

I vinst- och förlusträkningen för Å.G. år 1949 äro följande belopp upptagna:

Avskrivning å fartyg	152 700 kr.
Avskrivning å turistanläggningar och fastigheter . . .	13 700 »
Avskrivning å inventarier . .	78 600 »

Enligt uppgift av direktören K. Söderlund, som byggt motorfartyget Gotland och jämväl kostnadsberäknat de föreslagna bilfärjorna till c:a 6 150 000 kr. per styck (mars 1950), kan återanskaffningsvärdet för ett passagerarfartyg av typen m/s »Gotland» beräknas till samma belopp. En försiktig beräkning av återanskaffningsvärdet för Å.G.:s fem fartyg stannar vid 17 à 18 mkr eller 3,5 mkr per fartyg. Därvid har hänsyn tagits till, att Kalmar-trafiken syntes även i fortsättningen böra upprätthållas med en »second hand» båt, och att återanskaffningsvärdet för lastfartyg av typen »Gute» är väsentligt lägre än för passagerarfartygen (2 mkr). Då jämförande kalkyler böra avse ett fortvarighetstillstånd (jämför användningen av återanskaffningspriser vid beräkning för taxeändamål av SJ:s avsätt-

ningar till värdeminskningsskonto) erfordras för en korrekt jämförelse med bilfärjealternativets avskrivningskostnader, att det i V.O.F.-räkningen upptagna avskrivningsbeloppet justeras. Räknas därvid med en avskrivningsperiod av 30 år, erhållas följande siffror:

$$\begin{array}{l} \text{Avskrivning å} \\ \text{återanskaffningsvärde} \quad \frac{17\,500\,000}{30} = 583\,000 \text{ kr.} \end{array}$$

I V.o.F.-räkning upptaget	
avskrivningsbelopp . . .	152 700 kr.
Erforderlig uppräknin . .	430 300 kr.

Avskrivningar för fastigheter och inventarier upptagas med av Å.G. för 1949 redovisade belopp lika i båda alternativen och påverka sålunda ej kostnadsjämförelsen.

12 B.

Anskaffningskostnaden för två bilfärjor jämte anordningar för angörandet av färjor upptages till ett runt belopp av 12,5 mkr. Med tillämpning av samma principer för avskrivningarnas beräkning som för Å.G. enligt 12 A. upptages under denna punkt

$$\frac{12\,500\,000}{30} = 417\,000 \text{ kr.}$$

13 A. och 13 B. Räkningar

Å nominella aktiekapitalet utdelas normalt i Å.G. 10 %, vilket gör 105 000 kr. Kostnadsräntor med avdrag

för intäktsräntor uppgå till	63 000 »
<hr/>	
Totalt	168 000 kr.

För ett fortvarighetstillstånd torde i analogi med beräkningsmetoden för avskrivningar schematiskt böra räknas med

5 % ränta å halva återanskaffningsvärdet för fartygen enligt följande.

$$\text{Räntor, Å.G.} \frac{17\,500\,000 \times 5}{2 \times 100} = 437\,000 \text{ kr.}$$

Erforderlig uppräknig
(437 000 ·/. 168 000)..... 269 000 kr.

Räntor, bilfärjealternativet
beräknas efter enahanda
grunder sålunda

$$\frac{12\,500\,000 \times 5}{2 \times 100} = \dots\dots 313\,000 \text{ kr.}$$

14 A. och B. Försäkringspremier för fartyg

Försäkringsvärdet å Å.G.:s 5 fartyg är f.n. 8 550 000 kr., vilket belopp sålunda i det närmaste motsvarar halva den beräknade återanskaffningskostnaden.

År 1949 erlagda försäkringspremier uppgingo till 181 000 kr. I jämförande kalkyl för bilfärjorna avseende ett fortvarighets-tillstånd synes riktigt, att med utgångspunkt från detta premiebelopp beräkna premien för färjorna å halva anskaffningsvärdet = 6 150 000 kr., vilket belopp är c:a 30 % lägre än nuvarande försäkringsvärde.

Fartygspremier för *bilfärjor* 180 000 kr.
·/. 30 % = 126 000 kr.

15 A. och B. Bränsle och smörjoljor

Beloppen vid 15 A. ha erhållits från Å.G. och vid 15 B. från kalkylen i bil. VII.

16 A. och B. Underhålls- och utrustningskostnader

Uppgift om Å.G.:s kostnad — 412 000 kr. — har erhållits från Å.G. med förmälan, att däri ingå arbetslöner till hos Å.G. anställda verkstadsarbetare. Till undvikande av dubbelräkning har med

ledning av Å.G.:s uppgift om antalet verkstadsarbetare den totala personalkostnaden en l. Å.G.:s styrelseberättelse reducerats i enlighet med vad som angivits vid punkt 6 A. ovan.

Underhålls- och utrustningskostnader i bilfärjealternativet ha upptagits med 172 000 kr. I denna summa ingå följande i driftskalkylen, bil. VII, beräknade belopp;

Diverse förbrukningsartiklar	30 000 kr.
Årlig dockning, reservdelar	
och löpande underhåll	.. 106 000 »
Klassning	36 000 »
	<hr/>
	172 000 kr.

Angivna belopp bör jämföras med Å.G.:s totalkostnad, minskad med beräknad underhållskostnad för Å.G.:s fartyg, »Thjelvar», som upprätthåller trafiken på Kalmar. Sistnämnda kostnad ingår, som ovan nämnts, i bilfärjealternativet under punkt 17 B. Årlig underhålls- och utrustningskostnad för »Thjelvar» synes böra uppskattas till 75 000 kr., varför mot 172 000 kr. för bilfärjealternativets 2 fartyg svarar (412 000 ·/. 75 000) 337 000 kr. för Å.G.:s fyra fartyg. En jämförelse mellan beräknade genomsnittliga årskostnader av detta slag för ny fartygsmateriel under en 30-årsperiod och verkliga kostnader för äldre fartyg är ej helt rättvisande i de fall, då den senare materielen är genomsnittligt äldre än 15 år, vilket är förhållandet med Å.G.:s materiel.

Då emellertid Å.G.:s kostnader av detta slag år 1949 ej voro särskilt höga och därtill kostnaden för Kalmarbåt i bilfärjealternativet under punkt 17 upptagits med relativt betydande belopp, synes ej erforderligt att avvika från den av Å.G. faktiskt redovisade kostnaden.

17 B. Kostnad för Kalmarlinjen

Angivet belopp, 300 000 kr., är beräknat och medtages här för att erhålla full jämförelse mellan de två alternativen till trafikorganisation. Beloppet omfattar samtliga kostnader för Kalmartrafiken med undantag för vad som belöper på råvaror för restaurationsrörelsen.

18 A. och B. Kostnader för resgods, rengöring av fartyg etc.

Dessa kostnader ha beräknats med ledning av uppgifter från bl.a. Å.G. De få anses ungefärliga, men då de böra upptagas med samma belopp i båda alternativen, påverkas ej jämförelsens slutresultat av en ändring uppåt eller nedåt.

19 A. och B. Restauration för passagerare, råvarukostnad

Vad som anförts under föregående punkt gäller även här. Till ledning vid beräkningen har tjänat uppgiften under punkt 4, enligt vilken bruttointäkten från passagerarna utgjorde 281 000 kr., vilket belopp syntes motivera en råvarukostnad om 155 000 kr.

20 A. och B. Hamnumgälder

Beloppet är beräknat i bil. VII och har upptagits 50 000 kr. för Å.G. och 40 000 kr. i bilfärjealternativet.

21 A. och B. Annonser och reklam

Beloppet har erhållits från Å.G. och upptagits oförändrat i båda alternativen.

22 A. Kontorskostnader

Beloppet har erhållits från Å.G. och avser kostnader utöver bl.a. personalkostnader och avskrivningar.

22 B. Kontorskostnader

Enligt vad som anförts vid bl.a. 6 B. har det ansetts motiverat att här upptaga 2/3 av den av Å.G. redovisade kostnaden.

23 A. och B. Ombudsarvoden

Alla med godstrafikens organisation förknippade direkta kostnader ingå i landtransportkalkylen. Den för Å.G. beräknade kostnaden avser såväl gods- som persontrafik, varför Å.G.:s till 50 000 kr. beräknade kostnader i bilfärjealternativet ansetts böra motsvaras av 30 000 kr. avseende endast persontrafiken.

24 A. och B. Skadat gods

Skadorna å gods beräknas komma att minska avsevärt med den godstrafikorganisation, som kommittén förordar. Följaktligen förefaller det motiverat att i bilfärjealternativet räkna med halva den för Å.G. angivna kostnaden vid nuvarande ordning.

25. Skatter och 26. Koncernbidrag

De av Å.G. redovisade beloppen ha till fullständigande av jämförelsen upptagits oförändrade i båda alternativen.

27. Diverse kostnader

Beloppet är uppskattat till betryggande belopp och upptages lika i båda alternativen.

Sammanfattning av kalkylerna för land- och sjötransporten

Ovan redovisade jämförelse mellan kostnaderna för sjötransporten enligt nuvarande trafikform och enligt det av kommittén förordade färjealternativet utvisar en total årlig skillnad till kommitté-

förslagets fördel om 1 800 000 kr., vilket motsvarar hela Å.G.:s bruttointäkt 1949 för gods- och resgodsbefordran. Till detta belopp är likväl att lägga den till 300 000 kr. beräknade besparingen vid landtransporten, allt räknat efter 1949 års trafik- och kostnadsförhållanden.

Den sålunda till 2 100 000 kr. beräknade totala besparingen är så stor, att det synes motiverat att här i en schematisk uppställning än en gång angiva, hur densamma fördelar sig på olika sektorer av transportapparaten och transportproceduren.

- | | |
|---|-------------|
| 1. Lastnings- och lossningskostnader i sjötransporten elimineras | 900 000 kr. |
| 2. Å.G.:s lastfartyg »Gute» och ett av de kombinerade passagerar- och lastfartygen på linjen Stockholm—Nynäshamn bli överflödiga. De totala personal-, kapital- och övriga drifts- och administrationskostnaderna för dessa båda fartyg kunna uppskattas till lägst c:a | 800 000 » |
| 3. Den beräknade besparingen å landtransportsidan har utförligt motiverats å sid. 60 — ff, och upptages med | 300 000 » |
| Summa 2 000 000 kr. | |

Med stöd av bl.a. denna återblick på de huvudposter, som ingå i den till något över 2 mkr beräknade totala besparingen, har kommittén funnit sig kunna vid sitt ställningstagande utgå från beloppet 2 mkr såsom uttryckande den sannolika besparingen vid genomförandet av dess

förslag. (Denna avrundade siffra kommer att användas i det följande).

Friställande av arbetskraft

I det arbetsmarknadsläge, som varit rådande sedan drygt 10 år tillbaka, och vilket karakteriserats med slagordet »överfull sysselsättning», synes det vara av särskilt intresse undersöka, i vad mån förverkligandet av kommitténs förslag skulle leda till ett friställande av arbetskraft. Redan den beräknade besparingens storlek antyder, att så måste bli fallet i en — särskilt i förhållande till trafikrörelsens omfattning — betydande utsträckning.

Eftersom antalet fartygsenheter å Visby—Nynäshamn (—Stockholm) minskas med 50 %, och då vidare lastnings- och lossningskostnaderna, som praktiskt taget helt bestå av personalkostnader, enligt sjötransportkalkylen uppgå till så stort belopp som 900 000 kr., och då slutligen förenklingen i sagda procedur även får anses utgöra den huvudsakliga förklaringen till den för landtransporten beräknade besparingen om 300 000 kr., förefaller det antagligt, att den arbetskraftsbesparing, som ernås, motsvarar 75 % av den beräknade totala besparingen eller 1 500 000 kr. Efter en genomsnittslön av 7 000 kr./år och anställd motsvarar detta ett friställande av arbetskraft om drygt 200 personer.

Samhällsekonomisk nettoinvestering

Om man, såsom här skett, skärskådar den uppställda frågan från allmänekonomiska synpunkter samt lägger beräkningarna på relativt lång sikt, närmast att motsvara ett fortvarighetstillstånd, fram-

står det således som väl motiverat att söka genomföra kommitténs förslag, så snart organisatoriska och andra förutsättningar därför av praktisk art kunna komma att föreligga. Uppenbart är emellertid, att det faktiska utfallet av en omläggning måste bli i hög grad beroende av de allmänna ekonomiska förhållandena vid den tidpunkt, då fartygsbeställning sker, detta såväl i vad gäller läget å kapitalmarknaden som beträffande arbetsförhållandena inom skeppsbyggnadsindustrin. Kommittén är väl medveten om, att den aktuella situationen är särdeles ogynnsam på båda dessa områden, men denna omständighet har icke ansetts behöva eller kunna få påverka vare sig det kommittén förelagda planeringsarbetet eller ett blivande ställningstagande i princip vid ärendets vidare behandling. Så länge förhållandena växla snart sagt från vecka till vecka, synes knappast finnas annat val än att helt lämna fluktuationerna åsido, och kommittén har i ett sådant läge funnit lämpligast att i sin redogörelse bibehålla de siffror, vilka insattes i kalkylen vid tiden för utarbetandet av färjeförslaget (våren 1950) och som motsvarade dåvarande prisförhållanden.

Med hänsyn till bl.a. sannolikheten, att den ekonomiska politiken under en längre tid framåt kommer att stå i investeringsbegränsningens tecken, har kommittén ansett sig böra ägna särskild uppmärksamhet åt storleken av den samhällsekonomiska nettoinvestering — ett uttryck, som närmare förklaras nedan — vilken kräves för realiserande av dess förslag.

Räknat efter förenämnda prisförhållanden te sig bruttoinvesteringarna enligt kommitténs förslag på i stort sett följande sätt:

Landtransportmedel:

Investering i fordon	1 425 000	
Investering i byggnader (omlastningscentral)	100 000	1 525 000

Sjötransportmedel:

Investering i färjor	12 300 000	
Investering i hamnar för angörandet av färjor . . .	200 000	12 500 000

Total nyinvestering sålunda c:a 14 000 000

En beräkning av motsvarande samhällsekonomiska nettoinvestering, vilken är lika med ovan angivna nyinvestering minskad med värdet å de reall tillgångar, som vid den föreslagna omorganisationen bli tillgängliga för andra uppgifter, kan ej göras annat än uppskattningsvis.

Beträffande landtransportmedlen kan allmänt sägas, att kostnaderna för den föreslagna biltransportorganisationen motsvaras av besparingar av bilmateriel, som nu användes för de lokala transportererna, liksom av järnvägsmateriel. Organisationen innebär sålunda endast övergång från viss typ av fordon till en annan, utan att dock därför den totala investeringen i landtransportmedel sannolikt behöver ökas ens temporärt, eftersom ersättningsanskaffning av såväl järnvägs- som bilmateriel ständigt pågår. På längre sikt bör det bli en minskning.

Vad beträffar omlastningscentralen i Nynäshamn, ersätter denna ett eljest förefintligt mycket aktuellt behov av skydd för gods, som lagras på kaj i samband med omlastning, detta såväl i Stockholm och Nynäshamn som i Visby.

Kommittén anser sålunda, att man ur investerings synpunkt är på den säkra sidan, om man bortser från dessa kostnader, och denna uppfattning synes bestyrkt av relationen mellan nuvarande transportkostnader och motsvarande kostnader vid den föreslagna organisationen. Såsom framgår av beräkningen å sid. 60, erhålles den kvalitetshöjning av transporttjänsten, som en koncentrering av godstrafiken till Visby—Nynäshamn innebär, icke blott utan extra kostnad, utan koncentrationen medför t.o.m. en väsentlig besparing. Den kalkylerade storleken härav, 300 000 kr., överensstämmer i stort sett med det belopp, som nu utgår i årlig järnvägsfrakt för den del av godset, som befordras mellan Stockholm och Nynäshamn.

Beträffande sjötransportmedlen må nämnas, att ångfartyget Thjelvar, som är byggt 1876, av Å.G. anses böra inom den allra närmaste tiden ersättas med ett nytt fartyg. Återanskaffningskostnaden beräknas till 3,5 milj. kr. Med frånräknande av fartygets nuvarande värde, som uppskattas till 500 000 kr., återstår sålunda ett omedelbart nettoinvesteringsbehov för den nuvarande trafikorganisationen å c:a 3 milj. kr. Att det nya fartyget säkerligen skulle insättas mellan Visby och Nynäshamn, är ett förhållande, som kan lämnas åsido i detta sammanhang. Ångfartygen »Visby» och »Drotten» äro byggda 1924 resp. 1928. Med en normal användningstid av 30 år skulle teoretiskt dessa fartyg behöva ersättas 1954 resp. 1958, alltså inom en nära framtid. Emellertid ha fartygen underhållits och förbättrats successivt i sådan omfattning, att de sannolikt äro användbara under längre tid. De torde dock redan nu draga så

höga underhållskostnader, att ur ekonomisk synpunkt utrangering därav synes böra komma till stånd inom de närmaste 10—15 åren. Då Kalmartrafiken under sommaren alltjämt anses böra uppehållas med särskilt fartyg, synes det lämpligt att räkna med, att »Drotten» i den föreslagna organisationen övertar »Thjelvars» roll. Försäkringsvärdet å »Drotten», 1,6 milj. kr., antages motsvara fartygets värde, när det förutsättes ingå i den föreslagna trafikorganisationen. Bruttoinvesteringen för den nya sjötransportorganisationen blir sålunda 12 500 000 kr. för linjen Visby—Nynäshamn—Visby och 1 600 000 kr. för Kalmarlinjen eller tillhopa 14 100 000 kr. Denna investering motsvaras av följande minskade investeringsbehov och till förfogande ställd fartygsmateriel inom nuvarande Å.G.

	Kr.
Genom den nya organisationen onödiggjord anskaffning av fartyg i stället för Thjelvar	3 000 000
Försäljning av lastfartyget Gute. Försäkringsvärde/nuvärde	1 800 000
Försäljning av motorfartyget Gotland. Försäkringsvärde/nuvärde	3 000 000
Försäljning av ångfartyget Visby. Försäkringsvärde/nuvärde	1 500 000
Försäljning av ångfartyget Drotten. Försäkringsvärde/nuvärde	1 600 000
	10 900 000

Den samhällsekonomiska nettoinvesteringen för att med ny fartygsmateriel å Visby—Nynäshamn—Visby-linjen och med ångfartyget Drotten för sommartrafiken Visby—

Kalmar—Visby genomföra kommitténs förslag uppgår sålunda till (14 100 000·/· 10 900 000) 3 200 000 kr.

I detta sammanhang må erinras därom, att kommittén i sin kostnadsjämförelse å sid. 73 beräknat återanskaffningskostnaden i 1949 års penningvärde för Å.G.:s fartygsmateriel till 17 500 000 kr.

Den föreslagna trafikorganisationen förutsätter insättandet mellan Visby stad och Gotlands landsbygd av godsbillinjer, vilka skola utgöra stommen i den utvidgade biltransportorganisation, som kommer att erfordras vid ett eventuellt nedläggande av järnvägarna på Gotland. Beträffande vägväsendet må nämnas, att det såväl mellan Stockholm och Nynäshamn som mellan Visby och olika orter på Gotland redan har en sådan kapacitet och utbyggnad, att den föreslagna organisationen kan genomföras utan ytterligare investeringar på detta område. På längre sikt torde dock en koncentration av transporterna till landsvägstransporter böra medföra ökat intresse åt fortsatt standardhöjning av vägnätet.

Subventionering eller rationalisering av nuvarande trafik?

I det föregående (sid. 33) har visats, att jämfört med orter på fastlandet med järnvägsförbindelse Gotland i godstaxehänseende kan sägas ligga på ett »meravstånd» utöver det verkliga avståndet från Stockholm samt att detta meravstånd kan anges till för Visby 400—600 km och för Burgsvik 500—700 km.

Av naturliga skäl blir en jämförelse mellan å ena sidan en ös kostnader för transport till och från ett mer eller mindre närliggande fastland och å andra

sidan transportavgifterna på detta fastland alltid haltande. Även om sålunda olika meningar kunna göra sig gällande, i vilken grad Gotland är i jämförelse med andra landsdelar missgynnat ur transportkostnadssynpunkt, synes det dock kommittén uppenbart, att en så stor skillnad i transportavgifter som den konstaterade icke bör anses skälig, utan att åtgärder böra vidtagas för att bereda Gotland större jämställdhet i detta hänseende med fastlandet.

Med nuvarande organisation av trafiken torde det vara oundvikligt, att transportkostnaderna mellan Stockholm och Visby, där huvuddelen av trafiken går, måste uppgå till belopp, som ligga väsentligt över de bl.a. genom biltrafiken nedpressade stycke godsfrakterna för motsvarande avstånd på fastlandet. Orsakerna härtill ha ingående berörts i det föregående. Det är dessutom allmänt känt, att på de sträckor, där järnvägs- och biltrafiken konkurrerar om godset, den inrikes sjöfarten kämpar med stora svårigheter. Gotland har en särställning, i det att, frånsett flyget, sjöfarten är dess enda förbindelselänk med fastlandet. Med näringslivets fortgående specialisering kommer Gotlands beroende av fastlandet att alltmer ökas ur såväl införsels- som avsättningsynpunkt, och trafikmedlens uppgift att främja denna utveckling blir alltmer betydelsefull.

I detta sammanhang må erinras om, att staten i olika former och i relativt betydande omfattning vidtagit åtgärder för att stärka det gotländska näringslivet. Sålunda har under tiden 13/5 1947—4/11 1949 anslag beviljats Gotlands företagareförening u.p.a. med ett sammanlagt belopp av 1 398 000 kr., vilket utgör en betydande

del av samtliga inom landet under samma tid beviljade anslag för detta ändamål. Vid periodens slut hade därav utanordnats 858 000 kr.

Genom att särredovisning föreligger över det ekonomiska resultatet vid SJ bannät på Gotland — i motsats till vad fallet är vid olika bandelar på fastlandet — är det möjligt att erhålla en bild av i vad mån staten med belastning av SJ-fond subventionerar järnvägstrafiken på Gotland. Storleken av ifrågavarande uppoffringar framgår av vad ovan anförts å sid. 44.

Även ABA redovisar förlust å den på Gotland bedrivna flyglinjen. Förhoppning finnes dock, om att flygförbindelsen bl.a. i och med planerad övergång till större flygplanstyper relativt snart skall bli bärkraftig. Antalet flygpasagerare har ökat i snabb takt de senaste åren.

Att 1944 års hamnutredning föreslagit åtgärder från statens sida i syfte att sänka hamnavgifterna i Visby hamn, finnes omförmålt å sid. 30 ovan.

Slutligen må nämnas, att riksdagen fattat principbeslut om anslag å 9,5 mkr som räntefritt statsbidrag för att möjliggöra överföring av elektrisk kraft till Gotland.

Det allmännas intresse av att stärka näringslivet på Gotland synes sålunda väl dokumenterat. Enligt kommitténs mening torde emellertid bland de åtgärder, som kunna diskuteras, knappast någon ha en så allmänt gynnsam effekt för det gotländska näringslivet som anordnandet av en billig, snabb och ändamålsenlig reguljär godstrafikförbindelse med fastlandet. Ur denna synpunkt skulle, därest ej den reguljära trafikens kostnader kunde sänkas, en subventionering av godstrafiken i

denna förbindelse till angelägenhetsgraden gå före eller åtminstone få anses vara jämställd med hittills vidtagna eller föreslagna åtgärder. I realiteten torde fortvaron av höga transportavgifter i den reguljära förbindelsen med fastlandet få anses avsevärt minska den gynnsamma effekt, som förväntas ernådd genom andra åtgärder till näringslivets bästa. I ett allmänt trafikpolitiskt program synes emellertid subventionsvägen böra stå endast som en nödfallsåtgärd att tillgripas, då alla andra möjligheter att sänka transportavgifterna uttömts. Även om vissa resultat torde ha nåtts av Å.G. i dess strävan att mekanisera viss del av transportarbetet i hamnarna, har dock någon påtaglig förändring i form av sänkta transportkostnader ej redovisats för kommittén. Det är visserligen sant, att godsfrakterna efter en höjning med 50 % (för lantbruksprodukter 33 1/3 %) vid krigsutbrottet 1939 därefter ej ansetts böra höjas. I stället ha emellertid persontrafiktaxorna höjts vid två olika tillfällen, nämligen 1948 och 1950.

Då besparingsmöjligheterna därtill vid övergång enligt kommitténs förslag till ny fartygsmateriel och ny trafikform beräknas uppgå till större belopp än Å.G.:s totala intäkter 1949 för godsbefordran och ur allmänna synpunkter ett friställande av arbetskraft per år räknat om c:a 200 personer erhålles för en så måttlig samhällsekonomisk nettoinvestering som av storleksordningen 3 à 4 milj. kr., därest förslaget realiseras innan större delen av Å.G.:s tonnage av åldersskäl ändock behöver ersättas och en total nyinvestering i framtiden med i stort sett nuvarande utformning av fartygsmaterielen ställer sig väsentligt dyrare än enligt kommitténs

alternativ, har kommittén ur strikt ekonomiska utgångspunkter kommit till den uppfattningen, att åtgärder snarast böra vidtagas för ett genomförande av förslaget.

För fullständighetens skull må dock här tilläggas, att kommittén icke varit främmande för att vissa besparingar torde kunna göras inom ramen för nuvarande trafikorganisation, exempelvis genom utvidgad användning av lastpallar och i anslutning därtill vissa ombyggnader av nuvarande fartyg. Besparingsmöjligheterna bedömas emellertid vara så begränsade, att de icke erbjuda någon lösning av problemet. Den gjorda detaljundersökningen av godsstrukturen utvisar att denna är av så oenhetlig karaktär, att forsling av godset på pallar från avsändare till mottagare i praktiken torde kunna genomföras endast för en mindre del av godskvantiteten. Därtill kommer att returtransport av lastpallar med den mängd av avsändare och mottagare av relativt små godskvantiteter av varierande slag, som det i gotlandstrafiken rör sig om, vållar problem, som äro mycket svåra att bemästra. Härtill kommer emellertid, såsom påpekats på sid. 48, att kombinerad trailer- och färjetransport skapar väsentligt större förutsättningar för användning av pallsystemet i en *obrutten* transportkedja med undvikande av fördyrande returtransport av tomma lastpallar. Då såsom framgår av vad som anförts tidigare, hänsyn i de jämförande kalkylerna icke tagits till den rationalisering, som kan erhållas i denna riktning, kvarstår såsom ett faktum, att de eventuella mindre besparingar, som vid nuvarande godstransportsystem kunna göras genom ökad användning av exempelvis lastpallar, *i minst samma grad kunna på-*

räknas vid från-dörr-till-dörr-organisation av godstrafiken enligt kommittéförslaget. Under sådana förhållanden har kommittén funnit sig böra avvisa tanken på ytterligare investeringar i tonnage och lastnings- och lossningsmateriel av det slag, som nu kommer till användning.

Det primära mål, kommittén uppsatt för sitt arbete, nämligen eliminering av den konstaterade »merbelastningen» av godset om c:a 18 kr./ton (vid 1949 års trafik c:a 900 000 kr.) rymmes väl inom den årliga *besparing* på längre sikt om sammanlagt 2 000 000 kr., som den föreslagna organisationen gör möjlig. För att nå detta mål, erfordras vare sig subventionering av frakt- eller nuvarande mycket höga hamnavgifter, vilka senare även äro inräknade i den angivna »merbelastningen» om 18 kr./ton och som av kommittén föreslås inräknade i frakten. Den tekniska utformningen av kommittéförslaget ger vidare Gotland god garanti för att biltaxorna i linjetrafik på fastlandet bli normerande för taxesättningen i den reguljära trafiken. Då all sannolikhet talar för att biltransportkostnaderna i framtiden i allt högre grad bli avgörande för taxesättningen på fastlandet för stycke gods- trafik på dessa avstånd, synes förslaget motsvara de krav, som för framtiden kunna ställas på taxesättningen för den reguljära godstrafiken till och från Gotland. Därutöver synes viss sänkning av övriga taxor vara befogad och möjlig att genomföra.

Det torde emellertid icke ankomma på kommittén att framlägga konkreta förslag till utformning av taxorna. I detta sammanhang vill kommittén blott framhålla, att det är önskvärt, att hytt- och salongs- platsavgifterna under vintersäsongen icke

ligga högre än att de resande under denna tid i största möjliga utsträckning utnyttja de då lediga hyttplatserna. År 1949 uppgick Å.G.'s persontrafikintäkter under månaderna januari—april, oktober—december till 587 476 kr. Det restbelopp, som enligt beräkningen ovan står till förfogande efter föreslagen sänkning av godstaxorna, utgör 1 100 000 kr. Detta belopp torde bl.a. medge en relativt betydande reduktion av passageraravgifterna vintertid, vilken reduktion måhända bör kunna kombineras med införandet av tur- och returbiljetter av samma typ som vid SJ. Därutöver är det önskvärt, att avgifterna för befordran av personbilar sänkas, så att både Gotlands befolkning vid besök på fastlandet och turisterna vid besök på Gotland i större utsträckning än nu finna det ekonomiskt att använda sina personbilar. Då färjorna ha ledigt personbilsutrymme under högsäsong och vid veckoskiftet, torde en sänkning av nuvarande taxa, som i det närmaste är prohibitiv vid kortare resor, kunna genomföras utan någon större inkomstminskning för företaget. Även med sålunda — vid bibehållet penningvärde — tänkbara taxelättnader kvarstår ett betydande belopp, som synes böra användas för trafikföretagets konsolidering och/eller ytterligare taxelättnader för godstafiken.

Vidareförandet av kommitténs förslag

Med vad ovan anförts finner sig kommittén ha med nödig fullständighet behandlat den tekniska sidan av förevarande problemkomplex. Kommittén anser sig jämväl ha visat, att med den föreslagna tekniska nydaningen bör kunna följa självbärighet för rörelsen utan oskälig belast-

ning av något trafikslag vare sig gods- eller persontrafiken, under förutsättning givetvis, att hamnavgifterna i Visby hållas inom rimliga gränser.

Härmed är tydligen icke hela det utredningsprogram, som finnes konturtecknat i direktiven för kommitténs arbete, till fullo genomgånget. Enligt dessa skulle olika tänkbara alternativ till lösning av frågan rörande de reguljära sjöfartsförbindelserna mellan Gotland och fastlandet förutsättningslöst och ingående prövas med särskild uppmärksamhet ägnad åt de lösningar, som innebure övergång till statlig drift. För den händelse kommittén skulle komma fram till en sådan lösning, borde, som ovan omförmälts, tillika utredas under vilka förutsättningar, i vilken form, på vilka linjer och med vilken fartygsmateriel samt i vilken omfattning i övrigt sjötrafiken lämpligen borde uppehållas. Därjämte skulle för sådant fall klarläggas, huruvida den statliga rederirörelsen borde kombineras med sådana åtgärder till främjande av turistväsendet, vilka Ångfartygsaktiebolaget Gotland vidtagit, samt slutligen utrönas huruvida, i vilken omfattning och på vilka villkor nyssnämnda bolag vore villigt att överlåta sin rörelse på staten. Det komme nämligen sannolikt att visa sig, att utrymme på området icke finnes för två konkurrerande företag.

Riktigheten av sist anförda förmodan torde icke från något håll ha bestritts och densamma stödes för övrigt av hela den hittillsvarande historiska utvecklingen för vilken redogjorts å sid. 23. Även om trafiken väsentligt ökats under de senaste årtiondena och tid efter annan mindre båtar insatts för att vid sidan av Å.G.'s fartyg utföra reguljära godsturer mellan

Gotland och fastlandet, så har denna verksamhet aldrig blivit av sådan omfattning, att därmed vållats någon brytning av Å.G.:s faktiska monopol på reguljär fartygstrafik mellan Gotland och fastlandet. Såsom huvudorsaker till detta förhållande framstår Å.G.:s starka finansiella ställning samt godstrafikens ifråga förhållandevis ringa omfattning.

Vid sina beräkningar har kommittén också utgått från, såsom någonting i förväg givet, att den projekterade nya trafikapparaten skulle ersätta den nuvarande, icke fungera *vid sidan* av denna. Då vidare kommittén redan i ett tidigt skede av utredningsarbetet kommit till samma uppfattning som motionärerna i ärendet vid 1945 års riksdag beträffande lämpligheten att åtminstone partiellt frigöra förevarande linjesjöfart från beroendet av de intressen, som nu behärskar densamma, avläts den 18 juni 1947, jämlikt förenämnda direktiv, en skrivelse till Å.G. med förfrågan, huruvida, i vilken omfattning och på vilka villkor bolaget vore villigt överlåta sin rörelse på staten.

Svaret på denna förfrågan blev kategoriskt nekande, i det att bolaget i skrivelse av den 28 augusti 1947 till kommittén meddelade, att det icke funne skäl föreligga, att helt eller delvis avyttra bolagets rörelse eller att tillråda bolagets delägare att sälja sina aktier. Bolaget anförde därutöver bl.a. följande:

»En mer än 80-årig erfarenhet styrker styrelsen i dess uppfattning, att ett företag av denna art måste för att på bästa sätt och även i plötsligt uppkommande situationer kunna tillvarataga gotländska intressen — och detta är ju huvudsaken — hava sin hemort och sin ledning på Gotland. Inom ledningen eller nära an-

knuten till denna bör dessutom finnas personer, vilka vid varje tidpunkt äro väl förtrogna med öns näringsliv och de förhållanden, som anknyta till bolagets verksamhet.»

Vad beträffar fördelarna med att hava företagsledningen förlagd till Visby, är kommittén helt ense med Å.G. och hade ej avsett, att ett insättande av statsmedel skulle leda till rederirörelsens inlemmande i den centraldirigerade statliga affärsverksamheten, för såvitt den äsyftade ändringen i målsättningen — från det rena privatföretagets till allmänföretagets — kunde ernås på annan väg.

Vid förenämnda tidpunkt, sommaren 1947, var kommittén emellertid ännu ej framme ens vid den grundidé, på vilken det nu framlagda förslaget byggts upp, eller överhuvudtaget vid några planer på nygestaltning av driften, och det föreföll därför ovisst, huruvida annat kapital än statligt och (i viss mån) kommunalt skulle kunna motsvara skäligen krav i vad angår taxesättningen samt öppenheten för insyn. Såvitt kommittén kunnat finna, var detta de båda önskemål, som motionärerna i första hand strävade att få tillgodosedda, medan inlemmandet i en centraldirigerad statlig verksamhet torde ha förefallit såsom försämring, som man dock finge finna sig i.

Såsom kalkylerna nu ställa sig vill det däremot förefalla kommittén sannolikt, att det projekterade nya trafikföretaget, här förslagsvis benämnt »AB Gotlands- trafik», skall kunna erhålla erforderligt eget kapital enbart från gotländska intressenter, medan de statliga insatserna skulle givas formen av ett räntebärande lån, för underlättande av företagets tillkomst.

Såsom villkor för sin insats skulle staten betinga sig rätt för Kungl. Maj:t att tillsätta ordförande i bolagets styrelse samt en revisor ävensom att efter förslag av bolaget fastställa taxan. Sistnämnda punkt är av central betydelse, då Gotlands invånare icke kunna vara tillfredsställda med en sådan särställning, att — i tider utan priskontroll — ledningen för ett enskilt trafikföretag utan egentlig konkurrens har möjlighet att ensam bestämma över priset å öbornas transporter, detta såväl i vad angår den allmänna taxan som beträffande fraktnedsättningar, vilka lätt kunna innebära en diskriminering av vissa trafikanter eller i allt fall giva anledning till misstankar om sådan. Säkerhet i detta hänseende synes också vara en ofrånkomlig förutsättning för utveckling mot större mångsidighet av Gotlands näringsliv.

Såsom aktieägare har kommittén närmast tänkt sig Gotlands läns landsting, Visby stad, på ön befintliga jordbrukskooperativa företag, konsumentkooperationen samt representanter för enskild handel och industriell verksamhet. Härmed synes också styrelsens sammansättning vara i huvudsak given. Med en representant för en var av dessa olika intressentgrupper erhålles en styrelse med sammanlagt 7 styrelseledamöter, vilket förefaller att utgöra ett lämpligt antal. Därutöver bör övervägas, om icke de samordningsproblem, som komma att utgöra en väsentlig del av trafikföretagets uppgifter, för sin lösning bäst betjänas av att representanter för den enskilda åkerinäringen på Gotland och busstrafiken och ev. även för Gotlands Turistförening knyts till företagets styrelse eller på annat sätt beredas tillfälle till samverkan med företaget.

Den nya aspekt, som kommitténs planer sålunda erhållit, har icke befunnits böra föranleda någon ny hänvändelse till Å.G., då av det ovan refererade svaret från 1947 ansetts framgå, att representanterna för det i Å.G. arbetande egna kapitalet överhuvudtaget icke äro villiga att medverka till bestämmanderättens överflyttning till andra kretsar, oberoende av vilka dessa må vara. En sådan överflyttning synes emellertid vara ofrånkomlig om »AB Gotlandstrafik» skall kunna få den avsedda karaktären av allmänföretag. Avsikten är givetvis ingalunda att utesluta aktieägarna i Å.G. från delaktighet i det nya företaget, fastmer torde det vara en fördel, att så stor del som möjligt av det nuvarande kapitalet stannar kvar, men vederbörande aktieägare få då ifråga om representation i styrelsen räkna sig till någon av förenämnda gotländska intressentgrupper.

Vad i denna avdelning anförts bildar tydligen icke någon verklig planritning utan har närmast karaktären av en skiss. Kommittén erkänner till fullo det önskvärda i att fastare linjer kunnat uppdragas, men har faktiskt icke kunnat gå avsevärt längre än som här skett.

På grund av det framlagda förslagets omfattning och karaktär av nygestaltning har det syntts rationellt — så genomgripande som denna blivit — att gå fram i etapper, dvs. avvakta ställningstagande i princip från statsmakternas sida, innan man skrider till en utformning av detaljerna.

Ett annat ävenledes viktigt skäl att nu sätta en gräns för det hittillsvarande utredningsskedet har ofullständigheten i kommitténs kännedom om den nuvarande rederiverksamheten syntts utgöra. Den

tänkta nya organisationen kan tydligt icke fås att framträda i fullt riktigt perspektiv, med mindre än att alla drag i den nuvarande blivit klarlagda. Trots alla ansträngningar har det icke varit kommittén möjligt att åstadkomma mer än en schematisk bild av Å.G.:s kostnadsförhållanden. Kommitténs ställningstagande har sålunda måst grundas på storleken av de bruttointkomster, som angivits av bolaget och de kostnadsuppgifter, som varit möjliga att erhålla eller som kunnat med någorlunda säkerhet uppskattas.

Det har bekräftats, att utgifterna faktiskt varit av samma omfattning som bruttointäkten, dvs. att Å.G. utöver de poster, som kommittén ovan upptagit, haft diverse utgifter om c:a 200 000 kr. Eftersom ingen specifikation därå stått att erhålla, har det emellertid varit omöjligt avgöra, i vad mån motsvarigheter till dessa diverse utgifter måste beräknas uppträda med de föreslagna nya anordningarna. Vid sådant förhållande har det syntts kommittén riktigt att för dessa stanna vid de utgifter, som det varit möjligt att räknemässigt eller uppskattningsvis komma till.

Av det nu anförda torde också framgå, att kommittén icke kunnat förvärva så fullständiga och grundliga insikter beträffande Å.G.:s affärsställning, som måste betraktas såsom en ofrånkomlig förutsättning för att den skulle ha ansett sig rustad att föra egentliga affärsförhandlingar med detta bolags ledning beträffande sådana spørsmål, som kunnat dryftas, sedan bolaget som nämnts år 1947 ställt sig avvisande till den ifrågasatta överlåtelsen av rörelsen. I och med att kommittén kommit in på den linje, som sedermera följts, har också fältet för

sådana förhandlingar starkt reducerats, eftersom helt nya fartyg avses skola insättas å Å.G.:s nuvarande huvudlinje, varmed följer att en blivande egendomsvärdering kan begränsas till relativt få objekt. Vid övergången till ett helt nytt trafiksystem ändras ju också så många förhållanden, att möjligheten att helt utnyttja Å.G.:s erfarenheter visserligen skulle ha varit en stor tillgång för kommittén men dock icke en lika outhärlig sådan som vid fortsättning enligt nuvarande system. Å.G. har emellertid beretts tillfälle dels att gemensamt med kommittén utreda de ekonomiska och tekniska förutsättningarna för ett genomförande av färjealternativet, vilket emellertid avböjts, dels att utreda och för kommittén påvisa de rationaliseringsmöjligheter inom ramen för nuvarande trafikform, varigenom trafiken kunde förbilligas. Någon utredning i detta hänseende har emellertid icke kommit kommittén tillhanda.

Under alla förhållanden torde det dock vara uppenbart, att det insättande av den planerade nya trafikapparaten i den nuvarandes ställe, som kommittén föreslagit, näppeligen kan ske annat än efter förhandlingar med Å.G.:s ledning. För den händelse kommitténs förslag befinnes böra vidareföras, torde följaktligen en av de första åtgärderna få bli att tillsätta en förhandlingsdelegation med den auktoritet och expertis, som erfordras för att komma till resultat. På denna delegation bör även ankomma att hålla förberedande överläggningar med de avsedda intressentgrupperna.

De synpunkter, som i det följande komma att anföras, äro således icke att betrakta som ett slutgiltigt förslag till organisatorisk och finansiell lösning av de

frågor, som äro förknippade med ett genomförande av kommittéförslaget. De äro endast avsedda att utgöra en diskussionsbas för dem, som ha att taga ställning till kommitténs förslag till teknisk och ekonomisk lösning av berörda trafikfråga.

Först må då upprepas, att enligt kommitténs mening något verkligt bärande skäl icke synes kunna anföras för att den reguljära trafiken mellan Gotland och fastlandet skall omhänderhas av ett statligt företag, därest trafiken kan upprätthållas utan subventionering och förutsättningar skapas för att skilda trafikintressen på lämpligt sätt erhålla inflytande över trafikens utformning och taxesättningen. Det till Gotland avgränsade intresseområdet synes även tala för att trafikföretaget liksom hittills får sitt säte i Visby med den möjlighet till direkt kontakt med gotländska önskemål och utvecklingslinjer, som därmed beredes företaget.

Det sammanbindande av landsvägsnäten på Gotland och fastlandet, som färjeförslaget syftar till, förutsätter, att trafikföretaget under medverkan av Statens Biltrafiknämnd och i samarbete med biltrafiken på Gotland och på fastlandssidan uppnår en lämplig linjeorganisation.

Det synes kommittén sannolikt, att de sålunda skapade godstrafiklinjerna komma att för Gotlands del i en relativt nära framtid ersätta nuvarande godsbefordran å järnväg, samt att motsvarande omläggning kommer att ske jämväl ifråga om personbefordran. Framhållas må dock, att järnvägsdriftens nedläggande icke utgör någon *förutsättning* för den nya trafikorganisationens riktiga fungerande, ävensom att ett sådant nedläggande väl kan komma ifråga jämväl vid bibehållande av nuvarande fartygstyper. Såsom

i det föregående visats, utgör den för Å.G. och de gotländska järnvägarna gemensamma godstrafiken blott en ringa del av den totala Å.G.-trafiken resp. av den totala järnvägstrafiken och vad personbefordran mellan Visby och gotländska landsbygden beträffar, har ju fartygstypen ingen inverkan. Omständigheten, att sjögodset kommer färdiglastat å landsvägsfordon, framstår emellertid såsom ett *incitament* till omprövning av järnvägsfrågan, varjämte en lyckad rationalisering av viss trafikdetalj kan beräknas få återverkan å andra områden.

Medan sålunda sistnämnda fråga tills vidare kan lämnas öppen, synes det böra ankomma antingen på förenämnda förhandlingsdelegation eller på en för »AB Gotlandstrafik» under Kungl. Maj:ts medverkan tillsatt interimsstyrelse att undersöka de finansiella förutsättningarna för att på Gotland med gemensamma ansträngningar bilda ett företag av den »kooperativa» karaktär, som ovan angivits. Med hänsyn till att vid sidan av Å.G. närstående intressegrupp, de finansiella möjligheterna på Gotland bedömas vara begränsade, är det — som redan berörts — fördelaktigt att det kapital, som nu verkar i Å.G. och som kan omplaceras vid avyttring av Å.G.:s ledigblivna fartygsmateriel överföres till det nya företaget. Något hinder för en sådan fortsättning av Å.G.:s verksamhet, att detta företags personella och ekonomiska organisation övertages av »AB Gotlandstrafik» synes ej finnas, därest medverkan till en sådan åtgärd kan erhållas från de nuvarande ägarna av Å.G. Oavsett om sådan medverkan erhålles från Å.G.-intressenternas sida, synes det befogat, att tillkomsten av »AB Gotlandstrafik» under

lättas av staten genom att ett lämpligt avpassat långfristigt räntebärande lån ställes till företagets förfogande för finansiering av inköpen av erforderliga nya trafikmedel. Därest så blir fallet, torde det i första hand riskbärande kapitalet, aktiekapitalet, kunna sättas till så relativt måttligt belopp, att detta kan ställas till förfogande från de intressegrupper, som förutsätts bära upp det nya företaget. Då för denna typ av företag någon egentlig risk ej föreligger för att det ej skall kunna göras självbärande, torde dessutom lånemedel mot säkerhet i företagets reall tillgångar — vilka förutsätts icke behöva ställas som säkerhet för ett statligt lån — kunna påräknas i sådan utsträckning, att finansieringsfrågan utan svårighet bör kunna lösas. Liksom hittills varit fallet i Å.G.:s verksamhet bör det ankomma på »AB Gotlandstrafik» att så avpassa person- och godstrafiktaxor, att dessa svara mot företagets beräknade kostnader för trafiken. De avvägningsfrågor, som därvid uppkomma, synas inom ramen för den ovan skisserade styrelsen kunna bli föremål för en allsidig behandling. Med hänsyn till de olika intressen, som därvid göra sig gällande, synes det dock lämpligt, att den av bolaget uppgjorda taxan underställes Kungl. Maj:t eller av Kungl. Maj:t anvisad myndighet för prövning och fastställelse. Eventuell nedsättning av taxor (rabatter) bör i motsats till vad nu är fallet tillkomma alla trafikanter för den typ av transport, som nedsättningen avser.

Kommittén har ej anledning närmare ingå på de övriga frågor, som aktualiseras vid ett genomförande av kommittéförslaget. Därest de synpunkter, som här framförts på det organisatoriska och fi-

nansiella genomförandet av förslaget i huvudsak vinna beaktande, synes det lämpligt att den föreslagna interimstyrelsen — sedan förutsättningarna för ett gotländskt trafikbolag undersökts och i den mån dessa frågor icke blivit klarlagda genom den omförmälda förhandlingsdelegationen — förhandlar med Å.G. om övertagande av den del av Å.G.:s verksamhet, som kan utnyttjas i den nya organisationen, resp. övertagande vid viss tidpunkt av hela rederiörelsen. I senare fallet kommer »AB Gotlandstrafik» att omhänderha avvecklingen av överflödig båtmaterial liksom övriga tillgångar, som ej erfordras i den nya rörelsen. Ett speciellt problem uppstår därvid med avseende på Å.G.:s aktieinnehav i AB Visby Stadshotell och AB Snäckgårdsbaden, vilket här må närmare beröras.

Såsom av redogörelsen å sid. 24 framgår, har Å.G. lämnat mycket betydande bidrag till turistverksamheten på ön och på ett förtjänstfullt sätt arbetat för att stimulera till resor till ön. Bidragen redovisas numera öppet som koncernbidrag och uppgingo 1949 för de båda dotterbolagen till 75 000 kr. Vid den ekonomiska jämförelsen mellan Å.G.:s kostnader 1949 och bilfärjealternativets kostnader (sid. 68) har också nämnda belopp belastats bilfärjealternativet. Därmed har emellertid kommittén icke tagit ställning till det berättigade eller oberättigade i, att hotellföretagen för framtiden skola vara beroende av subventioner från gods- och persontrafiken för att upprätthålla sin verksamhet. Det bör bliva det nya företagets sak att bedöma i vad mån sådant stöd skall utgå av trafikmedel. Genom den breda förankring detta företag förutsättes få bland skilda intressegrupper, synes förut-

sättningar finnas för en allsidig bedömning av de speciella problem, som turismen medför för Gotland. I detta sammanhang vill kommittén endast erinra om att ett naturligt organ för stöd åt turistverksamheten på ön redan finnes i Gotlands Turistförening. Denna förening synes även i fortsättningen genom anslag från olika intressegrupper och trafikföretag böra beredas erforderlig ekonomisk grundval för sitt arbete. Av kommitténs ställningstagande till frågan om ett förstatligande av rederirörelsen följer att kommittén ej heller anser påkallat att de av Å.G. genom dotterbolag bedrivna hotell- och restaurangföretagen förstatligas. Något hinder synes ej möta mot att denna verksamhet i fortsättningen liksom hittills bedrivs av nuvarande privata intressenter. Därest emellertid tillkomsten av »AB Gotlandstrafik» skulle aktualisera en försäljning av Å.G.'s dotterbolag, torde sannolikt köpare till dessa rörelser komma att anmäla sig.

Sammanfattning

Vid målsättning för sin utredning har kommittén funnit sig böra beakta hela det komplex av frågor, som rör trafiken mellan Visby och Gotlands landsbygd å ena sidan samt fastlandet å andra sidan, som ett sammanhängande ekonomiskt problem.

Den verkställda ekonomiska utredningen har givit vid handen, att gods- och trafikfen i sagda relationer har att bära kostnader, som vid jämförelse med transportavgifterna för motsvarande järnvägsavstånd på fastlandet visa sig innebära en merbelastning av i genomsnitt 18 kr. per ton. Man finner sålunda transportavgifterna mellan Visby och Stockholm (212

km) motsvara ett transportavstånd på fastlandet av 600—800 km och avgifterna mellan Burgsvik på södra Gotland och Stockholm (300 km) ett avstånd av 800—1 000 km. Denna merbelastning sammanhänger med nuvarande transportsätt, vilket karakteriseras av dels höga lastnings- och lossningskostnader, dels ofullständigt utnyttjande av fartygsmaterialen, vilket senare förhållande i sin tur till stor del beror på det tidsödande lastnings- och lossningsförfarandet.

Mot bakgrunden av en ingående analys, varvid godstransporterna stått i förgrunden, föreslår kommittén, att nuvarande linjefart mellan Gotland och fastlandet, vilken vad godstrafiken angår är uppdelad mellan hamnarna i Stockholm och Nynäshamn, ersättes med en enda för gods-, post- och personbefordran avsedd bilfärjeförbindelse Visby—Nynäshamn—Visby, samt att denna trafik inordnas i en frändörr-till-dörr-organisation, baserad på användning av med färjorna överförda släpfordon (i första hand semitrailers). Bilfärjorna skulle enligt planerna bli två till antalet och skulle med avsedd organisation av godstransporterna erhålla möjlighet att under högsäsong (för passagerartrafiken) göra vardera två turer per dygn.

En jämförelse mellan å ena sidan totalkostnader och transportavgifter med nuvarande trafikanordningar och å andra sidan kalkylerade kostnader för transporter enligt kommitténs förslag slutar på en skillnad till förmån för kommittéförslaget av omkring 2 milj. kr. årligen. Detta belopp är större än Ångfartygs AB Gotlands (Å.G.'s) totala bruttointäkt å gods- och resgodsbeholdran 1949. Besparingen erhålles tack vare minskning av antalet fartygsenheter. å linjen Visby—Nynäs-

hamn (—Stockholm) med 50 % och eliminering till helt övervägande del av de med lastnings- och lossningsproceduren sammanhängande kostnaderna för gods och fartyg. För anslutande biltransporter ernås en enhetlig, i jämförelse med nuvarande ordning starkt förenklad organisation med cirkulationskörning, varmed beräknas följa att fordonens lastförmåga blir i möjlig mån utnyttjad i båda riktningarna.

Den rationalisering av trafikapparaten, som kommittéförslaget syftar till, har beräknats medföra ett friställande av arbetskraft, motsvarande c:a 200 årsanställda.

Erforderlig samhällsekonomisk nettoinvestering för förslagets förverkligande har enligt prisnivån under förra hälften av år 1950 beräknats motsvara ett kapital av 3—4 milj. kr. Mot denna omedelbara merinvestering står emellertid vid frågans betraktande på lång sikt en skillnad i motsatt riktning, i det att en framtida total ersättningsanskaffning med i stort sett nuvarande utformning av fartygsmaterielen ställer sig väsentligt dyrare än anskaffning av bilfärjor enligt kommitténs förslag.

Ur teknisk synpunkt innebär kommittéförslaget en anpassning av kapaciteten för godsbefordran till de godskvantiteter, som ansetts vara att för framtiden påräkna. Godstrafiken förbättras kvalitativt genom i genomsnitt 2—3 dagars förkortning av transporttiden, eliminering i görlig mån av omlastningar och skador på godset, bättre skydd för ömtåligt gods, genom bl.a. kylvagnar med varje transportlägenhet, samt minskning av emballagebehovet. Genom från-dörr-till-dörr-organisationen förenklas avgiftsberäkningen och inkasseringen av avgifter, i det att man för varje

sändning får endast en avgift och en betalning mot f.n. ett flertal avgifter och betalningar.

Kapaciteten för personbefordran ökas med 30 % under högsäsong gentemot den kapacitet Å.G.:s fartyg f.n. har. Bekvämligheten ombord blir för det övervägande antalet passagerare större än med nuvarande fartyg. Kapaciteten för personbilsbefordran ökas väsentligt särskilt under den tid, då behovet av sådana transporter är mest trängande.

Den projekterade nya trafikorganisationen har kommittén tänkt sig böra skötas av ett aktiebolag, förslagsvis benämnt »AB Gotlandstrafik» och med de av trafiken huvudsakligen berörda intressenterna på Gotland som aktieägare. Staten, som föreslås stödja tillkomsten av »AB Gotlandstrafik» genom beviljandet av ett lämpligt avpassat, räntebärande lån, föreslås utse ordförande i bolagets styrelse samt en revisor ävensom att efter förslag av bolaget fastställa taxan. Till aktieteckning skulle i första hand inbjudas Gotlands läns landsting, Visby stad, på ön befintliga jordbrukskooperativa företag, konsumentkooperationen samt representanter å ön för enskild handel och industriell verksamhet. För envar av dessa intressentgrupper räknas med en styrelseledamot. Även representanter för buss-rafiken och den enskilda åkerinäringen på Gotland samt Gotlands Turistförening synas böra knytas till företaget.

Innan det nya bolaget kan börja sin verksamhet ens i så måtto att en interimstyrelse träder i funktion, synas förhandlingar böra upptagas med Å.G.:s ledning. För den händelse vid ärendets fortsatta behandling kommitténs förslag befinnes böra vidareföras, föreslås således att en

förhandlingsdelegation tillsättes. Det torde även få ankomma på denna delegation att hålla förberedande överläggningar med de avsedda intressentgrupperna, enär interimstyrelsen näppeligen synes kunna tillsättas innan viss klarhet vunnits angående aktieteckningen.

Kommittén har konstaterat, att Gotlands järnvägar drivas med en förlust av c:a 1 milj. kr. årligen. Det har synts sannolikt, att denna förlust för staten skall kunna elimineras genom järnvägens nedläggande utan att trafikantintressena tagna som helhet därigenom bli lidande. Kollektivt betraktat synas nämligen de lokala transporter på Gotland — såväl i person- som godstrafik — kunna med fördel helt ombesörjas genom lämpligt anordnad linje- och beställningstrafik landsvägsledes.

Såväl den i förhållande till trafikens omfattning betydande årsförlusten å järnvägen som det konstaterade behovet av kapitalinvestering till betydande belopp i järnvägsanläggningarna på Gotland — det räknas med 8 milj. kr. för närmaste 10-årsperiod under förutsättning att trafiken skall uppehållas i nuvarande omfattning — framstår för kommittén såsom ett starkt motiv för omprövning av frågan om dessa järnvägars framtid.

Vad slutligen beträffar hamnavgifterna och hamnförhållandena i Visby skulle kommittén såsom egna kunna upptaga de synpunkter, som anförts av 1944 års hamnutredning i den skrift, vilken utgör bilaga IX till detta betänkande, och har för sin del därutöver intet väsentligt att tillägga.

BILAGOR

- I. Inrikes varutrafik på Gotland i ton över Visby stadshamn, Slite hamn samt övriga gotländska hamnar år 1947.
- II. Balansräkningar åren 1911—1949 för Ångfartygs AB Gotland jämte dotterbolag.
- III. Kostnader för försändning av samtrafikgods från Stockholm till Visby resp. Burgsvik år 1948, fördelade på tariffer, och mot kostnaden i olika tariffer svarande järnvägsavstånd enligt SJ taxa (övergångsavgifter ej inberäknade).
- IV. Jämförelse mellan kostnader för trafikant vid försändning i vagnslaster Stockholm—Visby av den totala godsmängd fördelad på varuslag, som under år 1947 transporterats med Å.G. vid tillämpning av å ena sidan Å.G.:s taxa med tillägg av övriga kostnader samt å andra sidan SJ:s taxa för ett transportavstånd av 220 km.
- V. Kortfattad redogörelse för varutrafiken mellan Gotland och fastlandet.
- VI. Bilfärjeförbindelser i vissa länder.
- VII. Förslag till passagerarförande lastbilsfärja för leden Visby—Nynäshamn.
- VIII. Vissa uppgifter ang. trafikförhållandena på ön Gotland.
- IX. Skrivelse från 1944 års hamnutredning angående hamnavgifter och hamnförhållanden på Gotland.
- X. Särskilt yttrande avgivet av ledamoten Svennberg.

Inrikes varutrafik på Gotland i ton över Visby stads-

Införsel

Varuslag	Total införsel	Därav över			Införseln över Visby fördelad på									
		Slite	övr. lant- hamnar	Visby	reguljär trafik med				övr. större transport- fartyg		motorseglare och tankfartyg			
					Å.G.:s fartyg		Sveabol. fartyg							
					ton	%	ton	%	ton	%	ton	%		
A. Jordbruks- o. livs- medelsvaror.														
Spannmål	8 445	44	105	8 296	2 284	28	1 289	15	100	1	4 623	56		
Halm														
Hö														
Frö	277			277	161	58	116	42						
Hampa														
Råsocker														
Melass	167			167	67	40			100	60				
Rotfrukter	38			38	33	87							5	13
Smör														
Ost	30		1	29	29	100								
Ägg														
Kött	63			63	63	100								
Ben														
Ull	2			2	2	100								
Hudar	54			54	51	94		3	6					
Talg och tran	32			32	13	41							19	59
Tagel	1			1	1	100								
Foderkakor, -mjöl .	6 410		1 066	5 344	1 011	19	1 236	23			3 097	58		
Gödningsämnen ...	24 719	1 973	12 842	9 904	1 038	11	219	2	7 230	73	1 417	14		
Kreatur (st.)	(825)			(825)	(825)	100								
Fjäderfä (st.)	(3 489)			(3 489)	(3 489)	100								
Snäckskal	188			188	24	13					164	87		
Bröd	341		3	338	338	100								
Gryn	346		9	337	261	77	76	23						
Salt	1 984	7	106	1 871	159	8	103	6	100	5	1 509	81		
Sirap	159			159	3	2	156	98						
Specerier	182	1	2	179	162	90	17	10						
Konserver	451			451	398	88	50	11					3	1
Fisk	526	2	4	520	354	68	80	15			86	17		
Margarin	242		1	241	225	93	16	7						
Socker (raff.)	1 869	1	12	1 856	99	5	1 757	95						
Grönsaker	89			89	85	96	4	4						
Humle	5			5	3	60	2	40						
Honung	66		1	65	20	31	45	69						
Frukt och bär ...	964	1	8	955	913	96	42	4						
Kaffe	304		4	300	300	100								
Konfekt, karameller	458		2	456	404	89	52	11						
Läskedrycker	62			62	30	48	32	52						
Malt	274			274	132	48	142	52						
Maltdrycker	79			79	22	28	57	72						
Spritvaror	433			433	433	100								
Tobak	78			78	78	100								
Summa A.	49 338	2 029	14 166	33 143	9 196	28	5 494	16	7 530	23	10 923	33		

Total utförsel	Därav över			Utförseln över Visby fördelad på								Summa in- och utförsel
	Slite	övr. lant- hamnar	Visby	reguljär trafik med				övr. större transport- fartyg		motorseglare och tankfartyg		
				Å.G.:s fartyg		Sveabol. fartyg		ton	%	ton	%	
				ton	%	ton	%					
11 223	760	4 002	6 461	297	5	71	1	1 443	22	4 650	72	19 668
1			1	1	100							1
486		156	330							330	100	486
4 903		975	3 928	227	5	1 044	27			2 657	68	5 180
589			589	565	96					24	4	589
14 292			14 292			2 822	20	11 470	80			14 292
2			2	2	100							169
4 186	28	381	3 777	3 777	100							4 224
1 684			1 684	1 669	99	15	1					1 684
692			692	692	100							722
1 957	1		1 956	1 956	100							1 957
2 935		5	2 930	2 930	100							2 998
65	5	9	51	51	100							65
50			50	50	100							52
283		1	282	208	74	74	26					337
195			195	43	22	122	63			30	15	227
4			4	4	100							5
1 059			1 059	969	92	90	8					7 469
20			20	20	100							24 739
(1 904)			(1 904)	(1 904)	100							(2 729)
(157)			(157)	(157)	100							(3 646)
												188
4			4	4	100							345
												346
												1 984
												159
1			1	1	100							183
1 248		239	1 009	996	99	13	1					1 699
485			485	475	98	10	2					1 011
												242
3			3			3	100					1 872
34			34	34	100							123
												5
44			44	42	95	2	5					110
93			93	90	97	3	3					1 057
2			2	2	100							306
												458
												62
												274
												79
												433
												78
46 540	794	5 768	39 978	15 105	38	4 269	11	12 913	32	7 691	19	95 878

hamn, Slite hamn samt övriga lanthamnar år 1947

Bil. I.
Utförsel

Total utförsel	Därav över			Utförseln över Visby fördelad på								Summa in- och utförsel	
	Slite	övr. lant- hamnar	Visby	reguljär trafik med				övr. större transport- fartyg		motorseglare och tankfartyg			
				Å.G.:s fartyg		Sveabol. fartyg		ton	%	ton	%		
				ton	%	ton	%						
287 175	287 120		55	36	65	19	35						288 950
650 696	738	649 795	163	85	52	78	48						650 896
11 314		11 314											11 314
922		922											1 261
145			145	85	59	44	30			16	11		5 527
42			42	39	93	3	7						779
492			492	7	2	3				482	98		46 701
19			19	4	21					15	79		55 723
													10
4			4	4	100								4 250
60	60												666
													1 353
9			9							9	100		243
(2 616)	(1 142)	(856)	(618)	(10)	1			(487)	79	(121)	(20)		(4 673)
27			27	22	81	1	4			4	15		851
5			5	4	80	1	20						471
3			3	3	100								425
169			169	158	94	9	5			2	1		2 892
5			5	5	100								225
													196
3			3	2	67	1	33						379
3			3	3	100								353
													234
55			55	55	100								246
													1 386
2			2	2	100								85
3			3	3	100								258
15			15	15	100								584
1			1	1	100								115
													164
1			1	1	100								442
													43
(361)			(361)	(360)	100	(1)							(1 713)
81			81	79	98	2	2						3 391
													12
													183
1 055	157	90	808							808	100		1 056
118		1	117	8	7	1	1			108	92		120
675			675	675	100								709
118			118	118	100								1 908
953 217	288 075	662 122	3 020	1 414	47	162	5			1 444	48		1 084 401
999 757	288 869	667 890	42 998	16 519	38	4 431	10	12 913	30	9 135	22		1 180 279

Ångfartygs AB Gotlands balansräkningar

Tillgångar

År	Kassa, bank och postgiro	Diverse debitorer	Varulager	Fartyg	Fastigheter och turistanläggningar	Fordringar hos dotterbolag		Aktier i dotterbolag		Övrigt	Summa tillgångar
						AB Visby stadshotell	AB Snäckgärdsbaden	AB Visby stadshotell	AB Snäckgärdsbaden		
1911	215	—	15	957	40	—	—	—	—	81	1 308
1912	23	—	26	1 258	40	—	—	—	—	31	1 378
1913	35	—	28	1 218	40	—	—	—	—	41	1 362
1914	9	—	31	1 255	40	—	—	—	—	39	1 374
1915	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1916	304	—	119	730	40	—	—	—	—	165	1 358
1917	352	—	115	730	40	—	—	—	—	212	1 449
1918	632	—	28	730	40	—	—	—	—	227	1 657
1919	644	—	154	730	40	—	—	—	—	214	1 782
1920	500	—	211	730	55	—	—	—	1	230	1 727
1921	714	91	48	700	175	—	—	—	1	176	1 905
1922	971	99	16	650	168	—	—	—	1	118	2 023
1923	589	105	8	1 074	168	—	—	—	1	129	2 074
1924	418	101	19	1 314	215	—	—	—	1	77	2 145
1925	450	100	3	1 439	222	—	—	—	1	64	2 279
1926	321	105	11	1 621	236	—	—	—	1	49	2 344
1927	178	103	6	1 857	240	—	—	—	1	107	2 492
1928	242	107	9	2 149	250	—	—	99	1	57	2 914
1929	128	57	15	2 042	252	410	—	99	48	63	3 114
1930	140	5	29	1 940	246	565	—	49	70	83	3 127
1931	146	6	36	1 841	240	605	137	49	71	71	3 202
1932	142	12	41	1 748	232	700	262	—	35	53	3 225
1933	146	8	29	1 660	240	433	268	—	35	36	2 855
1934	380	10	29	1 573	239	434	268	—	18	35	2 986
1935	87	10	41	2 039	215	434	268	—	—	31	3 125
1936	79	16	15	2 754	218	433	278	—	—	41	3 834
1937	83	13	52	2 608	220	433	309	—	—	36	3 754
1938	130	17	42	2 417	214	300	155	—	—	31	3 306
1939	398	46	35	2 212	210	302	168	—	—	29	3 400
1940	463	51	35	2 038	206	346	358	—	—	54	3 551
1941	568	76	47	1 864	195	448	358	—	—	85	3 641
1942	623	105	49	1 690	193	448	358	—	—	82	3 548
1943	917	142	81	1 517	185	436	359	—	—	81	3 718
1944	1 061	43	104	1 344	165	627	359	—	—	78	3 781
1945	995	215	105	1 451	202	605	325	—	—	74	3 972
1946	272	282	49	2 225	430	148	487	—	—	51	3 944
1947	55	548	43	3 380	383	214	566	—	—	200	5 389
1948	104	582	76	3 480	450	162	417	—	—	254	5 525
1949	38	375	119	3 330	542	228	410	—	—	218	5 260

Kort- fristiga skulder	Lång- fristiga skulder	Aktie- kapital	Reserv- fond	Disposi- tionsfond	Under- stöds- fond	Skatte- reglerings- fond	Försäk- ringsfond	Kvar- stående vinst	Årets vinst	Summa skulder och eget kapital
41	—	700	202	18	—	—	238	—	109	1 308
21	100	700	202	37	—	—	242	—	76	1 378
12	188	700	202	67	—	—	109	—	84	1 362
131	175	700	202	28	—	—	113	—	25	1 374
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31	146	700	202	42	—	—	150	—	87	1 358
47	132	700	202	50	—	15	177	15	111	1 449
53	115	700	205	100	—	15	263	23	183	1 657
64	98	700	205	150	—	50	316	51	148	1 782
12	80	700	205	250	—	20	322	29	109	1 727
101	61	700	205	250	—	19	366	68	135	1 905
108	41	700	210	250	51	50	411	47	155	2 023
97	20	700	210	300	73	50	440	62	122	2 074
105	—	700	210	300	86	50	473	54	167	2 145
111	—	700	700	100	99	—	360	47	162	2 279
121	—	700	700	200	99	—	385	38	101	2 344
116	—	754	700	200	101	—	417	69	135	2 492
130	—	1 050	1 050	—	104	—	404	33	143	2 914
234	—	1 050	1 050	—	104	—	440	82	154	3 114
234	—	1 050	1 050	—	104	—	479	51	159	3 127
230	—	1 050	1 050	—	104	—	518	105	145	3 202
234	—	1 050	1 050	—	104	—	569	60	158	3 225
128	—	1 050	1 050	—	104	—	336	43	144	2 855
128	—	1 050	1 050	—	104	—	420	82	152	2 986
140	—	1 050	1 050	—	104	—	500	129	152	3 125
781	—	1 050	1 050	—	104	—	543	175	131	3 834
531	—	1 050	1 050	—	—	—	640	305	178	3 754
288	—	1 050	1 050	—	—	—	700	66	152	3 306
256	—	1 050	1 050	—	—	—	760	112	172	3 400
437	—	1 050	1 050	—	—	—	760	129	125	3 551
466	—	1 050	1 050	—	—	—	800	149	126	3 641
439	—	1 050	1 050	—	—	—	750	170	89	3 548
532	—	1 050	1 050	—	—	—	800	154	132	3 718
567	—	1 050	1 050	—	—	—	800	181	133	3 781
662	45	1 050	1 050	—	—	—	825	209	131	3 972
593	45	1 050	1 050	—	—	—	825	235	146	3 944
898	1 044	1 050	1 050	—	—	—	965	276	106	5 389
533	1 544	1 050	1 050	—	—	—	965	277	106	5 525
696	1 293	1 050	1 050	—	—	—	845	278	47	5 260

AB Snäckgårdsbadens balansräkningar åren 1920—1949 (1 000-tal kr.)

Bil. II

År	Kassa, bank och postgiro	Varu- lager	Fastig- heter och anlägg- ningar	Inven- tarier	Övrigt	Summa tillgångar	Kredi- torer	Långfristiga skulder		Aktie- kapital	Reserv- fond	Vinst- medel	Summa skulder och eget kapital
								Bank	A.G.				
1920	2	—	44	14	15	75	6	—	40	28	1	—	75
1921	2	—	84	28	21	136	1	106	—	28	1	./.	136
1922	3	2	114	41	—	165	—	136	—	28	1	./.	165
1923	4	—	117	52	2	184	—	155	—	28	1	./.	184
1924	3	—	138	51	1	196	6	161	—	28	1	./.	196
1925	1	2	150	79	—	232	37	161	—	28	1	+	232
1926	1	2	148	78	—	229	27	161	—	28	5	8	229
1927	1	2	150	75	1	229	18	161	—	28	13	9	229
1928	1	2	163	70	11	247	27	167	—	28	21	4	247
1929	1	2	274	99	38	414	80	224	—	75	21	14	414
1930	—	10	478	155	—	643	206	261	—	150	21	5	643
1931	1	10	496	171	—	678	124	246	137	150	21	—	678
1932	3	9	498	162	1	673	41	197	262	150	21	2	673
1933	—	8	539	168	1	716	79	197	268	150	21	1	716
1934	1	8	585	146	1	741	104	197	268	150	21	1	741
1935	—	2	601	149	1	753	114	197	268	150	21	3	753
1936	—	4	576	162	—	757	112	197	277	150	21	./.	757
1937	4	4	579	162	—	749	65	197	309	150	6	+ 22	749
1938	4	3	447	82	—	547	40	197	154	150	6	./.	547
1939	26	5	423	72	—	526	5	197	168	150	6	./.	526
1940	23	—	420	76	—	524	10	—	358	150	6	./.	524
1941	27	—	407	74	—	525	10	—	359	150	6	./.	525
1942	37	—	392	74	—	523	2	6	359	150	6	./.	523
1943	53	—	378	68	1	522	1	6	359	150	6	./.	522
1944	56	—	365	65	1	527	6	6	359	150	6	./.	527
1945	7	—	401	63	21	492	5	6	325	150	6	./.	492
1946	6	28	500	135	1	670	—	6	487	150	6	21	670
1947	3	38	531	185	1	758	8	6	566	150	25	3	758
1948	1	74	525	189	8	797	44	156	417	150	27	3	797
1949	1	40	525	193	3	762	16	156	410	150	29	1	762

Tillgångar

Skulder och eget kapital

AB Visby Stadshotells balansräkningar åren 1928—49. (1 000-tal kr.)

Bil. II
Skulder och eget kapital

Tillgångar

År	Kassa, bank och postgiro	Varu- lager	Fastig- heter	Inven- tarier	Debi- torer	Övrigt	Summa tillgångar	Kredi- torer	Långfristiga skulder		Aktie- kapital	Reserv- fond	Vinst- medel	Summa skulder och eget kapital
									Bank	Å.G.				
1928	90	17	388	127	96	—	729	94	485	—	150	—	./ 11	729
1929	17	18	963	265	42	—	1 340	280	500	410	150	—	./ 35	1 340
1930	—	15	1 187	306	—	—	1 547	290	542	565	150	—	./ 39	1 547
1931	3	18	1 205	309	—	—	1 593	293	545	605	150	—	./ 58	1 593
1932	—	19	1 210	309	—	—	1 594	273	471	700	150	—	./ 56	1 594
1933	2	14	1 020	211	—	—	1 247	232	418	434	150	—	+	1 247
1934	6	13	1 013	199	—	—	1 231	239	400	433	150	—	9	1 231
1935	7	11	1 010	190	—	—	1 218	213	412	433	150	—	10	1 218
1936	2	8	1 005	180	—	—	1 195	36	566	433	150	—	10	1 195
1937	5	11	1 000	169	—	—	1 185	47	554	434	150	—	—	1 185
1938	8	9	915	121	—	—	1 037	36	554	300	150	—	13	1 037
1939	10	16	910	101	—	—	1 037	38	540	302	150	—	7	1 037
1940	—	24	910	101	—	—	1 035	35	500	346	150	—	4	1 035
1941	11	29	910	101	—	—	1 051	35	400	448	150	—	18	1 051
1942	10	30	910	100	—	—	1 050	36	400	448	150	—	16	1 050
1943	28	31	910	101	—	2	1 072	35	400	436	150	—	51	1 072
1944	19	37	910	101	—	2	1 069	—	200	627	150	—	92	1 069
1945	92	28	900	63	—	2	1 085	—	200	605	150	—	130	1 085
1946	4	40	980	78	—	2	1 104	35	600	148	150	30	141	1 104
1947	11	49	859	104	—	2	1 025	29	600	214	150	30	2	1 025
1948	8	50	859	119	62	2	1 100	43	700	162	150	30	15	1 100
1949	5	58	859	161	16	6	1 150	27	700	228	150	40	./ 40	1 150

Kostnader för försändning av samtrafikgods från Stockholm till Visby (212 km) respektive svarande järnvägsavstånd enligt SJ taxor

Tariff	Paketgods					Småfraktgods				Ilgods					
	a	b	c	d	e	tom	22,1	33,1	44,1	li	2i	3i	4i	6i	
	(öre per styck)					(öre per sändning)									(öre per 100 kg)
<i>Stockholm—Visby</i>															
Stockholm—Nynäshamn	70	90	120	140	140	120	130	140	150	557	316	173	153	125	
Å.G.	20	30	90	140	140	100	140	190	230	933	733	525	440	309	
Hamn- och omlastn.-avgift i Nynäshamn			20	20	20	20	30	30	30	90	90	85	85	85	
Omlastn.-avgift i Visby										20	20	20	20	20	
Hamnavgift i Visby						40	50	50	60	120	120	110	110	110	
Summa kostnad	90	120	230	300	300	280	350	410	470	1 720	1 279	913	808	649	
<i>Motsvarande avstånd enl. SJ:s taxa (km)</i>															
	301—400					601—800				420	480	620	650	840	
<i>Stockholm—Burgsvik</i>															
Stockholm—Nynäshamn	70	90	120	140	140	120	130	140	150	557	316	173	153	125	
Å.G.	15	20	60	140	140	100	140	185	225	1 070	722	473	400	293	
SJ	25	40	80	90	90	60	70	85	105	518	348	229	193	141	
Hamn- och omlastn.-avgift i Nynäshamn			20	20	20	20	30	30	30	90	90	85	85	85	
Omlastn.-avgift i Visby										20	20	20	20	20	
Hamnavgift i Visby						40	50	50	60	120	120	110	110	110	
Summa kostnad	110	150	280	390	390	340	420	490	570	2 375	1 616	1 090	961	774	
<i>Motsvarande avstånd enl. SJ:s taxa (km)</i>															
	601—800					601—800				810	730	820	920	1 250	

Burgsvik (300 km) år 1948, fördelade på tariffer, och mot kostnaden i olika tariffer (övergångsavgifter ej inberäknade).

Fraktgods																			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	5A	6A	7A	8A	9A	10	11	12	13	14	
(öre per 100 kg)																			
197	159	114	98	98	98	98	98	96	83	83	83	83	82	76	70	64	59	53	
467	360	304	271	243	216	200	167	144	243	216	200	167	144	123	119	93	93	93	
75	75	60	50	45	40	35	33	33	45	40	35	33	33	33	33	33	33	33	
20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	
120	120	90	80	70	60	30	30	30	70	60	30	30	30	30	30	30	30	30	
879	734	588	519	476	434	383	348	323	461	419	368	333	309	282	272	240	235	229	
500	620	600	610	620	640	630	670	650	750	770	750	800	890	870	940	850	900	920	
197	159	114	98	98	98	98	98	96	83	83	83	83	82	76	70	64	59	53	
470	365	300	265	246	224	215	192	173	274	213	204	180	164	145	136	113	109	105	
227	176	131	117	108	99	95	84	76	103	93	89	79	72	63	60	50	48	46	
75	75	60	50	45	40	35	33	33	45	40	35	33	33	33	33	33	33	33	
20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	
120	120	90	80	70	60	30	30	30	70	60	30	30	30	30	30	30	30	30	
1	109	915	715	630	587	541	493	457	428	595	509	461	425	401	367	349	310	299	287
780	890	810	900	930	940	960	1 000	970	1 220	1 220	1 220	1 260	1 350	1 320	1 350	1 220	1 240	1 220	

Jämförelse mellan kostnader för trafikant vid försändning i vagnslaster Stockholm—
med Å.G. vid tillämpning av å ena sidan Å.G:s taxa med tillägg av övriga kostnader

Varuslag	Å.G.:s och SJ:s tariffer för sändningar om minst 2,5 ton				Differens mellan SJ:s och Å.G.:s tariffer (SJ = bas)			
	Å.G.		SJ		Fr.o.m. 2,5 ton till 5,0 ton	Fr.o.m. 5,0 ton till 10,0 ton	Fr.o.m. 10,0 ton till 15,0 ton	Fr.o.m. 15,0 ton
	Fr.o.m. 2,5 ton till 5,0 ton	Fr.o.m. 5,0 ton	Högsta vagnslast-tariff	Lägst vagnslast-tariff				
A. Jordbruks- och livsmedelsvaror								
Spannmål	1,65	1,65	2,20	1,07	— 0,55	+ 0,03	+ 0,35	+ 0,58
Malt	1,95	1,95	2,20	1,30	— 0,25	+ 0,11	+ 0,34	+ 0,65
Frö: blomst.-trädg.	5,40	5,40	2,20	1,61	+ 3,20	+ 3,56	+ 3,79	+ 3,79
andra slag	2,40	1,50	2,20	1,30	+ 0,20	— 0,34	— 0,11	+ 0,20
Hampa: tåga	3,40	3,40	2,20	1,61	+ 1,20	+ 1,56	+ 1,79	+ 1,79
blånor	3,40	3,40	2,20	1,61	+ 1,20	+ 1,56	+ 1,79	+ 1,79
Melass: flytande ...	1,80	1,80	2,20	0,82	— 0,40	+ 0,50	+ 0,90	+ 0,98
fast	1,80	1,80	2,20	1,07	— 0,40	+ 0,18	+ 0,50	+ 0,73
Rotfrukter: potatis,								
kålrötter	1,50	1,50	2,20	0,82	— 0,70	— 0,12	+ 0,60	+ 0,68
morötter m.m. ...	1,50	1,50	2,20	0,90	— 0,70	— 0,12	+ 0,43	+ 0,60
ej spec. (råa) ...	1,50	1,50	2,20	1,61	— 0,70	— 0,34	— 0,11	— 0,11
Smör	3,75	3,75	2,20	1,61	+ 1,55	+ 1,91	+ 2,14	+ 2,14
Ost	3,00	3,00	2,20	1,61	+ 0,80	+ 1,16	+ 1,39	+ 1,39
Ägg	4,80	4,80	2,20	1,61	+ 2,60	+ 2,96	+ 3,19	+ 3,19
Kött, fläsk, korv								
m.m.	3,90	3,90	2,20	1,61	+ 1,70	+ 2,06	+ 2,29	+ 2,29
Ben	2,65	2,00	2,20	0,82	+ 0,45	+ 0,70	+ 1,10	+ 1,18
Ull	6,00	6,00	2,20	1,61	+ 3,80	+ 4,16	+ 4,39	+ 4,39
Hudar, oberedda:								
råa, saltade	2,15	2,15	2,20	1,61	— 0,05	+ 0,31	+ 0,54	+ 0,54
torra	4,20	4,20	2,20	1,61	+ 2,00	+ 2,36	+ 2,59	+ 2,59
Talg	3,75	3,00	2,20	1,61	+ 1,55	+ 1,16	+ 1,39	+ 1,39
Foderkakor, -mjöl .	1,40	1,40	2,20	1,07	— 0,80	— 0,22	+ 0,10	+ 0,33
Gödningsämnen:								
dyngerkalk	1,50	1,50	2,20	0,64	— 0,70	+ 0,20	+ 0,76	+ 0,86
konstgödsel m.m. .	1,50	1,50	2,20	0,74	— 0,70	+ 0,20	+ 0,68	+ 0,76
Bröd: kex, småbröd								
etc.	6,00	6,00	2,20	1,61	+ 3,80	+ 4,16	+ 4,39	+ 4,39
andra slag	3,40	3,40	2,20	1,61	+ 1,20	+ 1,56	+ 1,79	+ 1,79
Gryn: av spannmål,								
havre-, ris-	1,50	1,50	2,20	1,30	— 0,70	— 0,34	— 0,11	+ 0,20
andra slag	1,50	1,50	2,20	1,30	— 0,70	— 0,34	— 0,11	+ 0,20
Salt	1,50	1,50	2,20	0,74	— 0,70	+ 0,20	+ 0,68	+ 0,76
Specier	3,75	3,75	2,20	1,61	+ 1,55	+ 1,91	+ 2,14	+ 2,14
Konserver	3,40	3,40	2,20	1,61	+ 1,20	+ 1,56	+ 1,79	+ 1,79
Fisk: färsksil, ström-								
ming	2,40	2,40	2,20	1,30	+ 0,20	+ 0,56	+ 0,79	+ 1,10
torsk	2,40	2,40	2,20	1,61	+ 0,20	+ 0,56	+ 0,79	+ 0,79
makrill	4,20	4,20	2,20	1,30	+ 2,00	+ 2,36	+ 2,59	+ 2,90
andra slag	4,20	4,20	2,20	1,61	+ 2,00	+ 2,36	+ 2,59	+ 2,59
rökt och torkad ..	3,40	3,40	2,20	1,61	+ 1,20	+ 1,56	+ 1,79	+ 1,79
saltad, i lådor ...	2,00	2,00	2,20	1,30	— 0,20	+ 0,16	+ 0,39	+ 0,70
saltad, i kaggar ..	1,50	1,50	2,20	1,30	— 0,70	— 0,34	— 0,11	+ 0,20
Margarin	3,40	3,40	2,20	1,61	+ 1,20	+ 1,56	+ 1,79	+ 1,79
Socker (raffin)	1,65	1,65	2,20	1,61	— 0,55	— 0,19	+ 0,04	+ 0,04
Grönsaker: vitkål ..	1,50	1,50	2,20	0,90	— 0,70	— 0,12	+ 0,43	+ 0,60
andra slag	4,00	4,00	2,20	1,61	+ 1,80	+ 2,16	+ 2,39	+ 2,39
Transport								

Visby av den totala godsmängd fördelad på varuslag, som under år 1947 transporterats samt å andra sidan SJ:s taxa för ett transportavstånd av 220 km (kronor per 100 kg.)

Lossn.-bidrag till Å.G. (20 öre) + ber. omlastningskostn. i Nynäshamn (20 öre) + hamnavgifter i Visby och Nynäshamn		Total taxedifferens (medeltal)		Å.G.:s andel av Visbytrafiken		Totaldifferens	
Fr.o.m. 2,5 ton till 5,0 ton	Fr.o.m. 15,0 ton	Högst	Lägst	Ton	%	Högst	Lägst
0,74	0,47	+ 1,05	+ 0,19	2 581,2	18,4	27 103,60	4 904,30
0,79	0,32	+ 1,17	+ 0,54	131,7		1 540,90	711,20
1,20	0,93	+ 2,92	+ 2,53	388,5		9,3	11 344,20	9 829,00
0,85	0,58	+ 2,37	+ 2,05	565,4	95,9	13 400,00	11 590,70
0,76	0,49	+ 1,34	+ 0,36	69,4	40,8	930,00	249,80
0,74	0,47	+ 0,86	+ 0,04	3 810,1	99,9	32 766,90	1 524,00
0,95	0,68	+ 2,82	+ 2,50	1 668,7	99,1	47 057,30	41 717,50
1,50	1,23	+ 2,62	+ 2,30	720,5	100,0	18 877,10	16 571,50
1,10	0,83	+ 4,02	+ 3,70	1 956,2	100,0	78 639,20	72 379,40
1,00	0,77	+ 3,02	+ 2,70	2 992,9	100,0	90 385,60	80 808,30
0,78	0,51	+ 1,69	+ 1,23	50,5	100,0	853,50	621,20
1,70	1,43	+ 5,82	+ 5,50	51,2	98,1	2 979,80	2 816,00
1,20	0,93	+ 2,49	+ 2,17	259,2	77,1	6 454,10	5 624,60
0,95	0,68	+ 2,50	+ 1,96	55,8	24,7	1 395,00	1 093,70
0,78	0,51	+ 0,84	- 0,02	1 979,6	30,9	16 628,60	- 395,90
0,73	0,46	+ 1,27	+ 0,03	1 057,5	10,7	13 430,30	317,30
2,05	1,78	+ 4,87	+ 4,55	341,6	100,0	16 635,90	15 542,80
1,07	0,80	+ 1,00	+ 0,37	261,3	77,4	2 613,00	966,80
0,74	0,47	+ 1,23	+ 0,04	159,4	8,5	1 960,60	63,80
1,70	1,43	+ 3,57	+ 3,25	163,2	90,6	5 826,20	5 304,00
1,30	1,63	+ 3,42	+ 2,50	1 394,2	95,4	47 681,60	34 855,00
0,90	0,63	+ 2,07	+ 1,57	829,1	82,5	17 162,40	13 016,90
0,95	0,68	+ 2,47	+ 2,15	224,5	93,3	5 545,20	4 826,80
1,50	1,23	+ 1,27	+ 0,95	98,9	5,3	1 256,00	939,60
1,30	1,03	+ 2,52	+ 1,85	119,2	96,7	3 003,80	2 205,20
				21 929,8		465 470,80	328 083,50

Varuslag	Å.G.:s och SJ:s tariffer för sändningar om minst 2,5 ton				Differens mellan SJ:s och Å.G.:s tariffer (SJ = bas)			
	Å.G.		SJ		Fr.o.m. 2,5 ton till 5,0 ton	Fr.o.m. 5,0 ton till 10,0 ton	Fr.o.m. 10,0 ton till 15,0 ton	Fr.o.m. 15,0 ton
	Fr.o.m. 2,5 ton till 5,0 ton	Fr.o.m. 5,0 ton	Högsta vagnslast-tariff	Lägsta vagnslast-tariff				
Transport								
Frukt: bananer, vindruvor	4,20	4,20	2,20	1,61	+ 2,00	+ 2,36	+ 2,59	+ 2,59
andra slag	3,40	3,40	2,20	1,61	+ 1,20	+ 1,56	+ 1,79	+ 1,79
Bär: färska- blå, vin-, lingon	2,65	2,50	2,20	1,30	+ 0,45	+ 0,66	+ 0,89	+ 1,20
övriga	4,50	4,50	2,20	1,61	+ 2,30	+ 2,66	+ 2,89	+ 2,89
torkade	3,40	3,40	2,20	1,61	+ 1,20	+ 1,56	+ 1,79	+ 1,79
Kaffe	3,75	3,75	2,20	1,61	+ 1,55	+ 1,91	+ 2,14	+ 2,14
Konfekt, karameller	4,00	4,00	2,20	1,61	+ 1,80	+ 2,16	+ 2,39	+ 2,39
Sprit och spritvaror:								
motor- och träsprit	3,15	3,15	2,20	1,61	+ 0,95	+ 1,31	+ 1,54	+ 1,54
brännvin	3,75	3,75	2,20	1,61	+ 1,55	+ 1,91	+ 2,14	+ 2,14
andra spritdrycker	3,15	3,15	2,20	1,61	+ 0,95	+ 1,31	+ 1,54	+ 1,54
Tobak: rök-, tugg-, -snus	4,85	4,85	2,20	1,61	+ 2,65	+ 3,01	+ 3,24	+ 3,24
cigarer, cigarretter	6,00	6,00	2,20	1,61	+ 3,80	+ 4,16	+ 4,39	+ 4,39
Summa A.								
B. Industriprod. och industrivaror								
Asfalt	2,40	1,95	2,20	0,90	+ 0,20	+ 0,33	+ 0,88	+ 1,05
Cementarbeten:								
grövre	2,40	2,20	2,20	0,74	+ 0,20	+ 0,90	+ 1,38	+ 1,46
andra slag	2,40	2,20	2,20	1,61	+ 0,20	+ 0,36	+ 0,59	+ 0,59
Sten: beklädn.-plan-, sockel- och trapp-, gravvårdar	2,20	2,20	2,20	0,90	—	+ 0,58	+ 1,13	+ 1,30
gravvårdar	3,00	3,00	2,20	1,61	+ 0,80	+ 1,16	+ 1,39	+ 1,39
kvarnsten	3,00	3,00	2,20	0,90	+ 0,80	+ 1,38	+ 1,93	+ 2,10
marmor, oarbetad	2,40	2,40	2,20	0,82	+ 0,20	+ 1,10	+ 1,50	+ 1,58
do	2,40	2,40	2,20	0,74	+ 0,20	+ 1,10	+ 1,58	+ 1,66
marmor, arbetad, finare	4,00	4,00	2,20	1,61	+ 1,80	+ 2,16	+ 2,39	+ 2,39
do, grövre	3,00	3,00	2,20	0,90	+ 0,80	+ 1,38	+ 1,93	+ 2,10
marmor, grövre ..	3,00	3,00	2,20	1,07	+ 0,80	+ 1,16	+ 1,70	+ 1,93
slip- och brynsten	1,65	1,65	2,20	0,90	— 0,55	+ 0,03	+ 0,58	+ 0,75
inhemsk, ej spec. .								
oarbetad	1,65	1,50	2,20	0,74	— 0,55	+ 0,20	+ 0,68	+ 0,76
do	1,65	1,50	2,20	0,64	— 0,55	+ 0,20	+ 0,68	+ 0,86
Järn och stål, balkar	2,40	1,95	2,20	0,82	+ 0,20	+ 0,65	+ 0,88	+ 1,13
bleckplåt	2,40	2,20	2,20	1,07	+ 0,20	+ 0,36	+ 0,90	+ 1,13
gjutgods, smide o. verktyg, finare man. smide	4,80	4,80	2,20	1,61	+ 2,60	+ 2,96	+ 3,19	+ 3,19
gjutgods, smide grövre, redskap, verktyg, grövre, hästskor	2,65	1,95	2,20	0,90	+ 0,45	+ 0,33	+ 0,88	+ 1,05
grövre hästskor ..	2,65	1,95	2,20	1,07	+ 0,45	+ 0,11	+ 0,65	+ 0,88
i vanl. längder ...	2,40	1,95	2,20	0,82	+ 0,20	+ 0,65	+ 1,05	+ 1,13
do	2,40	1,95	2,20	0,82	+ 0,20	+ 0,65	+ 0,88	+ 1,13
armeringsjärn	2,40	2,40	2,20	0,82	+ 0,20	+ 1,10	+ 1,33	+ 1,58
Transport								

Lossn.-bidrag till Å.G. (20 öre) + ber. omlastningskostn. i Nynäs- hamn (20 öre) + hamnavgifter i Visby och Nynäshamn		Total taxedifferens (medeltal)		Å.G.:s andel av Visbytrafiken		Totaldifferens	
Fr.o.m. 2,5 ton till 5,0 ton	Fr.o.m. 15,0 ton	Högst	Lägst	Ton	%	Högst	Lägst
				21 929,8		465 470,80	328 083,50
1,50	1,23	+ 3,32	+ 2,89	1 003,3	95,7	33 309,60	28 995,40
2,70	2,43	+ 4,57	+ 4,25	301,0	99,7	13 755,70	12 792,50
2,70	2,43	+ 4,82	+ 4,50	404,0	88,6	19 472,80	18 180,00
5,52	5,25	+ 7,00	+ 6,66	432,7	100,0	30 289,00	28 817,80
6,70	6,43	+ 10,24	+ 9,92	78,1	100,0	7 997,40	7 747,50
				24 148,9	41,7	570 295,30	424 616,70
0,80	0,53	+ 1,56	+ 1,00	347,8	23,9	5 425,70	3 478,00
0,73	0,46	+ 1,99	+ 1,07	149,9	41,3	2 983,00	1 603,90
				497,7		8 408,70	5 081,90

Varuslag	Å.G.:s och SJ:s tariffer för sändningar om minst 2,5 ton				Differens mellan SJ:s och Å.G.:s tariffer (SJ = bas)			
	Å.G.		SJ		Fr.o.m. 2,5 ton till 5,0 ton	Fr.o.m. 5,0 ton till 10,0 ton	Fr.o.m. 10,0 ton till 15,0 ton	Fr.o.m. 15,0 ton
	Fr.o.m. 2,5 ton till 5,0 ton	Fr.o.m. 5,0 ton	Högsta vagnslast-tariff	Lägsta vagnslast-tariff				
Transport								
järn-, stål-, stängseltråd	2,65	2,20	2,20	0,90	+ 0,45	+ 0,90	+ 1,13	+ 1,30
stängseltråd	2,65	2,20	2,20	1,61	+ 0,45	+ 0,36	+ 0,59	+ 0,59
järnsäng., hopf. ..	3,75	3,00	2,20	1,61	+ 1,55	+ 1,16	+ 1,39	+ 1,39
do, uppställda ...	6,00	6,00	2,20	1,61	+ 3,80	+ 4,16	+ 4,39	+ 4,39
plåt	1,50	1,50	2,20	0,82	— 0,70	+ 0,20	+ 0,43	+ 0,68
do	1,50	1,50	2,20	0,90	— 0,70	+ 0,20	+ 0,43	+ 0,60
plåtsmide	4,20	4,20	2,20	1,07	+ 2,00	+ 2,36	+ 2,90	+ 3,13
do	4,20	4,20	2,20	1,61	+ 2,00	+ 2,36	+ 2,59	+ 2,59
pumpar	3,40	3,00	2,20	1,61	+ 1,20	+ 1,16	+ 1,39	+ 1,39
resårer	3,75	3,00	2,20	1,61	+ 1,55	+ 1,16	+ 1,39	+ 1,39
räls, lösa o. skarv-järn	2,65	1,95	2,20	0,82	+ 0,45	+ 0,65	+ 0,88	+ 1,13
räls, hopsatta ...	3,75	3,00	2,20	0,82	+ 1,55	+ 1,70	+ 1,93	+ 2,18
rör och tuber ...	2,65	2,20	2,20	0,90	+ 0,45	+ 0,58	+ 1,13	+ 1,30
do	2,65	2,20	2,20	1,07	+ 0,45	+ 0,36	+ 0,90	+ 1,13
do	2,65	2,20	2,20	1,61	+ 0,45	+ 0,36	+ 0,59	+ 0,59
spik, bult, nagel ..	2,20	1,80	2,20	0,90	—	+ 0,50	+ 0,73	+ 0,90
do	2,20	1,80	2,20	1,61	—	— 0,04	+ 0,19	+ 0,19
do	2,20	1,80	2,20	1,07	—	— 0,04	+ 0,50	+ 0,73
stängselnät jämte duk	3,40	2,65	2,20	1,61	+ 1,20	+ 0,81	+ 1,04	+ 1,04
tackjärn	1,95	1,80	2,20	0,74	— 0,25	+ 0,50	+ 0,90	+ 1,06
Övriga metaller:								
bult, plåt, rör, stänger	4,20	4,20	2,20	1,61	+ 2,00	+ 2,36	+ 2,59	+ 2,59
do	4,20	4,20	2,20	1,30	+ 2,00	+ 2,36	+ 2,59	+ 2,90
arbet. ej spec. ...	5,40	5,40	2,20	1,61	+ 3,20	+ 3,56	+ 3,79	+ 3,79
oarbet. och skrot..	2,40	2,40	2,20	1,30	+ 0,20	+ 0,56	+ 0,79	+ 1,10
do	2,40	2,40	2,20	1,61	+ 0,20	+ 0,56	+ 0,79	+ 0,79
do	2,40	2,40	2,20	0,90	+ 0,20	+ 0,78	+ 1,33	+ 1,50
do	2,40	2,40	2,20	1,07	+ 0,20	+ 0,56	+ 1,10	+ 1,33
Oljor: feta, mineral (spec.)	2,25	2,25	2,20	1,61	+ 0,05	+ 0,41	+ 0,64	+ 0,64
ej spec.	2,25	2,25	2,20	0,90	+ 0,05	+ 0,63	+ 1,18	+ 1,35
Träfiberplattor ...	2,25	2,25	2,20	1,07	+ 0,05	+ 0,41	+ 0,95	+ 1,18
do	2,25	2,25	2,20	0,90	+ 0,05	+ 0,41	+ 1,18	+ 1,35
Trähus (mont.-färd.)	3,00	3,00	2,20	0,90	+ 0,80	+ 1,38	+ 1,93	+ 2,10
Snickerier: finare ..	6,00	6,00	2,20	1,61	+ 3,80	+ 4,16	+ 4,39	+ 4,39
finare	6,00	6,00	2,20	1,30	+ 3,80	+ 4,16	+ 4,39	+ 4,70
grövre	3,75	3,00	2,20	1,61	+ 1,55	+ 1,16	+ 1,39	+ 1,39
Möbler: al, furu, gran								
björk	4,80	4,80	2,20	1,61	+ 2,60	+ 2,96	+ 3,19	+ 3,19
ej spec.	5,40	5,40	2,20	1,61	+ 3,20	+ 3,56	+ 3,79	+ 3,79
Glas: buteljjer	3,75	2,65	2,20	0,90	+ 1,55	+ 1,03	+ 1,58	+ 1,75
fönsterglas	3,00	2,65	2,20	1,07	+ 0,80	+ 0,81	+ 1,35	+ 1,58
spegelglas	6,00	6,00	2,20	1,61	+ 3,80	+ 4,16	+ 4,39	+ 4,39
andra slag	4,80	4,80	2,20	1,61	+ 2,60	+ 2,96	+ 3,19	+ 3,19
do	4,80	4,80	2,20	0,90	+ 2,60	+ 3,18	+ 3,73	+ 3,90
do	4,80	4,80	2,20	0,74	+ 2,60	+ 3,50	+ 3,98	+ 4,06
Porslin och fajans ..	3,75	3,75	2,20	1,61	+ 1,55	+ 1,91	+ 2,14	+ 2,14
Kakel	3,00	2,40	2,20	0,90	+ 0,80	+ 0,78	+ 1,33	+ 1,50
Transport								

Lossn.-bidrag till Å.G. (20 öre) + ber. omlastningskostn. i Nynäs- hamn (20 öre) + hamnavgifter i Visby och Nynäshamn		Total taxedifferens (medeltal)		Å.G.s andel av Visbytrafiken		Totaldifferens	
Fr.o.m. 2,5 ton till 5,0 ton	Fr.o.m. 15,0 ton	Högst	Lägst	Ton	%	Högst	Lägst
				497,7		8 408,70	5 081,90
1,05	0,78	+ 2,20	+ 1,63	2 630,9	71,2	57 879,80	42 883,70
1,21	0,94	+ 2,98	+ 2,30	541,8	98,7	16 145,60	12 461,40
2,07	1,80	+ 2,67	+ 1,12	1 546,3	11,2	41 286,20	17 318,60
1,10	0,83	+ 2,09	+ 1,15	1 184,3	100,0	24 751,90	13 619,50
1,10	0,83	+ 2,93	+ 1,90	20,0	11,4	586,00	380,00
1,45	1,18	+ 4,76	+ 4,32	796,0	95,1	37 889,60	34 387,20
1,73	1,46	+ 4,61	+ 3,93	415,8	94,5	19 168,40	16 340,90
1,17	0,90	+ 2,72	+ 2,20	351,1	90,9	9 549,90	7 724,20
				7 983,9		215 666,10	150 197,40

Varuslag	Å.G.:s och SJ:s tariffer för sändningar om minst 2,5 ton				Differens mellan SJ:s och Å.G.:s tariffer (SJ = bas)			
	Å.G.		SJ		Fr.o.m. 2,5 ton till 5,0 ton	Fr.o.m. 5,0 ton till 10,0 ton	Fr.o.m. 10,0 ton till 15,0 ton	Fr.o.m. 15,0 ton
	Fr.o.m. 2,5 ton till 5,0 ton	Fr.o.m. 5,0 ton	Högsta vagnslast-tariff	Lägsta vagnslast-tariff				
Transport								
Redskap o. maskiner								
finare	6,00	6,00	2,20	1,61	+ 3,80	+ 4,16	+ 4,39	+ 4,39
grövre	3,75	3,00	2,20	1,61	+ 1,55	+ 1,16	+ 1,39	+ 1,39
Gummi: galoscher..	5,40	5,40	2,20	1,61	+ 3,20	+ 3,56	+ 3,79	+ 3,79
andra slag	6,00	6,00	2,20	1,61	+ 3,80	+ 4,16	+ 4,39	+ 4,39
Färger: rödfärg ...	2,40	2,40	2,20	0,90	+ 0,20	+ 0,78	+ 1,33	+ 1,50
hartsolje-, titanvitt, zinkvitt	3,00	3,00	2,20	1,61	+ 0,80	+ 1,16	+ 1,39	+ 1,39
vissa andra spec. .	2,40	2,40	2,20	1,61	+ 0,20	+ 0,56	+ 0,79	+ 0,79
ej spec.	4,80	4,80	2,20	1,61	+ 2,60	+ 2,96	+ 3,19	+ 3,19
Kem.-tekn. prep., ej spec.	3,75	3,75	2,20	1,61	+ 1,55	+ 1,91	+ 2,14	+ 2,14
alun	4,20	4,20	2,20	0,90	+ 2,00	+ 2,58	+ 3,13	+ 3,30
bikarbonat	4,20	4,20	2,20	1,61	+ 2,00	+ 2,36	+ 2,59	+ 2,59
ammoniak (kaust.)	5,40	5,40	2,20	1,61	+ 3,20	+ 3,56	+ 3,79	+ 3,79
Tågvirke	4,20	4,20	2,20	1,61	+ 2,00	+ 2,36	+ 2,59	+ 2,59
Tjära o. tjärolja ...	1,95	1,80	2,20	0,90	- 0,25	+ 0,18	+ 0,73	+ 0,90
Garn: bind-jute, skörde	2,40	2,20	2,20	1,61	+ 0,20	+ 0,36	+ 0,59	+ 0,59
trassel	4,20	4,20	2,20	1,61	+ 2,00	+ 2,36	+ 2,59	+ 2,59
andra slag	5,40	5,40	2,20	1,61	+ 3,20	+ 3,56	+ 3,79	+ 3,79
Korta varor	6,00	6,00	2,20	1,61	+ 3,80	+ 4,16	+ 4,39	+ 4,39
Vävnader (alla slag)	5,40	5,40	2,20	1,61	+ 3,20	+ 3,56	+ 3,79	+ 3,79
Skodon	5,40	5,40	2,20	1,61	+ 3,20	+ 3,56	+ 3,79	+ 3,79
Soda	1,50	1,50	2,20	0,90	- 0,70	- 0,12	+ 0,43	+ 0,60
Tvål: toilett	3,75	3,75	2,20	1,61	+ 1,55	+ 1,91	+ 2,14	+ 2,14
skur-, såp- o. flingor	3,40	3,40	2,20	1,61	+ 1,20	+ 1,56	+ 1,79	+ 1,79
Trycksaker	5,40	5,40	2,20	1,61	+ 3,20	+ 3,56	+ 3,79	+ 3,79
Lera: eldfast	1,95	1,80	2,20	0,74	- 0,25	+ 0,50	+ 0,90	+ 1,06
kaulin, bauxit ...	1,95	1,80	2,20	0,82	- 0,25	+ 0,18	+ 0,73	+ 0,98
ej eldfast	1,95	1,80	2,20	0,62	- 0,25	+ 0,50	+ 0,98	+ 1,18
Sand	1,80	1,50	2,20	0,62	- 0,40	+ 0,20	+ 0,68	+ 0,88
Summa B.								
Summa A. och B.								

Lossn.-bidrag till Å.G. (20 öre) + ber. omlastningskostn. i Nynäs-hamn (20 öre) + hamnavgifter i Visby och Nynäshamn		Total taxedifferens (medeltal)		Å.G.'s andel av Visbytrafiken		Totaldifferens	
Fr.o.m. 2,5 ton till 5,0 ton	Fr.o.m. 15,0 ton	Högst	Lägst	ton	%	Högst	Lägst
				7 983,9		215 666,10	150 197,40
1,70	1,43	+ 4,78	+ 3,85	1 906,7	90,7	91 140,30	73 408,00
3,95	3,68	+ 8,52	+ 6,70	209,9	99,5	17 883,50	14 063,30
1,76	1,49	+ 3,40	+ 2,52	266,4	77,1	9 057,60	6 713,30
3,00	2,73	+ 5,68	+ 5,19	317,5	96,1	18 034,00	16 478,30
1,50	1,23	+ 3,82	+ 3,50	103,5	36,0	3 953,70	3 622,50
0,90	0,63	+ 1,53	+ 0,65	181,1	95,8	2 770,80	1 177,20
2,18	1,91	+ 4,52	+ 3,70	72,4	92,3	3 272,50	2 678,80
4,70	4,43	+ 8,82	+ 8,50	251,8	97,7	22 208,80	21 403,00
3,20	2,93	+ 8,22	+ 4,90	529,9	91,2	43 557,80	25 965,10
3,70	3,43	+ 7,22	+ 6,90	104,0	91,2	7 508,80	7 176,00
0,85	0,58	+ 1,18	+ 0,15	117,5	72,0	1 386,50	176,30
1,17	0,90	+ 2,87	+ 2,55	386,3	88,9	11 086,80	9 850,70
1,70	1,43	+ 5,22	+ 4,90	1 480,1	77,2	77 261,20	72 524,90
0,73	0,46	+ 1,48	+ 0,44	679,0	95,8	10 049,20	2 987,60
				14 590,0	47,7	534 837,60	408 422,40
				38 738,9	43,8	1 105 132,90	833 039,10

Kortfattad redogörelse för varutrafiken mellan Gotland och fastlandet

En analys av Ångfartygsaktiebolaget Gotlands godstransporter under senare delen av maj månad 1949 mot bakgrunden av trafikförhållandena på Gotland och på fastlandet

Syftet med undersökningen

Undertecknade, Gustafsson och Hölcke, ha av 1945 års Gotlandskommitté erhållit i uppdrag att i viss utsträckning biträda vid en detaljundersökning av varutrafiken mellan Gotland och fastlandet, omfattande även transportererna på Gotland. Undersökningen avsåg insamling och analys av uppgifter om i huvudsak följande förhållanden.

1. Det transporterade godsets fördelning på varuslag, förpackningstyper m.m.
2. De orter mellan vilka transportererna äga rum.
3. De transportmedel, som föra godset till och från hamnarna.
4. Förhållandena vid omlastningen mellan fartyg och annat transportmedel, bl.a. den tidsutdräkt, som omlastningen innebär.
5. Transportförhållandena på Gotland, omfattande Ortsrelationer, transporterade varuslag, transporter till och från järnvägsstationer m.m., vilken avsågs att ligga till grund för en bedömning av förutsättningarna att upprätthålla såväl järnvägs- som biltrafik på Gotland.

Arbetsmetod

För att erhålla kännedom om dessa förhållanden var det nödvändigt att genom intervjuer införskaffa uppgifter dels om trafiken med Ångfartygsaktiebolaget Gotlands fartyg mellan Visby och fastlandet, dels om trafiken på det gotländska järn-

vägsnätet. Uppgifter om den yrkesmässiga lastbilstrafiken ha införskaffats genom bearbetning av redan insamlat, hos Statens Biltrafiknämnd befintligt material. Den privata lastbilstrafikens omfattning på Gotland har för översiktens skull gjorts till föremål för en uppskattning.

Undersökningen av sjötransporterna omfattade fyra turer i vardera riktningen mellan Visby och Stockholm under tiden 18/5 till 2/6 1949 samt åtta turer från Visby till Nynäshamn och nio turer i den motsatta riktningen under tiden 18/5 till 25/5. Materialet rörande järnvägstrafiken införskaffades i järnvägens egen regi vid de olika järnvägsstationerna på Gotland under tiden 16/5 till 25/5 1949.

Vid insamlandet av uppgifterna användes bilagda två blanketter (bil. a och b), av vilka framgå vilka detaljuppgifter, som inhämtats.

Dessa uppgifter ha bearbetats hålkorts-mässigt. Principerna för uppgörande av de använda kodbeteckningarna framgå av särskild bilaga (bil. c).

Varutrafikens omfattning och inriktning

Enligt uppgift från Ångfartygsaktiebolaget Gotland transporterades under räkningsperioden följande godskvantiteter med bolagets fartyg under den undersökta tidsperioden.

Genomgångshamn	Till Gotland	Från Gotland	Summa	
	(Procenttalen avse fördelningen på trafikriktning resp. trafikslag)			
Visby och Stockholm (direkttrafik)	695 ton	468 ton	1 163 ton	61 %
Visby och Nynäshamn (samtrafik)	414 ton	331 ton	745 ton	39 %
Summa	1 109 ton 58 %	799 ton 42 %	1 908 ton	100 %

Den under perioden utförda transportprestationen redovisas å efterföljande karta. (Bild 1.)

Enligt uppgift från Ångfartygsaktiebolaget Gotland uppgick hela godstrafiken under 1949 till 52 395 ton med följande fördelning:

Genomgångshamn	Till Gotland	Från Gotland	Summa	
	(procenttalen avse fördelningen på trafikriktning resp. trafikslag)			
Visby och Stockholm (direkttrafik)	15 988 ton	10 783 ton	26 771 ton	51 %
Visby och Nynäshamn (samtrafik)	15 104 ton	10 520 ton	25 624 ton	49 %
Summa	31 092 ton 59 %	21 303 ton 41 %	52 395 ton	100 %

Av dessa sammanställningar framgår, att trafiken till Gotland är större än trafiken från Gotland till fastlandet. För den undersökta perioden utgjorde trafiken till Gotland 58 procent och för hela året 59 procent av totaltrafiken. Dessa storleksordningar mellan trafiken till och från Gotland gälla även för samtrafiken och direkttrafiken var för sig. Vidare framgår

att direkttrafiken Stockholm—Visby är större än samtrafiken över Nynäshamn. Under undersökningsperioden utgjorde direkttrafiken 61 procent och under hela året 51 procent.

Detaljerade uppgifter ha erhållits beträffande en transporterad godsmängd om 1 323 ton med följande fördelning på trafikriktningar.

Genomgångshamn	Till Gotland	Från Gotland	Summa	
	(procenttalen avse fördelningen på trafikriktning resp. trafikslag)			
Visby och Stockholm (direkttrafik)	551 ton	335 ton	886 ton	67 %
Visby och Nynäshamn (samtrafik)	285 ton	153 ton	438 ton	33 %
Summa	836 ton 63 %	488 ton 37 %	1 324 ton	100 %

Den undersökta trafikens fördelning på varugrupper framgår i huvuddrag av tablå i bilaga d, vari för jämförelsens skull medtagits motsvarande siffror för hela året 1947 enligt bearbetning av hamnstatistiken i Visby. Inalles 70 st. av

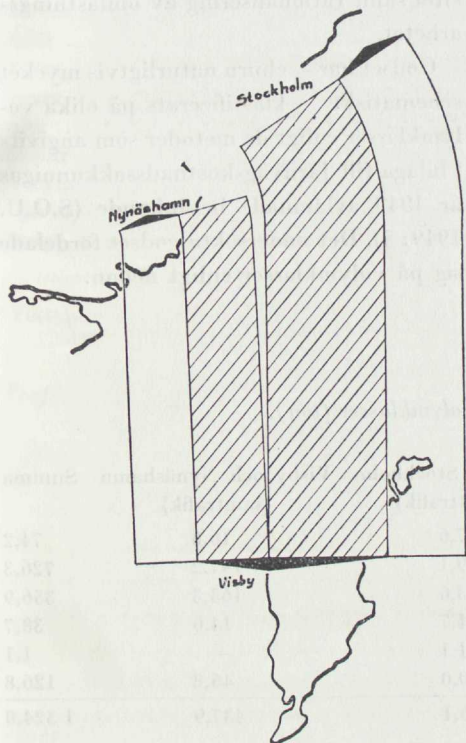
hamntaxans rubriker äro representerade i majundersökningen.

Av denna tablå framgår det klart, att trafiken från Gotland i motsats till trafiken till Gotland är tämligen ensidig.

Nära fyra femtedelar av trafiken från

Bild 1. Godstransporterna mellan Gotland och fastlandet samt omvänt med fördelning på direkt trafik (via Stockholm) och samtrafik (via Nynäshamn).

(Enligt uppgifter för undersökningsperioden från Ångfartygsaktiebolaget Gotland.)



Trafikströmmarna ha å kartan angivits med band, vilka till sin bredd äro proportionella mot den transporterade godsmängden.

Fyllda band beteckna trafikriktningen från fastlandet till Gotland.

Ofyllda band beteckna trafikriktningen från Gotland till fastlandet.

Gotland till Stockholm utgjordes sålunda av jordbruks- och mejeriprodukter, huvudsakligen smör, rotfrukter, ägg och ost. Det gotländska näringslivets jordbrukskaraktär avspeglas vidare i att transportererna av industriprodukter från Gotland uppgå till ej fullt 10 procent av

den totala godskvantiteten. Sammansättningen av transportererna från Gotland i direkttrafik och i samtrafik över Nynäshamn är ganska likartad; dock bör man observera att utförseln av livsmedel från Gotland via Nynäshamn är av delvis annan struktur än den över Stockholm. De huvudsakligaste varuslagen i Nynäshamnstrafiken äro kött, ägg och fisk, under det att transporter av smör, ost och rotfrukter knappast förekomma.

Trafiken till Gotland är mycket allsidigt sammansatt, beroende på att Gotland för sitt behov av förnödenheter i mycket stor omfattning är hänvisat till inköp från fastlandet. I direkttrafiken över Stockholm intaga livsmedelsindustriens produkter en betydelsefull plats. Denna grupp av varor omfattade 29 procent av direkttrafiken och livsmedelsindustriens produkter utgjordes av sådana varor som bröd, specerier, margarin och kolonialvaror.

Mellan 40 och 45 procent av transportererna från Stockholm utgjordes av andra industriprodukter än livsmedelsindustriens. Främsta rummet bland dessa intaga maskiner och redskap och den kemisk-tekniska industriens produkter. Karakteristiskt för Gotlands beroende av Stockholm är den stora mängd tryckalster, som transporteras såväl över Stockholm som Nynäshamn.

Förutom de här nämnda huvudgrupperna av varor kan nämnas importerade bränslen (huvudsakligen mineraloljor i fat) samt foderkakor för det gotländska jordbrukets behov. Dessa varugrupper svarade för 12 resp. 5,5 procent av trafiken, men transporteras dock huvudsakligen med fartyg i icke reguljär trafik.

Samtrafiken till Gotland över Nynäs-

hamn liknar direkttrafiken genom sin mångsidighet men skiljer sig i flera avseenden strukturellt från denna. Sålunda är utförseln av kemikalier från Nynäshamn relativt blygsam, under det att textil- och beklädnadsvarutransporterna äro mera omfattande än över Stockholm. En stor del av dessa varor komma från produktionsorter ute i landet. Detsamma gäller transport av maskiner och redskap, som till stor del gå i samtrafik.

Godsets volym och arten av emballage

Undersökningen omfattade även frågan om hur stort utrymme, som godset tager

i anspråk i förhållande till sin vikt samt om fördelningen på kollislag och emballagetyper. Ett klarläggande av dessa förhållanden är av betydelse för bedömandet av erforderlig transportkapacitet samt rationalisering av omlastningsarbetet.

Godset har — ehuru naturligtvis mycket schematiskt — klassificerats på olika volymklasser enligt de metoder som angivits i bilaga till Järnvägskostnadsakkunnigas år 1949 avlämnade betänkande (S.O.U. 1949: 5). Det undersökta godset fördelade sig på volymklasser enligt nedan.

Godsets fördelning på volymklasser (ton).

	Visby och Stockholm (direkttrafik)	Visby och Nynäshamn (samtrafik)	Summa
Högst 1 m ³ /ton	57,6	16,6	74,2
1—2 m ³ /ton	529,1	197,2	726,3
2—5 m ³ /ton	193,6	163,3	356,9
5—10 m ³ /ton	24,7	14,0	38,7
Över 10 m ³ /ton	1,1	—	1,1
Ej specificerat	80,0	46,8	126,8
	886,1	437,9	1 324,0

Av tabellen framgår att mer än 50 procent av godset tillhör volymklass 2, som kräver högst 2 m³ utrymme per ton och att c:a 25 procent tillhör volymklass 3 (2—5 m³ per ton). Dessa två grupper, som icke kunna betraktas som skrymmande, omfatta sålunda mer än 75 procent av den undersökta godskvantiteten. Samma tendens gör sig gällande i alla undersökta transportled såväl till sjöss som till lands.

Godstransporternas sammansättning med hänsyn till de förekommande emballageslagen framgår av nedanstående uppställning.

Av uppställningen framgår den stora omfattningen av kollislagen kartonger, fat och kaggar, lådor och säckar samt oemballerat gods. De förstnämnda fyra grupperna tillsammans utgjorde c:a 60 procent av godskvantiteten (tillsammans med det icke emballerade godset närmare 90 procent). Ungefär 80 procent av den transporterade kvantiteten ickeemballerat gods gick från fastlandet till Gotland. Transporterna på fastlandet av denna del skedde i stor utsträckning i samtrafik via Nynäshamn.

Godstransporternas fördelning i ton och procentuell på olika slag av emballage och kollivikter.

	Ton	%	Genomsnittlig kollivikt ¹
Kartonger	147	11,0	12,5
Paket	46	3,5	15
Fat och kaggar	207	15,5	60
Lådor	282	21,0	30
Drums	5	—	—
Säckar	163	12,0	45
Balar	34	2,5	75
Häckar	13	1,0	—
Gascylindrar, rullar, buntar, ringar samt fordon (där vikt uppgivits)	83	6,5	—
Övrigt oemballerat gods	344	27,0	—
	Summa 1 324	100,0	

¹ Viktstorleken per kolli varierar dock avsevärt från fall till fall.

Trafikens fördelning på avsändare- och mottagarekategorier.

Av nedanstående tabell framgår hur trafiken fördelar sig på avsändare och mottagare av olika slag.

Avsändare och mottagare	Avsändare på Gotland			Mottagare på fastlandet		
	Trafik över Sthlm	Trafik över Nynäsh.	S:a	Trafik över Sthlm	Trafik över Nynäsh.	S:a
	kg	kg		kg	kg	
Producenter och producentföretag ...	155 173	86 037	241 210	18 975	46 141	65 116
KF och ICA	120	26 121	26 241	41 638	3 377	45 015
Övriga grossister	2 038	5 776	7 814	149 419	23 884	373 303
Speditörer	7 483	4 544	12 027	2 695	4 279	6 974
Detaljister	3 402	8 824	12 226	49 675	30 975	80 650
Övriga (inkl. militära)	166 707	21 969	188 676	72 521	44 615	117 136
	334 923	153 271	488 194	334 923	153 271	488 194

	Avsändare på fastlandet			Mottagare på Gotland		
Producenter och producentföretag ...	185 281	128 279	313 560	34 936	8 726	43 662
KF och ICA	89 761	1 183	90 944	135 838	11 141	146 979
Övriga grossister	214 561	53 304	267 865	95 081	13 792	108 873
Speditörer	41 134	14 655	55 789	8 236	14 132	22 638
Detaljister	2 671	4 760	7 431	195 947	58 844	254 791
Övriga (inkl. militära)	18 104	82 333	100 437	81 474	177 979	259 453
	551 512	284 614	836 126	551 512	284 614	836 126

Beträffande trafiken från Gotland observeras, att den domineras av kontakten mellan å ena sidan producenter och producentföretag på Gotland och å andra sidan skilda slag av varudistributörer på fastlandet. Fristående grossister på Gotland synas endast svara för en ringa del av det från Gotland till fastlandet avgående godset. Någon anmärkningsvärd skillnad mellan trafiken över Stockholm jämfört med trafiken över Nynäshamn har i detta hänseende icke konstaterats. Grossister och motsvarande på fastlandet taga dock sitt gods i större utsträckning över Stockholm än detaljister och producenter, som företrädesvis använda den dagliga förbindelsen över Nynäshamn.

Avsändningen av gods till Gotland domineras av producenter och företag av grossistkaraktär. Dessa kategorier svarade för 80 procent av transportererna till Gotland. Större delen av godset gick till detaljister och övriga mottagare av konsumentkaraktär under det att fristående grossister på ön endast mottogo en dryg tiondel av godset. En något större del — ungefär en sjättedel — föll på KF- och ICA-företagen.

I samtrafiken till Gotland spela avsändare av producenttyp den största rollen, under det att grossister överväga som avsändare i direkttrafiken över Stockholm.

Trafikens Ortsrelationer

Uppgifter om mellan vilka orter trafiken går ha sammanställts i detaljtabeller, som av utrymmesskäl icke kunna redovisas här. Transporterna på Gotland i direkt anslutning till sjötransport ha redovisats uppdelade på Visby och fem sektorer av ön, vilka sektorer inlagts på följande karta

(bild 2) jämte avståndintervaller (landsvägsavstånd) på 4 km från Visby.

Fördelningen av transportererna på de olika sektorerna framgå i huvuddrag av nedanstående samlingstabell, varav utläses att 282 ton av undersökta 1 324 ton eller endast 21 procent av godset i direkt anslutning till sjötransporterna vidarebefordras till resp. från Gotlands landsbygd.

Godstransporter i direkt anslutning till reguljär sjötransport med Ångfartygsaktiebolaget Gotland på Gotland.

Norra Gotland	(sektor 2)	30 640 kg
Mellersta Gotland	(» 3)	38 011 »
Östra Gotland	(» 4)	1 292 »
Sydöstra Gotland	(» 5)	167 171 »
Sydvästra Gotland	(» 6)	44 155 »
		281 629 kg

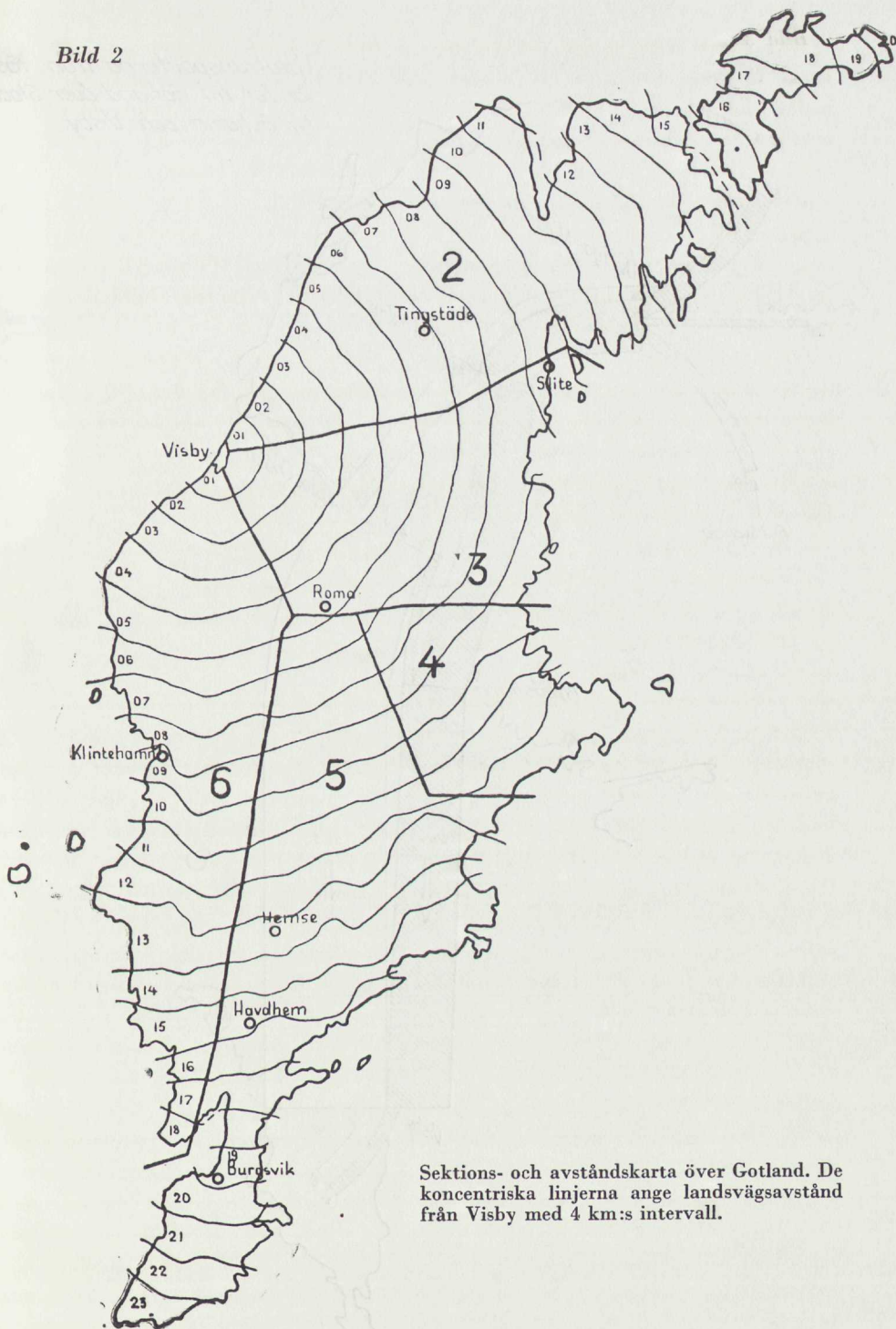
Total undersökt sjötransport

c:a 1 324 000 »

Beträffande anslutande trafik på fastlandet har uppdelning skett på följande större områden, nämligen *Stockholm, Stockholms län, Mälardalskapen, Södra Sverige* — omfattande Östergötlands, Jönköpings, Kronobergs, Kalmar, Blekinge, Kristianstads samt Malmöhus län — *Västsvrige* — omfattande Hallands, Göteborgs- och Bohus, Älvsborgs, Skaraborgs samt Värmlands län — samt slutligen *norra Sverige* — Kopparbergs, Gävleborgs, Västernorrlands, Jämtlands, Västerbottens och Norrbottens län.

Huvuddragen av ortsrelationerna för trafiken mellan Gotland och fastlandet över Visby framgå av nedanstående kartor. (Bild 3 och 4.) Dessa visa den undersökta trafikens storlek mellan de tre hamnarna, olika delområden av fastlandet samt den gotländska landsbygden med

Bild 2



Sektions- och avståndskarta över Gotland. De koncentriska linjerna ange landsvägsavstånd från Visby med 4 km:s intervall.

Bild 3

Varutransporterna från fast-
landet till Gotland över Stockholm,
Nynäshamn och Visby.

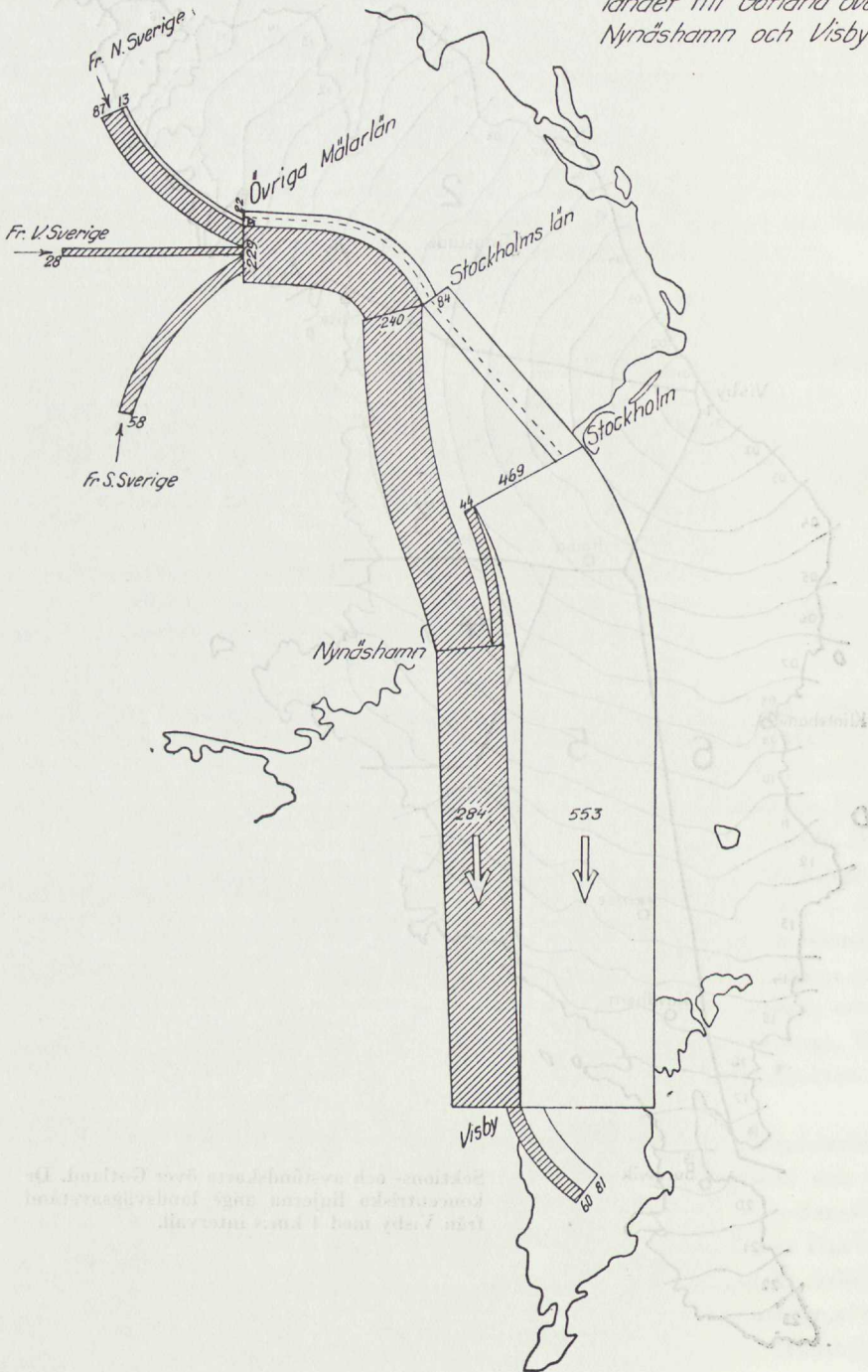
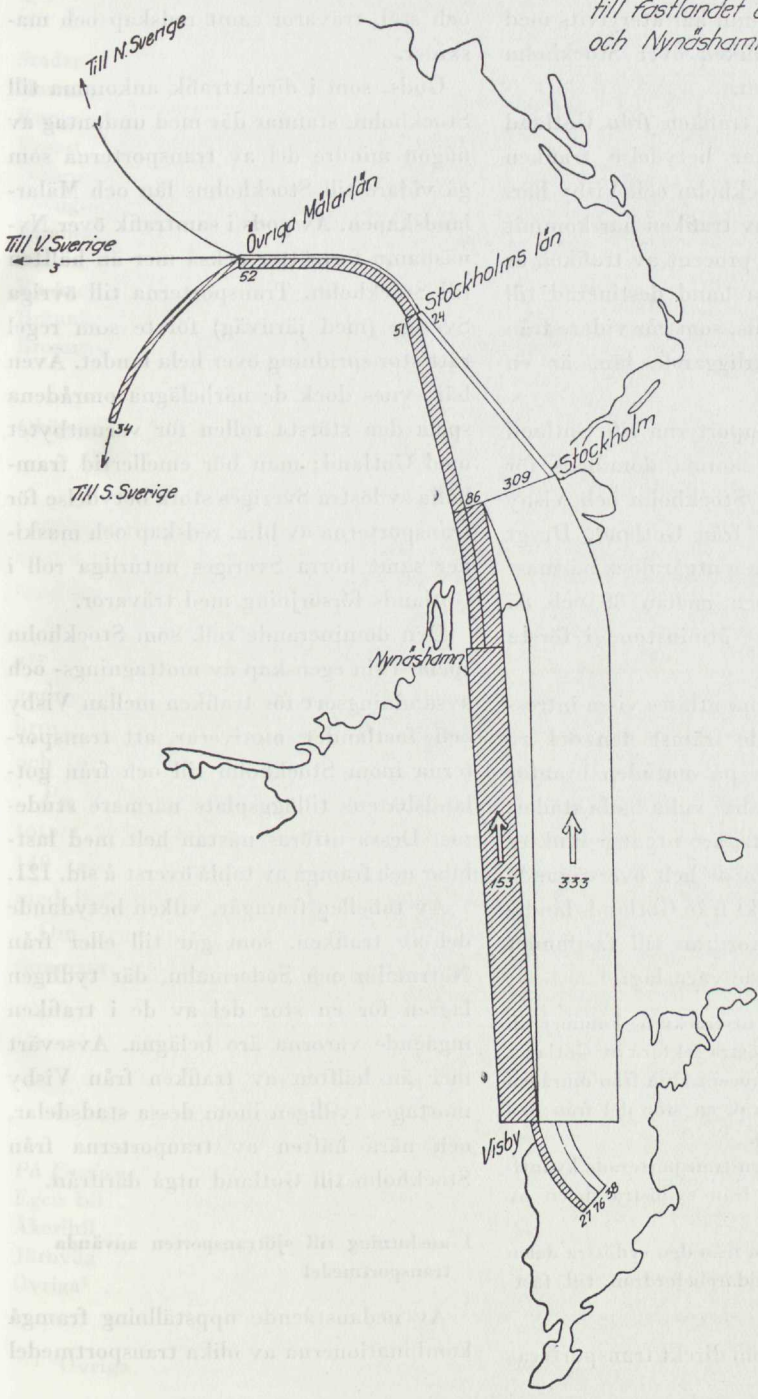


Bild 4

Varutransporterna från Gotland till fastlandet över Visby, Stockholm och Nynäshamn.



mot de transporterade kvantiteterna breddproportionella strömmar. Samtrafiken över Nynäshamn har återgivits med en fylld, direkttrafiken över Stockholm med en ofylld ström.

Av kartan över trafiken från Gotland framgår vilken stor betydelse trafiken mellan orterna Stockholm och Visby har. Drygt 70 procent av trafiken har kommit från Visby, och 80 procent av trafiken är åtminstone i första hand destinerad till Stockholm. Det gods, som går vidare från Stockholm till närliggande län, är en obetydlighet.

Kartan över transportererna till Gotland utvisar icke fullt samma dominens för transporter mellan Stockholm och Visby som transportererna från Gotland. Drygt 60 procent av trafiken utgår dock närmast från Stockholm, och mellan 80 och 85 procent stannar — åtminstone i första hand — i Visby.

Av detaljtabellerna utläses vissa intressanta fakta rörande främst den del av trafiken, som faller på områden utanför Stockholm resp. Visby, vilka båda städer, som tidigare nämnts, äro utgångspunkter resp. slutpunkter för de helt övervägande transportererna. Direkt från Gotlands landsbygd för vidarebefordran till fastlandet komma bl.a. följande varuslag:

Rotfrukter, som i stor utsträckning kommer till

Visby från den sydöstra sektorn av Gotland.

Ost, som till c:a 75 procent kom från områden utanför Visby (varav en stor del från den södra delen av ön).

Ägg, 20 procent av den transporterade kvantiteten kom direkt från sydöstra delen av Gotland.

Fisk, som till 2/3 kom från den sydöstra delen av Gotland för vidarebefordran till fastlandet via Visby.

Bland varuslag som direkt transporteras

till Gotlands landsbygd från fastlandet, kunna framhållas följande varuslag, järn och stål, trävaror samt redskap och maskiner.

Gods, som i direkttrafik ankomma till Stockholm, stannar där med undantag av någon mindre del av transportererna som gå vidare till Stockholms län och Mälarskapskapen. Av gods i samtrafik över Nynäshamn fortsätter också mer än hälften till Stockholm. Transporterna till övriga Sverige (med järnväg) förete som regel rätt stor spridning över hela landet. Även här synes dock de närbelägna områdena spela den största rollen för varuutbytet med Gotland; man bör emellertid framhålla sydöstra Sveriges stora betydelse för transportererna av bl.a. redskap och maskiner samt norra Sveriges naturliga roll i Gotlands försörjning med trävaror.

Den dominerande roll, som Stockholm spelar i sin egenskap av mottagnings- och avsändningsort för trafiken mellan Visby och fastlandet motiverar, att transportererna inom Stockholm till och från gotlandsbåtens tilläggsplats närmare studeras. Dessa utföras nästan helt med lastbilar och framgå av tablå överst å sid. 121.

Av tabellen framgår, vilken betydande del av trafiken, som går till eller från Norrmalm och Södermalm, där tydligen lagren för en stor del av de i trafiken ingående varorna äro belägna. Avsevärt mer än hälften av trafiken från Visby mottages tydligen inom dessa stadsdelar, och nära hälften av transportererna från Stockholm till Gotland utgå därifrån.

I anslutning till sjötransporten använda transportmedel

Av nedanstående uppställning framgå kombinationerna av olika transportmedel

Biltransporter inom Stockholm till och från »Gutes» tilläggsplats vid Skeppsbron (kg)

Till och från stadsdel i Stockholm	Till	%	Från	%	Summa	%
Staden inom broarna	22 004	8,6	30 968	7,7	52 972	8,1
Norrmalm	126 956	49,9	91 845	22,9	218 801	33,4
Kungsholmen med Essingeöarna	7 348	2,9	28 230	7,2	35 578	5,4
Vasastaden	14 138	5,6	36 556	9,1	50 694	7,8
Östermalm	12 523	4,9	15 838	4,0	28 361	4,3
Ladugårdsgårde med Värtan och Frihamnen	9 400	3,7	39 230	9,8	48 630	7,4
Södermalm	53 628	21,1	130 876	32,6	184 504	28,3
Enskede	15	0,0	3 470	0,9	3 485	0,5
Brännkyrka	5 292	2,0	17 219	4,3	22 511	3,4
Bromma	3 350	1,3	5 858	1,5	9 208	1,4
	254 654	100,0	400 090	100,0	654 744	100,0
Okända stadsdelar	(40 659)		(7 714)		(48 373)	

i anslutning till sjötransport avseende den totala trafiken mellan fastlandet och Gotland samt i motsatt riktning.

Av uppställningen framgår sålunda, att på *fastlandet* 681 ton av den totala godskvantiteten transporterades med firmalastbilar, 135 ton med åkerilastbilar och 462 ton med järnväg.

På *Gotland* transporterades 779 ton av totala godskvantiteten med firmalastbilar, 140 ton med åkerilastbilar och 341 ton med järnväg.

Om man därefter granskar kombinationerna av olika transportmedel, skall

man finna, att av den totalt transporterade godsmängden endast 217 ton eller c:a 16 procent gick med järnväg såväl på fastlandet som på Gotland i anslutning till sjötransporten. Resterande kvantitet 1 107 ton eller 84 procent transporterades med bil till eller från endera av hamnarna i Visby, Nynäshamn eller Stockholm. Lastbil (firmabil eller åkeribil) användes vid transporter av 682 ton eller drygt hälften av allt gods både på Gotland och på fastlandet.

I nedanstående tabeller har föregående uppställning uppspaltats i två delar, varav

Hela trafiken.

Transportmedel	På Gotland				Summa
	Egen bil	Åkeribil	Järnväg	Övriga ¹	
<i>På Fastlandet</i>					
Egen bil	480	97	93	11	681
Åkeribil	96	9	28	2	135
Järnväg	199	31	217	15	462
Övriga ¹	4	3	3	36	46
Summa	779	140	341	64	1 324

¹ "Övriga" inkluderar även "okända".

Direkttrafiken.

Transportmedel	På Gotland				Summa
	Egen bil	Åkeribil	Järnväg Ton	Övriga ¹	
<i>På Fastlandet</i>					
Egen bil	472	97	91	10	670
Åkeribil	94	8	26	2	129
Järnväg	13	0	38	2	53
Övriga ¹	1	3	2	28	34
Summa	580	108	156	42	886

Samtrafiken.

Transportmedel	På Gotland				Summa
	Egen bil	Åkeribil	Järnväg Ton	Övriga ¹	
<i>På Fastlandet</i>					
Egen bil	7	0	3	1	11
Åkeribil	3	1	3	0	7
Järnväg	185	31	179	13	408
Övriga ¹	3	0	0	9	12
Summa	198	32	185	23	438

¹ "Övriga" inkluderar även "okända".

den ena redovisar transportförhållandena vid direkttrafiken mellan Stockholm och Visby och omvänt samt den andra för samma förhållanden vid samtrafiken mellan Visby och Nynäshamn och omvänt.

Godsets liggetid i hamnarna

Vid bedömande av hur rationellt en transport utföres är det av intresse att veta hur lång tid som åtgår, ej endast för själva transporten utan i väntetider av olika slag. I särskild uppställning (bil. e) lämnas detaljerade uppgifter över den tid de i räkningen ingående godskvantiteterna legat i resp. hamn från det godset lossats ur fartyget eller innan det lastats in i fartyget.

Om man först jämför förhållandena i de båda ifrågavarande hamnarna på fastlandet — Stockholm och Nynäshamn — finner man genast en mycket påtaglig skillnad, vilken huvudsakligen torde vara

att hänföra till den transportstruktur som gäller vid godsets framforsling eller vidareförsändning i de båda hamnarna.

För att göra undersökningen härav så ingående som möjligt, har angivits dels huruvida godset vid omlastningen föres direkt mellan fartyget och vederbörande landtransportmedel eller icke, dels huru lång tid, som förflutit från det godset ankommit till hamnen, tills det förts vidare landsvägen resp. inlastats i fartyget. Den påtagliga skillnaden mellan Nynäshamn och Stockholm ligger främst däri, att så stor del av godset i *Nynäshamn* transporteras direkt mellan fartyget och transportmedlet.

I *Stockholm* däremot, där dock järnvägstrafiken är av ringa betydelse, synes godset i stor utsträckning lastas ur järnvägsvagnen, om den ankommer någon eller några dagar innan fartyget skall avgå. Exempel givas t.o.m. på att urlast-

ning till kaj sker även om järnvägsvagnen ankommer samma dag. Detta beror troligen på den stora godsanhopningen och mindre väl belägna järnvägsspår. Sammanfattningsvis kan konstateras, att en obetydlig del av godset överföres direkt mellan transportmedel och fartyget eller tvärtom.

Större delen av godset avhämtas resp. avlämnas som regel samma dag som det lossas ur eller lastas in i fartyget. Liggetiden för godset kan dock bli ganska lång, upp till sex dagar. Längsta tiden synes godset få ligga i hamnen, om det hämtas med egna lastbilar, under det att liggetiden är kortare då det är fråga om landtransporter med lastbilar i yrkesmässig trafik.

Transportförhållandena på Gotland

En undersökning av transporterna på Gotlands järnvägar samt den yrkesmässiga biltrafiken under senare delen av maj månad 1949.

Följande redogörelse avser närmast transporterna mellan olika orter på Gotland.

Uppgifter om dessa förhållanden ha — som redan tidigare nämnts — införskaffats genom en räkning av trafiken på Gotlands järnvägar under tiden 16/5—25/5 1949. För samma period ha även uppgifter erhållits om storleken av den yrkesmässiga biltrafiken (med åkeribilar). Någon ytterligare undersökning av den privata lastbilstrafikens omfattning utöver vad som kunnat inhämtas i samband med den ovan refererade undersökningen av fartygstrafiken mellan Gotland och fastlandet, har det av kostnadskäl och organisatoriska skäl icke varit möjligt att åstadkomma.

En viss uppfattning om storleksförhållandet mellan de privata och yrkesmässiga

I Visby låg godset högst fyra dagar, innan det inlastades i fartyget, och det direkta överförandet av godset mellan landtransportmedel — främst de egna lastbilarna — spelade här en relativt stor roll. Vid *avhämtning* av gods, sedan detta lossats från fartyget, var däremot den direkta omlastningen — utom i fråga om samtrafiken vid omlastning till järnvägsvagn — av mycket ringa betydelse. Avhämtningen av godset började visserligen redan samma dag, som fartyget ankommit och godset lossats ur fartyget, men kom vad beträffar direkttrafiken riktigt i gång först dagen efter lossningen. Liggetidens längd synes också i genomsnitt vara högre i Visby än i Stockholm och Nynäshamn.

lastbilarnas insatser i transportarbetet på Gotland kan dock erhållas genom tillgängliga data om lastbilsparkens sammansättning (överst å sid. 124) och vissa andra uppgifter.

Man ser att firmabilarna äro nära 4 ggr så många som åkeribilarna, men att några av dem äro små vagnar, tydligen avsedda för lokala transporter. Med hänsyn till syftet med föreliggande redogörelse kan man därför bortse från de minsta bilarna. Man kan då uppskatta firmabilarnas sammanlagda bärighet till mellan 1 300 och 1 400 ton mot mellan 500 och 600 ton för åkeribilarna.

Med anledning av detta och på grund av vissa uppgifter som inhämtats om tilldelningen av motorbränslen under ransoneringsperioden maj—juni 1949 skulle

Lastbilar, registrerade i Gotlands län enl. Centrala Automobilregistret 1 okt. 1949:

	Maximilast kg	Samtliga bilar	Åkeri- bilar	Firma- bilar
<i>Automobiler:</i>	högst 1 000	194	3	191
	1 001—1 500	37	—	37
	1 501—2 000	23	—	23
	2 001—2 500	28	1	27
	2 501—3 000	48	4	44
	3 001—3 500	89	20	69
	3 501—4 000	105	35	70
	4 001—5 000	163	72	91
	5 001—6 000	6	1	5
	Specialbilar	35	4	31
		728	140	588
<i>Släpfordon:</i>	högst 500	66	16	131
	500—800	18		
	över 800	63		
		147	16	131

man möjligen våga påståendet att firmabilarnas insatser i transportarbetet mellan olika orter på Gotland är — bortsett från transporter av massgods som kalksten och sand — åtminstone dubbelt så stort som åkeribilarnas. Detta påstående be- lägges också av de uppgifter, som insam- lats vid undersökningen av trafiken mellan Gotland och fastlandet av vilka det fram- gick, att drygt 80 procent av lastbils- transporter mellan Visby och övriga Gotland utfördes av firmabilar.

Under loppet av undersökningsperioden transporterades på Gotlands järnvägar en sammanlagd godskvantitet av 2 534 ton. Den jämförande undersökningen av de yrkesmässiga biltransporternas omfatt- ning har bl.a. på grund av vissa brist- fälligheter i materialet icke kunnat göras helt fullständig — och dessutom ha de lokalt betonade transporter med åkeri- bil (mot timtaxa) icke medtagits i under- sökningen, då materialet dels icke lämpade sig särskilt väl för bearbetning dels icke kan anses vara av någon större relevans

för en jämförelse med storleken av järn- vägstransporterna. Den sålunda bearbe- tade transportkvantiteten — i yrkesmässig trafik mot kilometertaxa — uppgick under perioden till 9 325 ton, eller ungefär fyra gånger den på järnvägarna under samma period transporterade godsmängden. Om man bortser från den tillfälliga ökning av järnvägstransporternas omfattning, som betkampanjen medför, motsvarade tra- fiken under maj månad på Gotlands järn- vägar tämligen väl månadsgenomsnittet, och då lastbilstransporter som bekant variera i relativt ringa utsträckning under olika delar av året, torde denna kvanti- tetsrelation på det hela taget få anses gälla även hela året.

Trots att sålunda trafikens variationer under olika delar av året icke äro av den karaktären, att de skulle påverka jäm- förelsen mellan de båda trafiklagen, kan man dock utan vidare göra en kvanti- tetsmässig jämförelse mellan de båda transportmedlens prestationer enbart på grundval av de nu lämnade uppgifterna.

Detta beror bl.a. på rent strukturella olikheter, främst på det sättet att det av de utförda undersökningarnas resultat vill synas, som om järnvägarnas och de yrkesmässiga lastbilarnas transportarbete i rätt stor utsträckning vore inriktat på tillgodoseende av olika slags transportbehov. Sålunda kan t.ex. nämnas, att två tredjedelar av den i yrkesmässig lastbilstrafik transporterade godskvantiteten (9 325 ton) bestod av kalksten, sand och jord, vilka varuslag icke ingå i järnvägarnas transporter.

Detta omdöme om inriktningen på olika transportbehov i fråga om järnvägarna jämfört med åkeribilar — som naturligtvis icke med säkerhet kan sägas gälla vid en generell jämförelse mellan bil och järnväg på Gotland — återspeglas i viss mån av den kartografiska sammanställning av de räknade godskvantiteterna här nedan. (Bild 5.)

Kartan visar med ytproportionella cirklar summan av den på varje ort avsända och mottagna mängden av järnvägsgods och gods transporterat med åkeribil. Bilgodset har uppdelats på två kategorier, nämligen dels transporter av sand, jord, kalksten etc. dels övrigt gods, vilket har ungefärligen samma karaktär som järnvägsgodset.

Kartan kan givetvis icke — bl.a. på grund av den korta tid under vilken undersökningen varade och då uppgifter saknas om de transporter, som företagits med andra bilar än sådana i yrkesmässig trafik — göra anspråk på att fullt exakt återgiva relationerna mellan transportbehoven för olika orter. Den lämnar emellertid en ganska god beskrivning av hur behovet av transporter mellan olika orter på Gotland fördelar sig. Bortser man från

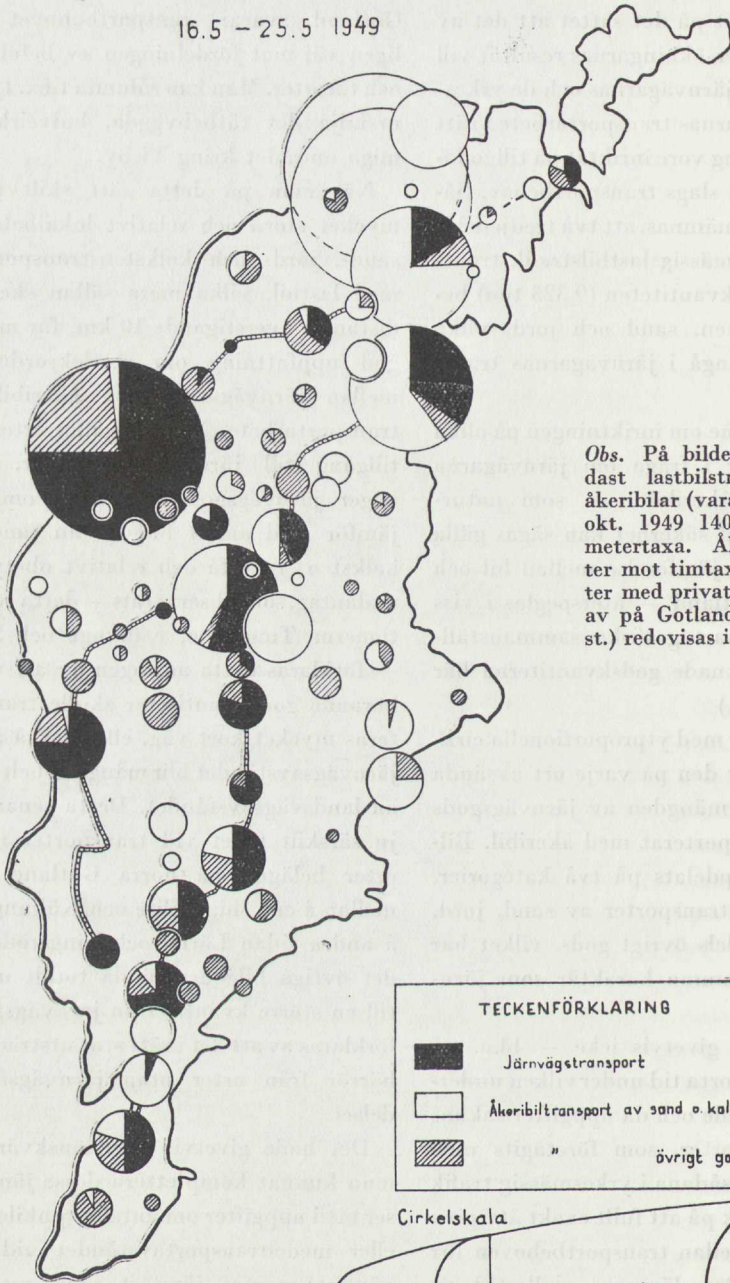
de stora kalkstenstransporterna på norra Gotland, svarar transportbehovet tämligen väl mot fördelningen av befolkning och tätorter. Man kan sålunda t.ex. tydligt urskilja det tätbebyggda, halvcirkelformiga området kring Visby.

När man på detta sätt skilt ut de mycket stora och relativt lokalbetonade sand-, jord- och kalkstenstransporterna med lastbil, vilka mera sällan ske över distanser överstigande 10 km, får man en god uppfattning om storleksordningen mellan järnvägarnas och åkeribilarnas transportarbete. När det gäller orter med tillgång till järnvägstransporter, överväger järnvägsgodset i regel, om man jämför med annat bilgods än sand och kalksten. I de få och relativt obetydliga undantag, som observerats — detta rör stationerna Tingstäde, Källunge och Sanda — förklaras detta antingen av att vederbörande godskvantiteter skulle transporteras mycket kort väg, eller också av att järnvägsavståndet blir mångdubbelt större än landsvägsavståndet. Detta senare blir ju särskilt fallet vid transporter mellan orter belägna på norra Gotland, t.ex. mellan å ena sidan Slite och Källunge och å andra sidan Lärbo och Tingstäde. Att det övriga bilgodset ändå totalt uppgår till en större kvantitet än järnvägsgodset förklaras av att det i rätt stor utsträckning härrör från orter utan järnvägsförbindelser.




Det hade givetvis varit önskvärt, att man kunnat komplettera dessa jämförelser med uppgifter om antalet tonkilometer eller medeltransportavståndet vid järnvägstransporter jämfört med medelavståndet vid lastbilstransporter. Sådana uppgifter ha emellertid icke kunnat inhämtas om den yrkesmässiga lastbilstra-

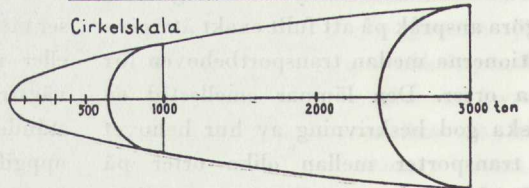
Godstransporter med järnväg och åkeribilar på Gotland Bild 5

16.5 - 25.5 1949



Obs. På bilden redovisas endast lastbilstransporter med åkeribilar (varav på Gotland i okt. 1949 140 st.) mot kilometertaxa. Åkeribilstransporter mot timtaxa och transporter med privata lastbilar (varav på Gotland i okt. 1949 588 st.) redovisas icke.

TECKENFÖRKLARING	
	Järnvägstransport
	Åkeribiltransport av sand o kalksten
	" övrigt gods



fiken. Det har dock varit möjligt att göra vissa uppskattningar, vilka skulle kunna ställas i relation till den konstaterade genomsnittslängden för järnvägstransporter, vilken var 42 km. Betraktar man åkeritransporterna som en helhet, måste emellertid medeltransportlängden bli mycket låg på grund av de omfattande kalkstens- och sandtransporterna. Men även övrigt bilgods synes i allmänhet icke transporteras längre sträcka än vad som gäller för järnvägsgodset. Transporterna avse nämligen vanligtvis orter i grannskapet eller företags i anslutning till en järnvägstransport. Detta torde dock mera bero på trafikanternas begränsade intressesfär än på att landsvägstransporter icke skulle ställa sig lämpliga även för transporter över de längre distanser, som förekomma på Gotland. Undersöker man transporterna av annat bilgods än sand och kalksten från en ort där trafikanterna ha behov av längre transporter, som t.ex. i Visby, visar det sig att bilar användas för transporter även till de mera avlägset belägna delarna av ön. Sålunda har medeltransportlängden från Visby, oaktat att närtrafiken här är av betydande omfattning, kunnat beräknas uppgå till c:a 30 km.

Övriga resultat av intresse, som framkommit vid de utförda undersökningarna, framläggas och kommenteras i den följande redogörelsen för de olika trafikslagen.

Järnvägstrafik

Som ovan nämnts transporterades under räkneperioden 2 534 ton gods på Gotlands järnvägar; därav utgjorde 1 527 ton s.k. vagnslastgods och 1 007 ton styckegods. 78 ton vagnslastgods och 84

ton styckegods transporterades i lokala överföringar mellan Visbystationerna. För den sammanlagda transport prestationen intjänades ett totalt fraktkelopp om 23 688 kr., varav 15 332 kr. för styckegodset. Styckegodsets andel i trafiken var alltså kvantitativt sett betydande och i fråga om fraktinkomsterna avsevärt större än vagnslastgodsets.

Förutsätter man att inga nämnvärda trafikvariationer förekomma mellan olika delar av maj månad böra godstransporterna under denna månad — som enligt uppgift från Järnvägsstyrelsen ungefär synes motsvara månadsgenomsnittet för trafiken (bortsett från bettrafiken) på Gotlands järnvägar — ha uppgått till c:a 7 500 ton. Denna siffra anger i varje fall storleksordningen av trafiken på gotlandsbanorna. Tilläggas kan endast, att under hela året 1948 järnvägstransporterna av sockerbeter till Roma sockerbruk uppgingo till 44 237 ton; samtidigt transporterades 17 931 ton betmassa i motsatt riktning.

Med utgångspunkt från observationerna rörande de transporter, som icke ägde rum i lokaltrafik mellan Visbystationerna, har beräkningar av antalet tonkilometer och medeltransportlängden utförts. Härvid har uppgift om transportlängden för 10 procent av styckegodset saknats. För resterande kvantiteter, 820 ton styckegods och 1 449 ton vagnslastgods, har räknats 32 122 resp. 62 142 tonkilometer. Detta motsvarar en medeltransportlängd för samtligt järnvägsgods om 41,8 km samt 39,2 km och 43,2 km för styckegods resp. vagnslastgods. Dessa siffror förefalla ganska rimliga, om man sammanställer dem med de enkla fakta, att större delen av järnvägstransporterna gå till eller från Visby, och att

medelavståndet mellan Visby och övriga stationer på Gotlands järnvägar är 40,5 km.

De vid ovanstående beräkningar bearbetade godskvantiteterna ha även legat till grund för en undersökning av om godset skulle ha behövt forslas längre eller kortare sträcka, om transportererna i stället utförts landsvägsledes. Transportavstån-

den ha vid denna undersökning varit fördelade på 10 km-grupper. På grund av svårigheterna att beräkna landsvägsavstånden för alla stationsrelationer (230 st.) har sådana beräkningar icke utförts beträffande stationsrelationer av ringa betydelse för den totala transport prestationen. För vagnslastgodstrafiken har undersökningen visat följande resultat:

Vagnslastgodstransporter på Gotlands järnvägar, fördelade på järnvägs- och landsvägsavståndet för resp. stationsrelationer (i ton).

km	Landsvägsavstånd										S:a	
	1-9	10-19	20-29	30-39	40-49	50-59	60-69	70-79	80-89	90-99		okända
1-9												
10-19		124,5	39,1									163,6
20-29			212,7	4,8							40,9	258,4
30-39				159,9	38,7		8,0				21,1	227,7
40-49					117,3	14,0	35,4				80,4	248,1
50-59						88,2	30,0	42,2	23,0		47,0	230,4
60-69							4,2	145,3	37,3			198,3
70-79									5,0	11,0		16,0
80-89										80,2	8,5	94,7
90-99											6,0	
okänt	6,6	5,0										11,6
S:a	6,6	129,5	251,8	370,2	86,9	223,9	68,3	96,7	19,5	6,0	189,4	1 448,8

De godskvantiteter, som ligga inom den inramade delen av uppställningen, transporterades mellan stationer, där järnvägsavståndet och landsvägsavståndet äro ungefärligen lika. De som ligga över den inramade diagonalen, avse kortare järnvägsavstånd än motsvarande landsvägsavstånd; de som ligga under diagonalen, ha kortare landsvägsavstånd. Resultatet beträffande de 1 248 ton, för vilka såväl landsvägs- som järnvägsavstånden varit kända, utföll så att 49 procent av godset forslades mellan stationer med ungefär lika landsvägs- och järnvägsavstånd, under det att 36 procent transporterades en

längre sträcka än om det framförts landsvägsledes. Resterande 15 procent slutligen transporterades per järnväg över ett kortare avstånd än vad som skulle blivit fallet om transporten skett per landsväg.

För det stycke gods, som angivits med kända landsvägs- och järnvägsavstånd, har resultat med liknande innebörd nåtts.

Resultaten tyda på att några större differenser mellan transportsträckorna landsvägsledes och järnvägsledes icke förekomma; man undviker tydligen att utnyttja järnvägen, om detta innebär en alltför stor krokväg. Detta stämmer ju också väl överens med vissa resultat av

jämförelsen mellan järnvägs- och åkerbilstransporterna, varav det framgick att lastbilstransporterna ersatte järnvägs-transporterna huvudsakligen i de fall, där järnvägsavståndet blev avsevärt längre än landsvägsavståndet.

För bedömningen av järnvägarnas transportarbete är det givetvis av stor vikt att man känner till vilka varuslag, som transporteras med järnväg. Fördelningen på varuslag har därför bearbetats för allt vagnslastgods samt för stycke gods, som mottagits vid de fyra stationer, som

ha den största kvantiteten ankommande stycke gods. Denna inskränkning till 46 procent av hela stycke godskvantiteten har företagits i kostnadsbesparande syfte och motiveras av att stycke godsets fördelning på varugrupper brukar vara ganska enhetlig och därför ganska väl kan belysas även genom ett begränsat stickprov.

Den fördelning på varugrupper, som konstaterats vid nämnda bearbetning, framgår av följande tabell:

Fördelningen mellan olika varugrupper vid räkningen av järnvägstrafiken på Gotland under tiden 16/5—25/5 1949 (ton).

	Vagnsl.	Stg		Vagnsl.	Stg
Fisk och kött	—	25,1	Salt	339,6}	4,1
Mejeriprodukter, margarin, ägg	25,2	126,8	Kemikalier och kem. produkter	173,9}	
Spannmål	10,0	63,0	Stolpar	126,6	—
Rotfrukter	30,5	35,9	Snickeriarbeten	12,4	20,1
Kolonialvaror	17,4	2,6	Papper och pappersavfall ...	7,6	3,3
Drycker och sprit	5,6	0,8	Arbeten av sten, lera m.m. .	23,2	21,2
Fodermedel	48,8	—	Kalksten	122,9}	31,9
Gödningsämnen	179,5	27,5	Cement	150,7}	
Frö, växter etc.	12,5	1,5	Järn- och stålvaror	41,3	24,4
Spånadsämnen och fabrikat .	31,5	8,0	Maskiner	14,8	23,3
Hudar, skinn och fabrikat ...	34,1	29,2	Övriga eller okända	109,0	10,1
Färger, fernissor	10,0	5,8			
			Summa ton	1 527,1	464,6

Det är klart, att man på grund av den korta undersökningsperioden icke kan ge en fullt exakt bild av trafikens varustruktur under ett helt år, särskilt om det är fråga om ett område med så utpräglat agrar karaktär som Gotland. Vissa drag beträffande fördelningen av varorna på vagnslastgods- och stycke godstrafik framstå dock tydligt. Sålunda kan det konstateras, att jordbruksprodukterna huvudsakligen transporteras som stycke gods och

att de äro av stor betydelse för stycke godstrafiken på Gotland; de svarade för c:a 55 procent av den i tabellen angivna stycke godskvantiteten. Jordbruksförnödenheter transporterades däremot huvudsakligen som vagnslastgods. Förutom dessa, som utgjorde ungefär 15 procent av vagnslastgodset, sammansattes detta till större delen av oförädlade, lågvärdiga varor som salt, kemikalier, stolpar samt mindre kvantiteter kalksten och cement.

De registrerade kalkstenstransporterna — vilka dock till storleken ingalunda äro jämförbara med de kvantiteter av varuslaget som under samma period transporterades med åkeribil, består till större delen av en enda transport — från Buttle till Roma. Cementen härrörde till 90 procent från Slite.

De uppgifter, som avse trafikens för-

delning på stationsrelationer, ha sammanställts för att visa trafikvolymen dels vid olika stationer dels på olika bandelar. Den räknade godsmängdens fördelning på avsänt och mottaget vagnslastgods och styckegods redovisas här nedan för de största stationerna. För samtliga stationer lämnas en redovisning å den följande kartan. (Bild 6.)

Trafikvolymen vid olika gotlandsstationer den 16/5—25/5 1949 (ton)

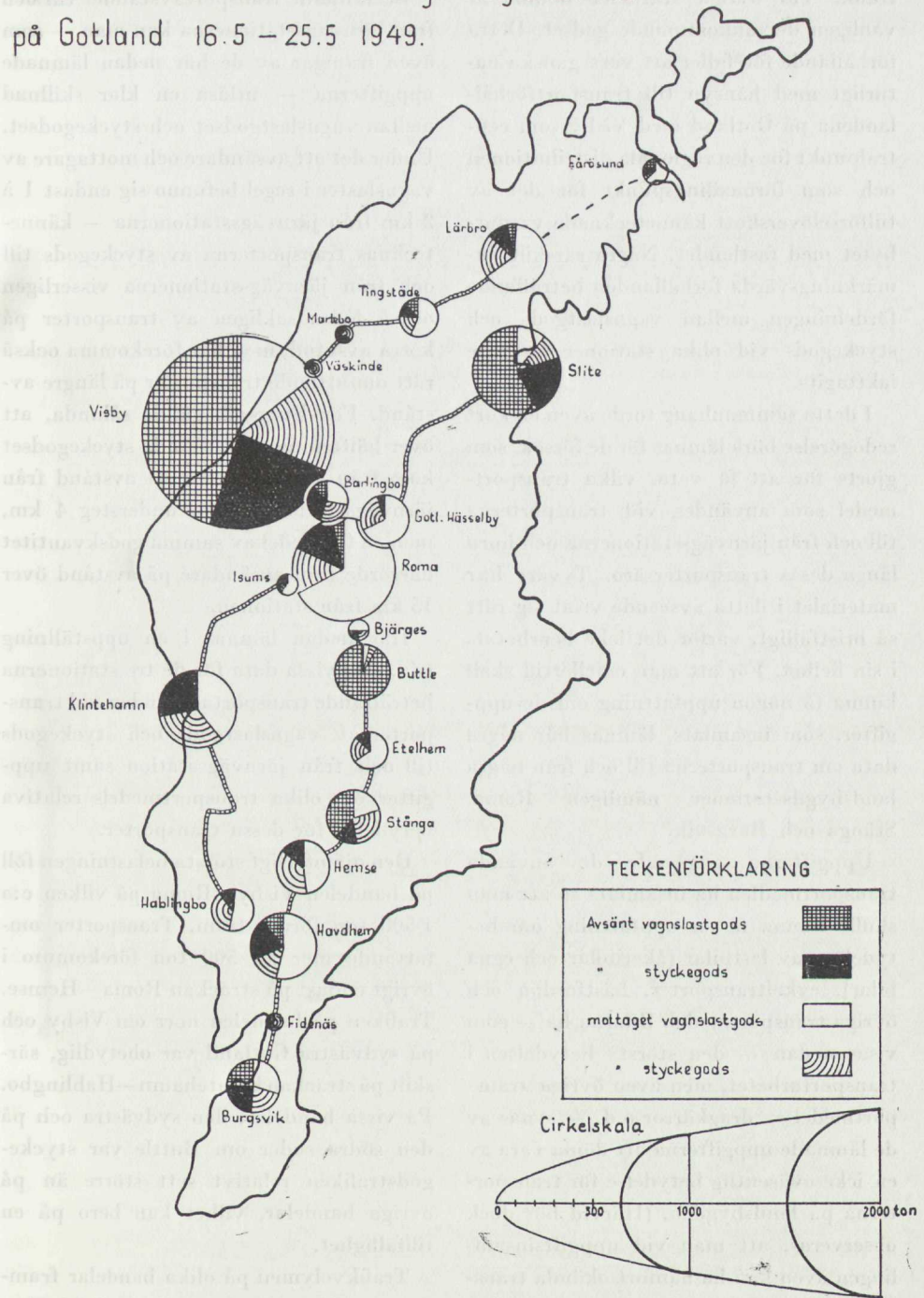
	Avsänt		Mottaget	
	Vagnslastgods	Styckegods	Vagnslastgods	Styckegods
Lärbro.....	5,5	20,6	132,9	52,1
Visby	10,0	276,3	217,7	66,6
Visby hamn	905,0	223,1	71,1	267,9
Roma	22,5	78,7	379,1	79,7
Stånga	62,4	23,3	32,6	43,3
Hemse	2,0	23,5	74,0	56,4
Havdhem	21,0	48,0	117,8	30,8
Burgsvik	38,5	41,5	47,8	34,3
Klintehamn	5,0	85,2	129,5	104,2
Slite	262,1	91,8	49,2	46,0
Övriga	193,1	94,7	275,4	225,4
Summa	1 527,1	1 006,7	1 527,1	1 006,7

Den alldeles övervägande delen av trafiken berör som synes de tio i uppställningen här ovan namngivna stationerna. Av särskild betydelse för uppfattningen om järnvägstransporterna på Gotland är framför allt det faktum, att om man bortser från de lokala transporterna inom Visby, 73 procent av den totala godsomslutningen på Gotlands järnvägar berörde någon av stadens stationer. Således berörde blott en dryg fjärdedel av trafiken enbart andra stationer än Visby.

Vad som ovan framhållits om att de under en så kort period insamlade uppgifterna icke kunna tagas som exakta uttryck för storleksförhållandet mellan olika trafikföreteeler gäller naturligtvis också

storleksordningen mellan trafiken vid olika stationer. Om man betraktar detta förhållande, som det framträder på kartan, får man nog antaga att stationer med en i relation till övrigt gods vid stationen stor kvantitet vagnslastgods i en riktning, såsom t.ex. är fallet med Buttle, genom en tillfällighet under räkneperioden kommit att erhålla en i förhållande till andra stationer för stor trafikvolym. Den fördelning mellan avsändande och mottagande stationer som, kan iakttagas på kartan, torde emellertid få anses väl återgiva det »normala» vad beträffar trafiken på Gotlands järnvägar. De största avsändande stationerna äro Visby och Slite med tillsammans nära 70 procent av all avsänd

Godstrafiken till och från olika järnvägsstationer på Gotland 16.5 - 25.5 1949.



trafik. Vid övriga stationer dominerar vanligen det ankommande godset. Detta förhållande förefaller att vara ganska naturligt med hänsyn till transportförhållandena på Gotland med Visby som centralpunkt för den regionala distributionen och som förmedlingspunkt för det av tillförselöverskott kännetecknade varuutbytet med fastlandet. Några särskilt anmärkningsvärda förhållanden beträffande fördelningen mellan vagnslastgods och styckegods vid olika stationer ha icke iakttagits.

I detta sammanhang torde även en kort redogörelse böra lämnas för de försök, som gjorts för att få veta, vilka transportmedel som användes vid transporter till och från järnvägsstationerna och huru långa dessa transporter äro. Tyvärr har materialet i detta avseende visat sig rätt så bristfälligt, varför det icke bearbetats i sin helhet. För att man emellertid skall kunna få någon uppfattning om de uppgifter, som insamlats, lämnas här några data om transporter till och från några landsbygdsstationer nämligen Roma, Stånga och Burgsvik.

Uppgifterna angående de använda transportmedlen ha insamlats så att man skulle kunna få en uppfattning om betydelsen av lastbilar (åkeribilar och egna bilar), cykeltransporter, hästfordon och övriga transportmedel. Bilarna ha — som visas nedan — den största betydelsen i transportarbetet, men även övriga transportmedel — dragkärror o.d. — synas av de lämnade uppgifterna att döma vara av en icke oväsentlig betydelse för transporterna på landsbygden. (Härvid bör dock observeras, att man vid uppgiftsinsamlingen även kan ha hänfört okända transportmedel till denna grupp.)

Beträffande transportavståndet till och från järnvägsstationerna kan man — som även framgår av de här nedan lämnade uppgifterna — utläsa en klar skillnad mellan vagnslastgodset och styckegodset. Under det att avsändare och mottagare av vagnslaster i regel befunno sig endast 1 à 2 km från järnvägsstationerna — kännetecknas transporter av styckegods till och från järnvägsstationerna visserligen också huvudsakligen av transporter på korta avstånd, men här förekomma också rätt omfattande transporter på längre avstånd. För Burgsvik gällde sålunda, att över hälften av det avsända styckegodset kom från avsändare på ett avstånd från järnvägsstationen, som understeg 4 km, men en fjärdedel av samma godskvantitet härrörde från avsändare på avstånd över 15 km från stationen.

Här nedan lämnas i en uppställning (sid. 134) vissa data för de tre stationerna beträffande transportavstånden vid transporter av vagnslastgods och styckegods till och från järnvägsstation samt uppgifter om olika transportmedels relativa betydelse för dessa transporter.

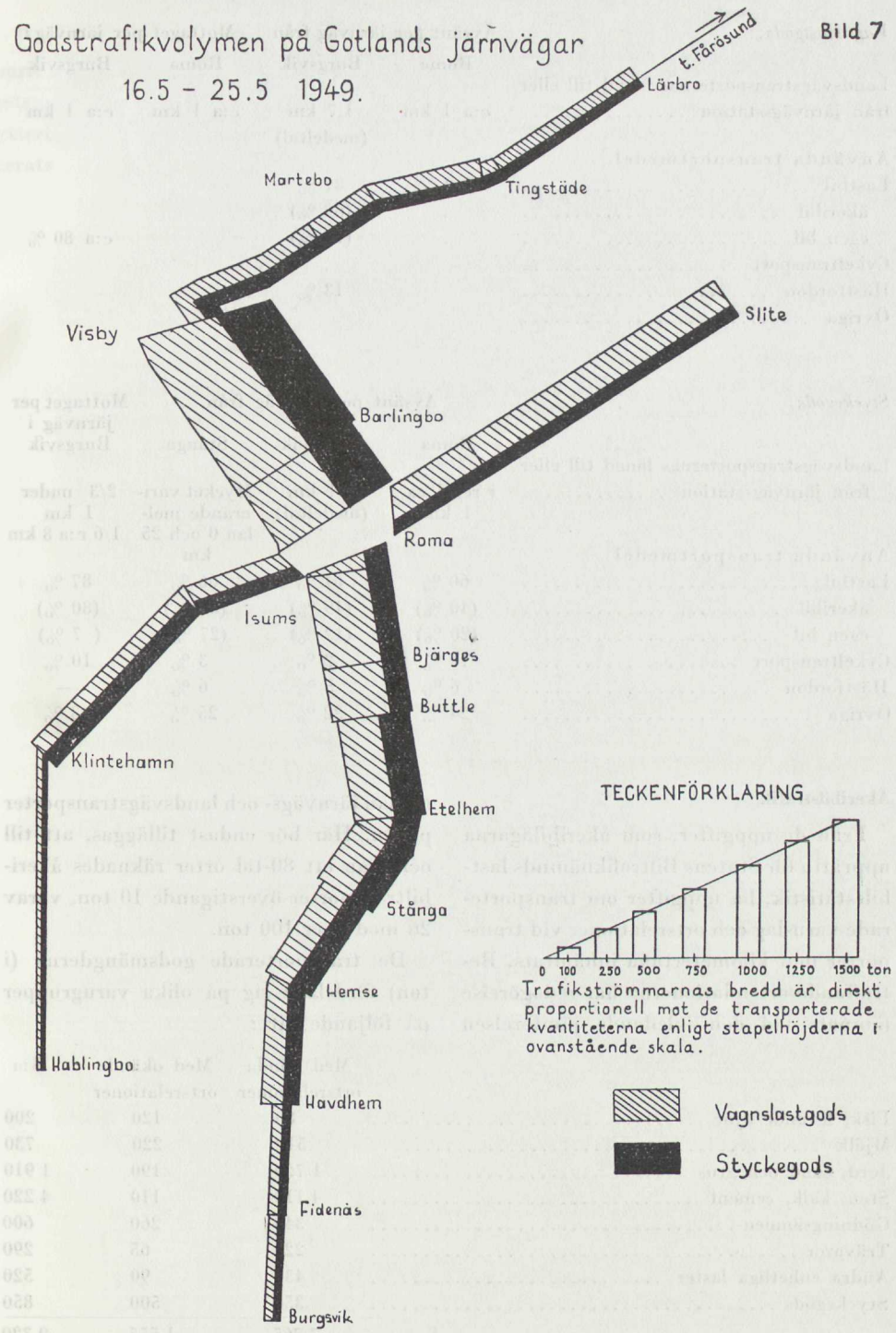
Den ojämförligt största belastningen föll på bandelen Visby—Roma på vilken c:a 1 500 ton fördes fram. Transporter omfattande mer än 500 ton förekommo i övrigt endast på sträckan Roma—Hemse. Trafiken på bandelen norr om Visby och på sydvästra Gotland var obetydlig, särskilt på sträckan Klintehamn—Habblingbo. På vissa bandelar, den sydvästra och på den södra söder om Buttle var styckegodstrafiken relativt sett större än på övriga bandelar, vilket kan bero på en tillfällighet.

Trafikvolymen på olika bandelar framgår av vidanstående diagram (bild 7).

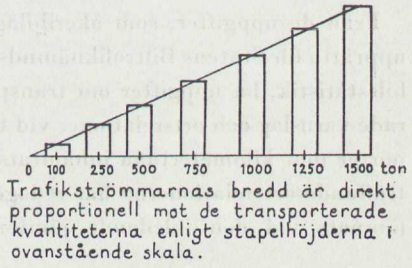
Godstrafikvolymen på Gotlands järnvägar

16.5 - 25.5 1949.

Bild 7



TECKENFÖRKLARING



- Vagnlastgods
- Styckegods

Vagnslastgods:	Avsönt per järnväg från		Mottaget per järnväg i	
	Roma	Burgsvik	Roma	Burgsvik
Landsvägstransporternas längd till eller från järnvägsstation	c:a 1 km	1,7 km (medeltal)	c:a 1 km	c:a 1 km
Använda transportmedel				
Lastbil	100 %	87 %		
åkeribil .....	.	(69 %)		
egen bil .....	.	(18 %)		c:a 80 %
Cykeltransport				
Hästfordon		13 %		
Övriga				

Styckegods:	Avsönt per järnväg från			Mottaget per järnväg i
	Roma	Burgsvik	Stånga	Burgsvik
Landsvägstransporternas längd till eller från järnvägsstation	i regel ca 1 km	6,1 km (medeltal)	Mycket varierande mellan 0 och 25 km	2/3 under 1 km 1/6 c:a 8 km
Använda transportmedel				
Lastbil	60 %	61 %	66 %	87 %
åkeribil	(40 %)	(49 %)	(39 %)	(80 %)
egen bil	(20 %)	(12 %)	(27 %)	(7 %)
Cykeltransport	10 %	2 %	3 %	10 %
Hästfordon	6 %	5 %	6 %	—
Övriga	24 %	32 %	25 %	3 %

Åkeribilstrafik

Från de uppgifter, som åkeribilägarna upprätta för Statens Biltrafiknämnds lastbilsstatistik, ha uppgifter om transporterade varuslag och Ortsrelationer vid transporter mot kilometertaxa inhämtats. Beträffande Ortsrelationerna har redogörelse lämnats vid den inledande jämförelsen

mellan järnvägs- och landsvägstransporter på ön. Här bör endast tilläggas, att till och från ett 80-tal orter räknades åkeribilstransporter överstigande 10 ton, varav 26 med över 100 ton.

De transporterade godsmängderna (i ton) fördelade sig på olika varugrupper på följande sätt:

	Med kända Ortsrelationer	Med okända Ortsrelationer	S:a
Fisk, levande djur	80	120	200
Mjölk	510	220	730
Jord, sand och grus	1 720	190	1 910
Sten, kalk, cement	4 110	110	4 220
Gödningsämnen	340	260	600
Trävaror	225	65	290
Andra enhetliga laster	430	90	520
Styckegods	350	500	850
Summa	7.765	1 555	9 320

Det kan tilläggas, att materialet icke varit helt fullständigt ifråga om kvantitetsuppgifter, varför man kan antaga, att ytterligare några hundratal ton transporterats under räkneperioden. Det framgår

som redan nämnts, att ett fåtal varuslag svara för en stor del av åkeribilarnas sysselsättning. De sex förstnämnda varugrupperna svarade sålunda för 85 procent av den transporterade kvantiteten.

Stockholm den 10 mars 1950

Stig Gustafsson

Olov Hölcke

Das ist ein wichtiger Punkt, den wir hier nicht weiter ausführen können, da dies den Rahmen des vorliegenden Dokuments sprengen würde. Die vollständige Analyse wird in den entsprechenden Kapiteln des Buches dargestellt.

Das ist ein wichtiger Punkt, den wir hier nicht weiter ausführen können, da dies den Rahmen des vorliegenden Dokuments sprengen würde. Die vollständige Analyse wird in den entsprechenden Kapiteln des Buches dargestellt.

Das ist ein wichtiger Punkt, den wir hier nicht weiter ausführen können, da dies den Rahmen des vorliegenden Dokuments sprengen würde. Die vollständige Analyse wird in den entsprechenden Kapiteln des Buches dargestellt.

Anvisningar för blankettens ifyllande

Uppgifterna 1—17 ifylles på avsändningsstationen på Gotland.

1. Här anges avsändningsstationens stationsbeteckning samt sändningens löpande nummer.
2. Här anges den dag, då sändningen avsändes per järnväg från avsändningsstationen.
5. Här anges godstypen med ett kryss i tillämplig ruta.
12. Här anges det transportmedel (lastbil, buss, personbil, skåpbil, traktor, hästskjuts, cykel eller annat), varmed godset transporteras från avsändarens adress till avsändningsstationen. Angiv om möjligt motorfordons registreringsnummer samt om transportmedlet tillhör avsändaren (angives med ett kryss i rutan).
13. Här anges om möjligt transportkostnaden för den i 12. angivna transporten.

Uppgifterna 18—22 ifylles på bestämmelsestationen på Gotland.

18. Här anges den dag, då sändningen ankom per järnväg till bestämmelsestationen.
19. Här anges det transportmedel (lastbil, buss, personbil, skåpbil, traktor, hästskjuts eller annat), varmed godset transporteras från bestämmelsestationen på Gotland till mottagarens adress. Angiv om möjligt motorfordons registreringsnummer samt om transportmedlet tillhör mottagaren (angives med ett kryss i rutan).
20. Här anges om möjligt transportkostnaden för den i 19. angivna transporten.

Uppgifter beträffande gods med fartyget

1.
 Stn. Löpande nr.

2. Avsändningshamn:

--	--	--	--	--	--	--	--

3. Avgick den /

--	--	--	--	--	--	--	--

4. Antal kolli:

--	--	--	--	--	--	--	--

5. Kollislag (emballage):

--	--	--	--	--	--	--	--

6. Varuslag:

--	--	--	--	--	--	--	--

7. Vikt i kg:

--	--	--	--	--	--	--	--

8. Sändningen ankom till avsändningshamnen den/.....
 från

--	--	--	--	--	--	--	--

9. Transportsätt till avsändningshamnen:

--	--	--	--	--	--	--	--

Registreringsnr.: Eget transportmedel

--	--	--	--	--	--	--	--

10. Avsändare:

(Namn)

--	--	--	--	--	--	--	--

.....
 (Adress)

--	--	--	--	--	--	--	--

11. Transportkostnad till avsändningshamnen kr. öre

--	--	--	--	--	--	--	--

12. Godset lastat direkt i fartyget
 Godset nedlagt å kajen i väntan på fartyg

--	--	--	--	--	--	--	--

13. Destinationshamn:

--	--	--	--	--	--	--	--

14. Mottagare:

(Namn)

--	--	--	--	--	--	--	--

.....
 (Adress)

--	--	--	--	--	--	--	--

15. Sändningen ankom den /

--	--	--	--	--	--	--	--

16. Sändningen avgick från destinationshamnen den /

--	--	--	--	--	--	--	--

till

--	--	--	--	--	--	--	--

17. Transportsätt från destinationshamnen:

--	--	--	--	--	--	--	--

Registreringsnr.: Eget transportmedel

--	--	--	--	--	--	--	--

18. Transportkostnad från destinationshamnen till
 mottagarens adress kr. öre

--	--	--	--	--	--	--	--

19. Godset lossat direkt till transportmedel
 Godset nedlagt å kajen i väntan på transportmedel

--	--	--	--	--	--	--	--

Övriga uppgifter:

Anvisningar för blankettens ifyllande

Uppgifterna 1—14 ifyllas i avsändningshamnen.

1. För gods, som kommer med järnväg till Visby eller, som vidarebefordras med järnväg från Visby anges här det identitetsnummer (stationsnummer och löpande nummer), som antecknats på järnvägsblanketten.
3. Här anges den dag sändningen avgick från avsändningshamnen.
8. Här anges den dag sändningen ankom till avsändningshamnen samt den ort eller stadsdel varifrån sändningen kommit.
9. Här anges det transportmedel (järnväg, lastbil, buss, personbil, skåpbil, traktor, hästskjuts, cykel eller annat), varmed godset transporterats från i 8. angiven ort eller stadsdel till avsändningshamnen. Angiv även motorfordons registreringsnummer samt om transportmedlet tillhör avsändaren (angives med ett kryss i rutan).
11. Här anges om möjligt transportkostnaden för den i 9. angivna transporten.

Uppgifterna 15—19 ifyllas i destinationshamnen.

15. Här anges den dag sändningen ankom till destinationshamnen.
16. Här anges den dag sändningen avgick från destinationshamnen samt den ort eller stadsdel, till vilken sändningen avgick.
17. Här anges det transportmedel (järnväg, lastbil, buss, personbil, skåpbil, traktor, hästskjuts, cykel eller annat), varmed godset transporteras från destinationshamnen till i 16. angiven ort eller stadsdel. Angiv även motorfordons registreringsnummer samt om transportmedlet tillhör mottagaren (angives med ett kryss i rutan).
18. Här anges om möjligt transportkostnaden för den i 17. angivna transporten.

Räkningen av sjötrafiken

Trafikriktningen angives genom en kod, där första siffran angiver ortrelationen och den andra vilken tur uppgiften hänförs sig till.

Kollislagen ha som framgår av punkt 5 i sammanställningen över de använda kodbeteckningarna sammanförts i grupper, som kunna anses någorlunda enhetliga ur godsbehandlingssynpunkt.

Varuslagskoden är sammansatt av en fyrsiffrig kod och kan uppdelas på tre beståndsdelar. Den första siffran anger, för att underlätta uppgifternas sammanförande på större enheter av varugrupper, varans karaktär av

1. Varor för jordbrukets behov
2. Råvaror från jordbruket
3. Livsmedel
4. Tomgods
5. Byggnadsmaterial o.d.
6. Industriråvaror
7. Bränslen
8. Industriprodukter (konsumentvaror)
9. Industriprodukter (producentvaror)
0. Ej specificerade varor

Andra och tredje siffran angiva det ordningsnummer, som resp. varuslag har i den bearbetning av hamnstatistiken för

de gotländska hamnarna, som utförts inom kommittén. Fjärde siffran slutligen angiver, i vilken grad godset kan anses såsom skrymmande. Som utgångspunkt för denna schematiska bedömning har tagits den till Järnvägskostnadssakkunnigas år 1949 avlämnade betänkande följande bilagan i ärendet.

Ortskodifieringen har beträffande Gotland i huvudsak grundats på en indelning av ön i fem sektioner, vilka i så hög grad som möjligt ansluta till järnvägstrafikområdena. Dessa sektioner ha vidare uppdelats i mindre områden med hänsyn till landsvägsavståndet från Visby. Denna uppdelning framgår av kartan bild 2, sid. 117.

Räkningen av järnvägstrafiken

Varuslagen ha uppdelats även enligt den av SJ använda positionsindelningen. För järnvägsstationerna ha använts SJ:s identitetsnummer. Vidare har särskilt angivits de fall, där järnvägstrafiken hängt samman med en tidigare eller senare sjötransport.

I övrigt ha samma principer tillämpats som vid kodifieringen av materialet från räkningen av sjötrafiken.

ÅG-blanketten. 1. Blankettnumret 2. Trafikriktning och tur enl. följande:

<i>Visby—Stockholm</i>	Kod	<i>Sockholm—Visby</i>	Kod
Den 20 Gute	11	Den 18 Gute	31
» 23 Drotten	12	» 25 Drotten	32
» 27 Visby	13	» 27 Gute	33
» 2 Gute	14	» 31 Visby	34

<i>Visby—Nynäshamn</i>	Kod	<i>Nynäshamn—Visby</i>	Kod
Den 18 Visby	21	Den 18 Drotten	41
» 19 Drotten	22	» 19 Visby	42
» 20 Visby	23	» 19 Gotland	43
» 21 Gotland	24	» 20 Drotten	44
» 22 Visby	25	» 21 Visby	45
» 23 Gotland	26	» 22 Gotland	46
» 24 Visby	27	» 23 Visby	47
» 25 Visby	28	» 24 Gotland	48
		» 25 Drotten	49

4. Antal kollen

5. Kollislag enligt följande:

Kartonger	11	Gascylindrar	31
Paket	12	Rullar	32
		Buntar, knippen	33
Fat, kaggar	21	Ringar	34
Lådor	22		
Drums	23	Fordon (oemb.)	41
Säckar	24	Annat oemballerat	42
Balar	25		
Häckar	26		

6. Varuslag enl. särskild förteckning

7. Vikt

8. Väntetid på kaj i dagar

samt ortskod för avsändningsorten enl. följande:

På Gotland enl. särskilt system (se bild 2, sid. 117)

På fastlandet:

Stockholm med förorter

Staden inom broarna	10
Norrmalm	11
Kungsholmen med Essingeöarna	12
Vasastaden	13
Östermalm	14
Ladugårdsgårde med Frihamnen och Värtan	15
Södermalm	16
Enskede	17
Brännkyrka	18
Bromma	19
Okända i Stockholm	09
Lidingö	21

Solna	22		
Sundbyberg	23		
Nacka	24		
Övriga i Stockholms län	20		
Nynäshamn	25		
<i>Länskod</i>			
Östergötlands	41	Södermanlands	31
Jönköpings	42	Uppsala	32
Kronobergs	43	Västmanlands	33
Kalmar	44	Örebro	34
Blekinge	45		
Kristianstads	46	Hallands	51
Malmöhus	47	Göteborgs och Bohus	52
		Älvsborgs	53
Kopparbergs	61	Skaraborgs	54
Gävleborgs	62	Värmlands	55
Västernorrlands	63		
Jämtlands	64		
Västerbottens	65		
Norrbottnens	66		
Okända	81	Okända på Gotland	800
9. Transportsätt till och från hamnarna. Tvåsiffrig kod, vars första siffra anger transportsättet <i>på Gotland</i> och den andra transportsättet <i>på fastlandet</i> enl. följande:			
Järnväg	1	Annat eget transportmedel	4
Egen lastbil	2	Annat hyrt transportmedel	5
Åkeribil	3		
10. Typ av avsändare enl. följande:			
Producent	1	Konsument	5
Grossist	2	Privata	6
Speditör	3	Militära	7
Detaljist	4	KF, SV och ICA	8
Okända	0		
12. Direkt omlastning			
			1
Nedläggning på kaj			
			2
14. Mottagaretyp enligt punkt 10.			
16. Väntetid på kaj i dagar			
samt ortskod för mottagareorten enligt punkt 8.			
19. Se punkt 12!			

Ångbåtsbolagets godstrafik med fördelning på varugrupper (kg.)

Varugrupp	Från Gotland		Till Gotland		Summa kg för den under-sökta perioden i maj 1949	Procentuell fördelning	Total in- och utförsel 1947	Procentuell fördelning
	över Stock-holm	över Nynäs-hamn	över Stock-holm	över Nynäs-hamn				
00 Okänt	11 395	4 006	4 497	878	20 776	1,6	—	—
01 Spannmål	720	22	11 070	—	11 812	0,9	2 581 000	6,3
03 Hö	—	—	300	—	300	—	—	—
04 Frö	107	998	2 800	830	4 735	0,4	388 000	1,0
05 Hampa	—	15 000	30	—	15 030	1,1	565 000	1,4
08 Rotfrukter	84 030	50	45 327	—	129 407	9,8	3 810 000	9,3
09 Smör	87 832	25	—	28	87 885	6,6	1 669 000	4,1
10 Ost	36 243	78	388	66	36 775	2,8	721 000	1,8
11 Ägg	41 928	28 770	68	431	71 197	5,4	1 956 000	7,3
12 Kött	5	45 405	150	165	45 725	3,5	2 993 000	9,3
14 Ull	—	339	—	103	442	—	52 000	—
15 Hudar	720	154	239	369	1 482	0,1	259 000	0,6
16 Talg och tran ..	—	37	17	71	125	—	56 000	—
18 Foderkakor	—	—	30 000	—	30 000	2,3	1 980 000	4,9
19 Gödningsämnen ..	—	25	35	95	155	—	1 058 000	2,6
20 Levande djur	—	42	200	2 650	2 892	0,2	2 729 st.	—
21 Fjäderfä	—	32	1 475	133	1 640	0,1	3 646 st.	—
23 Bröd	—	26	20 431	9 171	29 628	2,2	342 000	0,8
24 Gryn	—	3	6 000	100	6 103	0,5	261 000	0,6
27 Specerier	—	130	11 493	4 687	16 310	1,2	163 000	0,4
28 Konserver	5	40	8 250	437	8 732	0,7	1 394 000	3,4
29 Fisk	—	15 386	600	1 594	17 580	1,3	829 000	2,0
30 Margarin	—	—	20 142	715	20 857	1,6	225 000	0,6
32 Grönsaker	—	6 898	12	1 912	8 822	0,7	119 000	0,3
33 Humle	—	—	22	35	57	—	3 000	—
34 Honung	—	30	600	—	630	—	62 000	—
35 Frukt och bär ..	126	—	10 586	1 516	12 228	0,9	1 003 000	2,5
36 Kaffe	—	—	4 211	2 857	7 068	0,5	302 000	0,7
37 Konfekt	43	—	5 713	2 600	8 356	0,6	404 000	1,0
38 Läskedrycker ..	—	—	3 435	2 826	6 261	0,5	30 000	—
39 Malt	—	—	1 000	180	1 180	0,09	132 000	0,3
40 Maltdrycker	—	—	400	—	400	—	22 000	—
41 Spritdrycker ..	—	80	13 594	1 550	15 224	1,1	433 000	1,1
42 Tobak	—	—	4 066	—	4 066	0,3	78 000	0,2
51 Asfalt	—	—	—	596	596	—	—	—
52 Cementvaror ..	—	389	664	250	1 303	0,1	348 000	0,9
53 Sten	—	475	180	295	950	—	150 000	—
54 Kalkstensmjöl ..	—	—	100	—	100	—	—	—
56 Järn och stål ..	3 253	168	35 327	15 403	54 151	4,1	2 631 000	6,5
57 Övr. metaller ..	15 930	—	2 217	413	18 560	1,4	542 000	1,3
58 Kol och koks ..	—	—	5 000	35	5 035	0,4	75 000	—
59 Oljor	—	17	62 774	748	63 539	4,8	1 546 000	3,8
60 Karbid	—	—	3 500	640	4 140	0,3	10 000	—
61 Tegel	—	—	—	150	150	—	26 000	—
63 Träfiberplattor ..	—	—	—	200	200	—	1 184 000	3,0
64 Trähus	—	—	—	450	450	—	20 000	—
65 Övr. trävaror ..	120	115	14 477	83 318	98 030	7,4	136 m ³	—

Varugrupp	Från Gotland		Till Gotland		Summa kg för den under- sökta perioden i maj 1949	Pro- cent- tuell för- del- ning	Total in- och utförsel 1947	Pro- cent- tuell för- del- ning 1947
	över Stock- holm	över Nynäs- hamn	över Stock- holm	över Nynäs- hamn				
66 Snickerier	140	2 259	4 169	14 688	21 256	1,6	796 000	2,0
67 Glas	7 049	41	3 356	949	11 395	0,9	416 000	1,0
68 Porslin	70	49	2 055	1 965	4 139	0,3	351 000	0,9
69 Redskapsmaski- ner	7 260	8 130	83 988	64 201	163 579	12,4	1 907 000	4,7
70 Gummivaror ...	265	1 291	3 209	1 654	6 419	0,5	210 000	0,5
71 Sprängämnen ...	2 400	—	—	489	2 889	0,2	22 000	—
72 Färger	—	5	1 226	1 304	2 535	0,2	267 000	0,7
73 Kem.-tekn. prep.	735	683	59 441	6 830	67 689	5,1	318 000	0,8
74 Tågvirke	—	—	—	390	390	—	103 000	—
75 Tjära	—	—	2 798	—	2 798	0,2	181 000	0,4
77 Garn	350	—	426	1 591	2 367	0,2	73 000	—
78 Korta varor ...	208	1 029	1 957	15 372	18 566	1,4	252 000	0,6
79 Vävnader	435	1 765	6 185	3 834	12 219	0,9	530 000	1,3
80 Skodon	—	36	2 101	2 151	4 288	0,3	104 000	0,3
81 Soda	—	—	2 005	—	2 005	0,2	118 000	0,3
82 Tvål	—	50	5 759	294	6 103	0,5	386 000	0,9
83 Tändstickor	—	—	—	416	416	—	33 000	—
84 Automobiles ...	17 030	1 923	17 070	8 936	44 959	3,4	1 698 st.	—
85 Trycksaker	122	120	11 535	7 491	19 268	1,5	1 480 000	3,6
87 Vägsalt	—	—	100	—	100	—	4 000	—
89 Lump	—	1 745	532	23	2 300	0,2	10 000	—
90 Lera, sand	—	—	250	—	250	—	680 000	1,7
91 Ej spec.	16 402	15 405	11 960	13 539	57 306	4,3	1 682 000	4,1
	334 923	153 271	551 512	284 614	1 324 310	100,0	40 764 000 (inklusive 419 000 kg div. varu- grupper)	100,0

Gotlandsgodsets liggetid i resp. hamnar^s sedan det lossats från fartyg resp. innan det lastats i fartyg m.m.

Siffror inom parentes ange antal kolli, övriga antal kg.

A. Stockholms hamn: hela trafiken

1. Lastning och lossning direkt i fartyg.

Antal dagar	Okänt trpt.-medel	Järnväg	Egen lastbil	Åkeribil	Annat trpt.-medel	Summa
0	(1) 25	(7) 14 220	(1 067) 45 268	(16) 900	(2) 2 254	(1 093) 62 727

2. Lastning och lossning efter hantering på kaj.

Antal dagar	Okänt trpt.-medel	Järnväg	Egen lastbil	Åkeribil	Annat trpt.-medel	Summa
0	(20) 28 078	(55) 7 603	(10 523) 334 557	(2 320) 66 795	(52) 807	(12 970) 437 840
1	(9) 128	(6) 7 540	(5 779) 184 309	(1 507) 50 676	(24) 701	(7 315) 243 358
2	(6) 158	(1 483) 49 150	(263) 5 163	(6) 181	(687) 35 271	(1 758) 54 652
3	(6) 7 800	(483) 22 044	(193) 5 337	(5) 90	(595) 43 621	(687) 35 271
4	(5) 30	(132) 16 235	(455) 27 092	(3) 264	(10) 210	(595) 43 621
5			(10) 210		(10) 210	(10) 210
6			(541) 8 760		(541) 8 760	(541) 8 760
Summa	(40) 28 394	(199) 39 178	(19 274) 626 122	(4 276) 128 235	(87) 1 779	(23 876) 823 708

B. Nynäshamns hamn: hela trafiken

1. Lastning och lossning direkt i fartyg.

Antal dagar	Okänt trpt.-medel	Järnväg	Egen lastbil	Åkeribil	Annat trpt.-medel	Summa
0	(19) 7 670	(5 477) 225 618	(153) 9 862	(58) 2 997	(20) 606	(5 727) 246 753
1		(670) 49 896				(670) 49 896
3		(5 188) 133 109				(5 188) 133 109
4	(6) 201					(6) 201
Summa	(25) 7 871	(11 335) 408 623	(153) 9 862	(58) 2 997	(20) 606	(11 591) 429 959

2. Lastning och lossning efter hantering på kaj.

Antal dagar	Okänt trpt.-medel	Järnväg	Egen lastbil	Åkeribil	Annat trpt.-medel	Summa
0	(1) 1 500	(14) 326	(27) 1 240	(66) 3 480	(53) 1 320	(161) 7 866
1		(2) 22				(2) 22
3		(10) 39				(10) 39
Summa	(1) 1 500	(26) 387	(27) 1 240	(66) 3 480	(53) 1 320	(173) 7 927

C. Visby hamn: trafiken till Visby

1. Lastning och lossning direkt i fartyg.

Antal dagar	Okänt trpt.-medel	Järnväg	Egen lastbil	Åkeribil	Annat trpt.-medel	Summa
0	(1) 1	(364) 86 331	(1) 5	(2) 28	(3) 36	(371) 86 401

2. Lastning och lossning efter hantering på kaj.

Antal dagar	Okänt trpt.-medel	Järnväg	Egen lastbil	Åkeribil	Annat trpt.-medel	Summa
0	(271) 24 695	(1 071) 53 259	(2 080) 74 392	(658) 10 108	(47) 1 033	(4 127) 163 487
1	(9) 139	(2 288) 24 907	(7 922) 176 676	(924) 26 795	(76) 1 829	(11 219) 230 346
2	(27) 2 372	(464) 21 632	(3 167) 79 280	(840) 17 547	(99) 4 348	(4 597) 125 179
3	(18) 6 096	(519) 31 006	(1 736) 93 224	(448) 20 790	(58) 844	(2 779) 151 960
4	(10) 38	(108) 6 842	(936) 41 947	(531) 24 234	(18) 413	(1 603) 73 474
5			(17) 445	(23) 1 096	(13) 1 220	(53) 2 761
6	(3) 42		(6) 1 165	(25) 1 110	(1) 27	(35) 2 344
7			(5) 75	(5) 99		(10) 174
Summa	(338) 33 382	(4 450) 137 646	(15 869) 467 204	(3 454) 101 779	(312) 9 714	(24 423) 749 725

D. Visby hamn: trafiken från Visby

1. Lastning och lossning direkt i fartyg.

Antal dagar	Okänt trpt.-medel	Järnväg	Egen lastbil	Åkeribil	Annat trpt.-medel	Summa
0	(2) 1 514	(1 216) 12 339	(2 168) 122 810	(5) 77	(8) 1 299	(3 399) 138 039

2. Lastning och lossning efter hantering på kaj.

Antal dagar	Okänt trpt.-medel	Järnväg	Egen lastbil	Åkeribil	Annat trpt.-medel	Summa
0	(1 609) 84 913	(854) 23 113	(4 368) 173 332	(715) 28 785	(147) 2 409	(7 693) 312 552
1	(75) 3 221	(2) 48	(194) 7 362	(132) 6 860	(27) 294	(430) 17 785
2	(43) 4 900	(109) 4 373	(169) 7 433	(69) 2 367	(3) 162	(393) 19 235
3	(2) 20	(9) 247	(9) 240		(2) 30	(22) 537
4		(1) 47				(1) 47
Summa	(1 729) 93 054	(975) 27 828	(4 740) 188 367	(916) 38 012	(179) 2 895	(8 539) 350 156

Bilfärjeförbindelser i vissa länder.

Danmark

Mellan Kalundborg på Själland över Samsö till Aarhus på Jylland upprätthålla de danska statsbanorna färjeförbindelse med en dagtur i vardera riktningen. Under driftsåret 1948/49 genomfördes 403 dubbelturer, varvid befordrades 307 000 passagerare, 13 000 motorfordon, 15 300 cyklar samt 11 000 ton gods och levande djur. Färjorna på denna route ha en längd av 78,33 m, en bredd av 12,40 m och kördäckets höjd är 2,30 m. Då de anskaffades i början av 1930-talet har emellertid kördäcket icke möjlighet att ta moderna landsvägsfordon.

Danmark—Norge

Landsvägsnäten i Norge och Danmark sammanknytas genom en reguljär bilfärjeförbindelse mellan Larvik vid Oslofjordens mynning och Fredrikshavn på Jylland. Avståndet mellan hamnarna är 195 km. Beträffande den specialbyggda färjan, m/f

Peter Wessel, kunna följande data meddelas:

Längd: 66 meter

Bredd: 13 meter

Tonnage: brutto: 1 415 ton, netto: 700 ton

Fart: c:a 14 knop

Lastkapacitet: c:a 60 bilar

Inkörsportar finnas både förut och akterut. Förut är höjden 3,60 m och bredden 2,85 m, akterut 3,50 m resp. 3,60 m.

Passagerarantal: 540

Antal sovplatser: 163

Restaurang med samtidig servering för 110 personer.

Röksalong med sittplats vid bord för c:a 100 personer.

Bildäcket kan på kort tid ombyggas och utrustas med sovplatser för högst 456 passagerare.

Antal turer: max. 6 enkelturer i veckan
Gångtid: c:a 8 timmar.

Taxor.

	N. kr.	Sv. kr.
	(kurs 72: 55)	
Larvik—Fredrikshavn och omvänt, enkel	30: —	21: 77
Larvik—Fredrikshavn tur och retur	50: —	36: 28
Barn under 16 år halvt pris. Barn under 4 år medföljer gratis.		
Tillägg för sovplats	6: —	18: — 4: 35 13: 05
Bil under 1 200 kg, enkel tur	40: —	29: 02
Bil över 1 200 kg, enkel tur	50: —	36: 28
Buss, enkel tur	75: —	54: 41
Motorcykel, enkel tur	10: —	7: 26
Cykel, enkel tur	5: —	3: 63

Lastbilar Norge—Danmark och omvänt.

Upp till 1 200 kg tjänstevikt	50: —	36: 28
1 200—2 000 kg tjänstevikt	60: —	43: 53
2 000—3 000 kg tjänstevikt	70: —	50: 79
Per 1 000 kg över 3 000 kg	30: —	21: 77
Last på lastbilar och trailers per ton	20: —	14: 51 ¹
Lastvagnar och gods över 8 meters längd per m	15: —	10: 88

Gods på däck.

Per 1 000 kg	50: —	36: 28
Per 100 kg	8: —	5: 80

Trafikuppgifter.

	1946	1947	1948	1949
Antal passagerare	34 171	39 333	46 085	40 231
» bilar	2 380	2 853	4 019	3 273
» bussar	35	66	193	214
» cyklar	2 469	2 655	3 186	3 406
» motorcyklar		563	722	340
» belagda sovplatser	5 327	6 999	7 971	8 715

¹ Enligt denna taxa kan 5 ton nyttig last överföras med en lastbil med 3 tons tjänstevikt för en kostnad av sv. kr. c:a 25:—/ton.

Storbritannien

Med stöd av de erfarenheter, som vunnits under sista världskriget, har ett engelskt företag, som driver trafik mellan Preston och Larne samt Tilbury—Hamburg infört fartyg, som äro lämpliga för överskeppning av såväl motorfordon som järnvägsvagnar. Företaget har lämnat kommittén följande uppgifter beträffande dessa nya fartygstyper.

Fartygen äro under kriget tillkomna fartyg med två däck, avsedda för snabb i- och urlastning av såväl fordon som järnvägsvagnar. Fartygen äro 355 feet långa och 56 feet breda. Nedre lastrummet är 184 feet långt och 13 feet högt.

De två däcken ta sammanlagt 60 3-tonns lastbilar eller 200 små personbilar. Övre däckets lastas först genom en nerfällbar lastlucka, som tjänstgör som uppkörningsbrygga till övre däckets.

Linjen Tilbury-Hamburg har väsentligen utnyttjats för transport av varor till ockupationstrupperna, under det att linjen mellan Preston och Nord-Irland helt utnyttjas för överskeppning av lastbilar samt chaufförer för bilarna. Det finns plats för 40 förare ombord.

Företaget har planer på att gå över till att transportera enbart trailers för att slippa överskeppningen av chaufförer och dragfordon. 50 procent av trafiken på Nord-Irland utgöres av privatägda fordon och resten tillhöriga Road Hauling Contractors (det statliga lastbilsföretaget). Frakten beräknas per square foot vare sig fordonet är lastat eller olastat. Nord-Irlandslinjen drives i konkurrens med kustsjöfarten. Trafiken ökade från maj månad 1948, då linjen startade, från 64 fordon denna månad till 746 fordon under april 1949.

Förslag till passagerarförande bilfärja för leden Visby—Nynäshamn—Visby.

Förutsättningar för konstruktionen

1. Färjan avses för överföring av påhängsvagnar (semitrailers) mellan Nynäshamn och Visby, och totala godsmängden i mest belastad riktning och vid mest belastad tidpunkt beräknas till 125 ton per tur. Antalet turer, medförande lastfordon, utgör 300 och totala antalet turer 360 — alt. 420 — per år. De 60, alternativt 120 turer, då lastfordon ej medföras (sön- och helgdagar samt dagturer under högsäsong för passagerartrafiken) utnyttjas kördäcket för överföring av personbilar och för speciella transportbehov. Förutom lastfordon skall under ordinarie godsturer plats beredas för så många personbilar som möjligt.
2. Lastfordonen anpassas efter trafikens krav, och nedan angivna data äro att betrakta som exempel för att belysa kapacitetsförhållandena.

Längd av lastfordon ...	7 700 mm
Bredd av lastfordon	2 350 »
Vikt av lastfordon	3 530 kg
Lastförmåga	11 610 »
Vikt av lastfordon + last.	15 140 »
Vikt av dragvagn	4 360 »
Vikt av dragvagn + lastfordon + last	19 500 »
Längd av dragvagn + lastfordon	11 485 mm
3. Lastfordon av ovan angiven typ beräknas vid ett antal av 15 lastfordon

- i genomsnitt i mest belastad riktning medföra 6,9 tons last och vid toppbelastning 8,3 ton.
4. Fri höjd i vagnhallen för ett utrymme med plats för c:a 15 lastfordon = 3 750 mm, i övrigt = 2 700 mm.
 5. Största möjliga antal passagerare skall kunna medföras och hyttplatser beredas för c:a 100 personer.
 6. För passagerarna anordnas en eller flera salonger med tillhörande utrymmen, så att en enkel servering av smörgåsar, kaffe, pilsner o.d. kan äga rum.
 7. Färjans dimensioner få ej vara större än att manövrering i Visby hamn är möjlig.
 8. Vattendjupet i Visby hamn är 5,0 m vid medelvattenstånd. Kajhöjden i Visby är 1,5 och 2,0 m över medelvattenyta. Vattenståndet i Visby varierar + 0,5 m, men kan vid enstaka tillfällen sjunka till - 1,0 m. I Nynäshamn är vattendjupet större och totalvariationen i vattenståndet är 0,7 m.
 9. Färjans fart bör ej vara mindre än m/s Gotlands, dvs. 13 knop.

Då en landningsbrygga blir nödvändig för att kunna taga lastfordonen ombord, synes det mig ur alla synpunkter lämpligast att anordna färjan för in- och utkörsel akterifrån och att ordna tilläggsplats i respektive hamnar, där kajerna

bilda vinkel mot varandra. Färjan kan då läggas intill ena kajen och landningsbro anordnas från den akter om fartyget befintliga tvärkajen. I samband med landningsbryggan, som måste vara c:a 12 à 15 m lång och som automatiskt skall följa fartygets rörelser i höjddled, anordnas fjädrande stöd, som passa mot sidorna av fartygets akter. Detta är nödvändigt dels för att hålla färjan i läge för broklaffens tillkoppling och dels för att förhindra kollision mellan broklaff och färja.

De synpunkter, som varit vägledande vid bestämmandet av fartygets dimensioner och allmänna arrangemang, äro följande. Med tanke på manöverbarheten i Visby hamn bör färjans totala längd ej överstiga m/s Gotlands, dvs. längd över allt skall max. vara 75 m, helst kortare, om det låter sig göra.

Förutom nyttig last, som vid toppbelastning utgör 125 ton per tur och som kan tänkas fördelad på 8 lastfordon med full last av 11,61 ton och 7 lastfordon med 4,6 tons last per enhet, skall färjan samtidigt på fastställt djupgående kunna bära fullt förråd brännolja, smörolja, vatten, besättning, högsta tillåtna antalet passagerare samt proviant och förråd.

Med hänsyn till att färjan under alla förhållanden skall kunna angöra Visby, har medeldjupgåendet på rät köl med full last bestämts till 3,8 m, varvid tillräcklig marginal finnes för eventuellt trim på för eller akter även vid lågvatten.

Då det är önskvärt att huvuddäcket, på vilket lastfordonen skola köras och uppställas, är fritt från uppbyggnader, maskinskylight eller andra byggnadsdelar, som äro i vägen, måste propellermaskineriet utföras så att det helt får plats under huvuddäcket. Det enda alternativ,

som då står till buds, är att installera två relativt hastiggående dieselmotorer, antingen medelst kuggväxel kopplade på en propelleraxel eller drivande var sin propeller. Det sistnämnda systemet med två propellar blir måhända något dyrare, skattningsvis c:a 20 000 kr., men då det har avsevärda fördelar framför enpropellerfartyget ur manöversynpunkt, vilket är av stor betydelse i Visbys trånga hamn, har systemet med två propellar valts.

Med beaktande av att rimliga proportioner mellan färjans huvuddimensioner innehållas, har bredd och malldjup, dvs. höjd från kölplåt till huvuddäck, bestämts så att dels stabiliteten under alla förhållanden är betryggande och dels att lagliga föreskrifter beträffande flytbarhet i skadat skick uppfyllas.

Färjans fart bör oavsett önskemålet om minst samma fart som m/s Gotland avvägas så, att vid normal gång till sjöss restiden mellan Nynäshamn och Visby icke överskrider 8 timmar. Överskrides 8 timmar, faller färjan under strängare bestämmelser beträffande tillåtet antal passagerare, som får föras, och passagerarantalet nedgår väsentligt. Avståndet Nynäshamn—Visby via Landsort är c:a 80 sjömil, och beräknas en halv timme för ut- och ingående i hamnarna blir den effektiva gångtiden $7\frac{1}{2}$ timme, vilket svarar mot en medelfart av 10,7 knop.

I vissa fall skall färjan kunna göra två turer per dygn, och uppskattar man den erforderliga tiden i hamn för lossning och lastning av lastfordon till 5 min. per lastfordon och dessutom en halv timme för surring av dessa, kommer man till ungefär samma fart. Troligtvis är den uppskattade hamntiden för låg, och man torde nog kunna säga, att den absoluta minimi-

farten under vanlig drift till sjöss bör vara 11 knop. Någon reserv i farten har då ej medräknats för att möta oförutsedda förseningar på grund av tjocka, dåligt väder, is m.m. Att räknemässigt fastställa farten med hänsynstagande till dessa oberäkneliga faktorer låter sig icke göra, men om maximifarten på provtur vid 80 procent belastning på motorerna fastställes till 13 knop, har man maskineffekt tillräckligt för att även under dåliga väderleksförhållanden klara två turer per dygn och dessutom en viss reserv för gång i is.

Självfallet bör färjan byggas med kraftig isförstärkning och skrovformen göras sådan, att isbrytning är möjlig.

Med beaktande av dessa ovan anförda synpunkter har jag uppgjort förslag till färja enligt bifogade ritningar nr 1, 2 och 3 och med följande huvuddata.

Längd över allt	74,10 m
Längd i konstruktionsvattenlinje	70,00 »
Längd mellan pp	68,00 »
Mallad bredd	13,20 »
Bredd i konstruktionsvattenlinjen	c:a 13,00 »
Malldjup till mellandäck	3,45 »
Malldjup till huvuddäck	5,65 »
Malldjup till galleridäck	7,80 »
Malldjup till båtdäck	9,95 »
Djupgående	3,80 »
Dödvikt:	
Brännolja	50 ton
Färskvatten	10 »
Proviant	5 »
Däcks- och maskinförråd	10 »
Trimvatten	20 »
Besättning	5 »
Lastfordon, 18 st.	235 »
Passagerare, 680 st. m. bagage	70 »
Summa 405 ton	

Antal passagerare med lastfordon ombord	c:a 690 st.
Antal passagerare utan lastfordon ombord	» 855 »
Propellermaskineri: 2 st. dieselmotorer, direktkopplade till var sin propeller och utvecklande maximalt	1 400 AHK
Fart på provtur med max. effekt	13 $\frac{3}{4}$ knop
Fart på provtur med 80 % effekt	13 »
Medelfart till sjöss	12 »

Ovan angivna dimensioner måste eventuellt justeras något, sedan det blivit bestämt vilken motortyp, som skall användas, då vikten av maskinläggningen inverkar såväl på lastförmågan som stabilitetsförhållandena. Eventuella ändringar bli emellertid av sådan storleksordning, att någon inverkan därav icke kommer att medföra någon ändring vare sig i färjans planläggning eller byggnadspriset.

Som framgår av ritningarna förutsätts två genomgående däck — huvuddäck och mellandäck — samt back och en lättare, akteröver öppen överbyggnad omslutande vagnhallen. Alla trappor, luftintag och avgasrör ha förlagts långt utåt sidorna och höjden till båtdäcket avpassats så, att plats finnes över det fria rummet — 3,75 m över huvuddäck — för kraftiga balkkonstruktioner i båtdäcket. Härigenom undvikes stöttor till båtdäcket i vagnhallen, och denna blir fullkomligt fri från föremål, som inskränka bilarnas rörelsefrihet. Under huvuddäck är färjan medelst sju vattentäta skott uppdelad i åtta avdelningar.

De olika rummen ombord disponeras på följande sätt:

Dubbelbotten sträckande sig från spt 15—37 och 48—85 avses för vattenballast och brännolja.

Rummet under mellandäck användes för förlig trimitank, proviantförråd, förråd för diverse förnödenheter, maskinrum, verkstad med vingtankar för vattenballast, axelrum med förråd för maskinförnödenheter samt akterpiktank.

Mellandäcksrummet är förifrån räknat indelat i förpik med kättingbox, maskapsinredning, inredning för kvinnlig personal, sovhytter för passagerare, köks- och mässrum, maskinrum, sovhytter för passagerare, inredning för befäl med tre sovhytter för passagerare samt däcksförråd och styrmaskinsrum.

På huvuddäck förut inom backen är en del av besättningen förlagd med tillhörande tvättrum ävensom förrådsrum, w.c.

6 st. enmanshytter	för	6 personer
25 » tvåmanshytter	»	50 »
15 » tremanshytter	»	45 »

Summa: 46 st. hytter för 101 personer

Sovhyttsplatsernas antal och placering framgår av nedanstående uppställning:

	I hytter för		
	1	2	3 personer
Hålskepp, för	—	4	18
Mellandäck, för	2	6	21
Mellandäck, akter.....	4	24	6
Båtäck	—	16	—
Summa	6	50	45 = 101 sovplatser.

I befintliga tre salonger jämte sluten veranda och anslutande hallar är möjligt att inrymma samtliga icke-hyttpassagerare, dock att antalet bekväma salongsplatser utöver hyttplatserna är begränsat till c:a 400.

samt rum för nödgenerator. I sidohus längs efter vagnäckets båda sidor äro trappor till mellandäck och galleridäck anordnade samt herr- och damtoaletter, fläktrum, kontor, lamp- och färgtrum samt en del mindre förrådsrum.

I förliga delen av galleridäck är salong för passagerare förlagd.

I förkant av däckshus på båtdäck inredes röksalong med herr- och damtoaletter, kallskänk och penteri, damsalong, hall samt längst akteröver 8 sovhytter för passagerare. Däckshuset avslutas akterut med en sluten veranda.

I däckshus å kommandobryggan äro styrhytt, karthytt, radiostation samt hytt för kapten, lots och radiotelegrafist förlagda.

I de olika avdelningarna för passagerarsovhytter finnas sammanlagt:

Hela inredningsförslaget kan givetvis diskuteras och ändras att passa eventuellt framkommande önskemål. Då utrymmena till sin storlek äro givna, kunna eventuella omändringar ej nämnvärt inverka på byggnadskostnaderna.

Å ritning nr 2 är inritat å huvuddäck uppställning av 15 lastfordon och 5 st. större personbilar. Det låter sig emellertid göra att ställa upp 18 st. lastfordon och därtill 2 personbilar max. 5 m långa, men i vilka kombinationer än lastfordon och personbilar ombordtagas får man likväl komma ihåg, att totalvikten av alla fordonen ej får överskrida 235 ton.

Den maximala kvantiteten nyttig last färjan kan medföra är 235 ton minskat med vikten av 18 st. lastfordon ($18 \times 3,53 = 63,5$ ton) alltså 171,5 ton.

I detta sammanhang vill jag ej underlåta att påpeka, att de lastfordon, som

skola användas, måste vara försedda med 2 st. ringbeslag å vardera sidan av lastflakets undersida för anhuggning av skruvkoppel för fastgöring till däck samt anordningar å lastflakets undersida för an sättning av domkrafter. Likaså måste lastfordonets sidoväggar vara kraftiga nog att motstå lastens tryck mot dessa, då färjan slingrar hårt i sjögång.

Priset på färjan beräknas med nuvarande materialpriser (mars 1950) och arbetslöner till 6 300 000 kr. om en färja bygges. Byggas två färjor ungefär samtidigt vid samma varv, torde priset bli c:a 6 150 000 kr. per fartyg.

Förslag till passagerarförande bilfärja för leden Visby—Nynäshamn

Driftskalkyl

Brännolja. För huvudmotorerna åtgå c:a 1 200 kg dieselolja per enkeltur vid normal drift.

För hjälpmotorerna räknas med att under årets fyra sommarmånader en hjälpmotor är tillräcklig för driften och att två hjälpmotorer erfordras under de återstående 8 månaderna, då elektrisk ström för uppvärmningsändamål är nödvändig. I medeltal per dygn blir brännoljaförbrukningen då 1 370 kg, då en enkeltur utföres, och 1 520 kg då en dubbeltur utföres.

Underhåll och reparationer kräver, att färjan ligger still ett visst antal dagar per år, och antages, att i medeltal 15 liggdagar erfordras, återstår 350 driftsdagar per år.

Då 365 turer per år skola göras, måste alltså 335 enkelturer och 15 dubbelturer utföras, och vid 420 turer per år blir det 280 enkel- och 70 dubbelturer.

Utgående härifrån blir brännoljaförbrukningen per år 920 respektive 995 ton och kostnaden beräknad efter 140 kr./ton, 128 750 respektive 139 250 kr.

Smörjolja. Kostnaden för smörjoljan beräknas enligt samma grunder som brännoljan till 11 500 resp. 12 500 kr. per år, varvid antagits ett pris av 1 kr./kg.

Besättning. Efter konferens med ett rederi för att erhålla dess erfarenhet beträffande vissa driftskostnader, har jag kommit fram till följande bemannings- och lönetabell:

	Årslöner	
	1 färja	2 färjor
Kapten	1 16 800	2 33 600
1:e styrman	1 9 000	2 18 000
2:e styrman	1 6 720	2 13 440
3:e styrman	1 5 940	2 11 880

Maskinchef	1	11 020	2	22 040
1:e maskinist	1	8 080	2	16 160
2:e maskinist	1	6 420	2	12 840
Rorgångare	1	5 400	2	10 800
Däcksfolk	7	34 860	14	69 720
Motormän	6	29 880	12	59 760

Summa manlig personal 21 134 120 42 268 240

Personal för passagerare och restauration:

Restauratris	1	6 190	2	12 380
Kokerska	1	5 740	2	11 480
Kallskänka	1	3 460	2	6 920
Övrig kvinnlig personal	7	16 135	14	32 270

Summa kvinnlig personal 10 31 525 20 63 050

Totalt 165 645 331 290

C:a 35 % tillägg för semester- och övertid 59 355 118 710

Summa personal 31 225 000 62 450 000

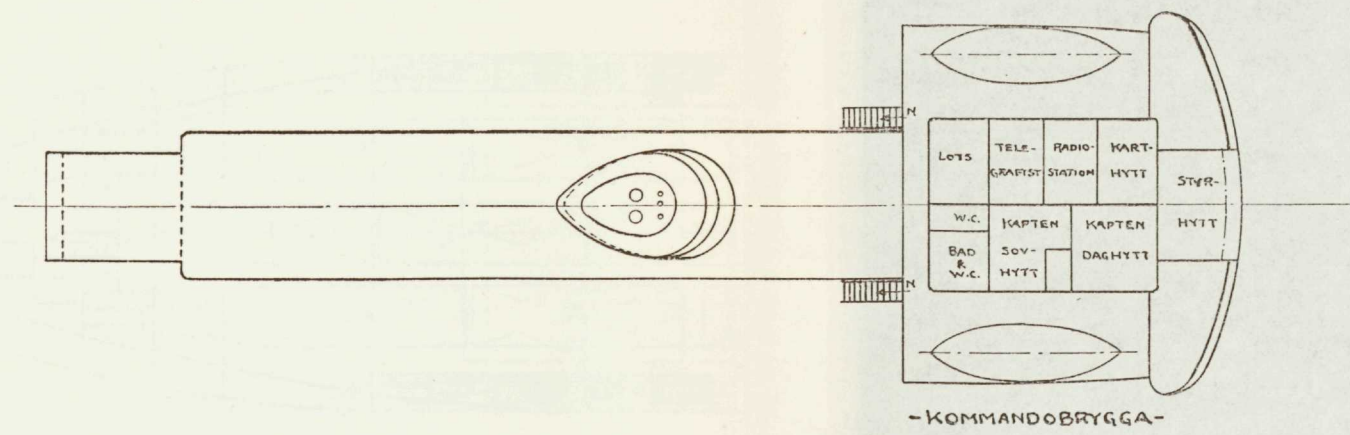
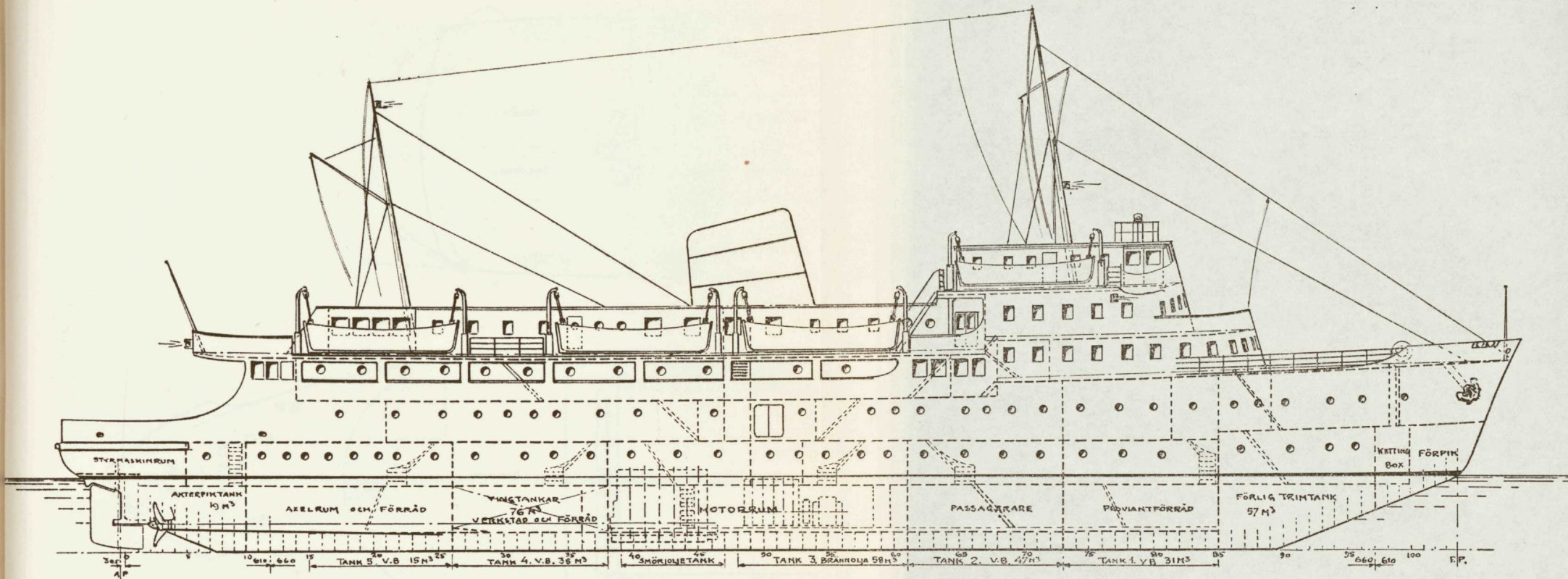
Av nedanstående sammanställning av driftsutgifterna framgå kostnaderna för 420 turer per fartyg resp. 840 turer med två fartyg.

	1 färja, 420 turer	2 färjor, 840 turer
Brännolja	139 250	278 500
Smörjolja	12 500	25 000
Personalkostnad enligt ovan	225 000	450 000
Kosthåll: 5 kr./pers. och dag	56 000	112 000
Sjuk- och skadeersättning	9 000	18 000
Pensionsavgifter för befäl	7 500	15 000
Diverse förbrukningsartiklar	15 000	30 000
Årlig dockning, reservdelar o. löpande underhåll	53 000	106 000
Klassning	18 000	36 000
Hamnumgälder	18 250	36 500
Diverse: vatten, annonser, representation, klaring m.m.	20 000	40 000
Driftsutgifter per år	573 500	1 147 000

Till dessa kostnader komma amorteringar, ränta å kapital, försäkringspremier samt kostnader för broklaffarna i Nynäshamn och Visby.

Malmö i mars 1950.

Kurt Söderlund



-KOMMANDOBRYGGA-

1. Einleitung 1

2. Die Bedeutung der Arbeit 2

3. Die Aufgaben der Arbeit 3

4. Die Organisation der Arbeit 4

5. Die Methoden der Arbeit 5

6. Die Ergebnisse der Arbeit 6

7. Die Verantwortung der Arbeit 7

8. Die Zusammenarbeit der Arbeit 8

9. Die Weiterbildung der Arbeit 9

10. Die Gesundheit der Arbeit 10

11. Die Sicherheit der Arbeit 11

12. Die Umwelt der Arbeit 12

13. Die Qualität der Arbeit 13

14. Die Quantität der Arbeit 14

15. Die Wirtschaftlichkeit der Arbeit 15

16. Die Sozialverträglichkeit der Arbeit 16

17. Die Flexibilität der Arbeit 17

18. Die Innovationsfähigkeit der Arbeit 18

19. Die Anpassungsfähigkeit der Arbeit 19

20. Die Widerstandsfähigkeit der Arbeit 20

21. Die Resilienz der Arbeit 21

22. Die Nachhaltigkeit der Arbeit 22

23. Die Transparenz der Arbeit 23

24. Die Rechenschaft der Arbeit 24

25. Die Integrität der Arbeit 25

26. Die Ehrlichkeit der Arbeit 26

27. Die Gerechtigkeit der Arbeit 27

28. Die Fairness der Arbeit 28

29. Die Offenheit der Arbeit 29

30. Die Ehrlichkeit der Arbeit 30

31. Die Gerechtigkeit der Arbeit 31

32. Die Fairness der Arbeit 32

33. Die Offenheit der Arbeit 33

34. Die Ehrlichkeit der Arbeit 34

35. Die Gerechtigkeit der Arbeit 35

36. Die Fairness der Arbeit 36

37. Die Offenheit der Arbeit 37

38. Die Ehrlichkeit der Arbeit 38

39. Die Gerechtigkeit der Arbeit 39

40. Die Fairness der Arbeit 40

41. Die Offenheit der Arbeit 41

42. Die Ehrlichkeit der Arbeit 42

43. Die Gerechtigkeit der Arbeit 43

44. Die Fairness der Arbeit 44

45. Die Offenheit der Arbeit 45

46. Die Ehrlichkeit der Arbeit 46

47. Die Gerechtigkeit der Arbeit 47

48. Die Fairness der Arbeit 48

49. Die Offenheit der Arbeit 49

50. Die Ehrlichkeit der Arbeit 50

51. Die Gerechtigkeit der Arbeit 51

52. Die Fairness der Arbeit 52

53. Die Offenheit der Arbeit 53

54. Die Ehrlichkeit der Arbeit 54

55. Die Gerechtigkeit der Arbeit 55

56. Die Fairness der Arbeit 56

57. Die Offenheit der Arbeit 57

58. Die Ehrlichkeit der Arbeit 58

59. Die Gerechtigkeit der Arbeit 59

60. Die Fairness der Arbeit 60

61. Die Offenheit der Arbeit 61

62. Die Ehrlichkeit der Arbeit 62

63. Die Gerechtigkeit der Arbeit 63

64. Die Fairness der Arbeit 64

65. Die Offenheit der Arbeit 65

66. Die Ehrlichkeit der Arbeit 66

67. Die Gerechtigkeit der Arbeit 67

68. Die Fairness der Arbeit 68

69. Die Offenheit der Arbeit 69

70. Die Ehrlichkeit der Arbeit 70

71. Die Gerechtigkeit der Arbeit 71

72. Die Fairness der Arbeit 72

73. Die Offenheit der Arbeit 73

74. Die Ehrlichkeit der Arbeit 74

75. Die Gerechtigkeit der Arbeit 75

76. Die Fairness der Arbeit 76

77. Die Offenheit der Arbeit 77

78. Die Ehrlichkeit der Arbeit 78

79. Die Gerechtigkeit der Arbeit 79

80. Die Fairness der Arbeit 80

81. Die Offenheit der Arbeit 81

82. Die Ehrlichkeit der Arbeit 82

83. Die Gerechtigkeit der Arbeit 83

84. Die Fairness der Arbeit 84

85. Die Offenheit der Arbeit 85

86. Die Ehrlichkeit der Arbeit 86

87. Die Gerechtigkeit der Arbeit 87

88. Die Fairness der Arbeit 88

89. Die Offenheit der Arbeit 89

90. Die Ehrlichkeit der Arbeit 90

91. Die Gerechtigkeit der Arbeit 91

92. Die Fairness der Arbeit 92

93. Die Offenheit der Arbeit 93

94. Die Ehrlichkeit der Arbeit 94

95. Die Gerechtigkeit der Arbeit 95

96. Die Fairness der Arbeit 96

97. Die Offenheit der Arbeit 97

98. Die Ehrlichkeit der Arbeit 98

99. Die Gerechtigkeit der Arbeit 99

100. Die Fairness der Arbeit 100

Trafikförhållandena på Gotland

Järnvägstrafik

Gotlands järnväg är smalspårig och har en sammanlagd linjesträcka av c:a 200 km. Omfattningen av de gotländska järnvägarnas transportprestationer framgår nedan.

Budgetår	Persontrafik (antal resor)	Godstrafik (ton gods)
1946/47	571 000	223 300
1947/48	535 000	157 600
1948/49	517 200	136 500

Medelreselängden per resa utgjorde år 1946 26,1 km. och 1947 27,2 km. Medeltransportlängden för alla typer av gods uppgick 1946 till 31,2 km och 1947 till 30,5 km.

Järnvägsrörelsen uppvisar för budgetåren 1946/47—1948/49 förluster på resp. 179 700, 309 400 och 525 300 kr. I siffrorna ingå icke kostnader för pensionering, räntor och avskrivningar. Investeringsbehovet vid Gotlands järnvägar inom den närmaste framtiden har angivits till i runt tal 8,6 mkr. Kungl. Järnvägsstyrelsens beräkningar framgå av nedanstående avskrift av brev den 3 oktober 1950 från styrelsens drifttjänstbyrå till kommittén:

»Med anledning av Eder skrivelse den 18 september 1950 angående de investeringar som gjorts efter förstatligandet av Gotlands järnvägar samt de investeringar, som nu planeras att utföras å nämnda järnvägar, får styrelsen meddela följande.

På byggnader och bana har intill den 30 juni 1950 investerats i runt tal 780 000 kronor, varav den övervägande delen utgöres av kostnader för viss del av ny verkstadsbyggnad i Visby samt för rälsutbyten.

För rullande materiel äro motsvarande kostnader:

	Kronor
Rälsbussar och släpvagnar	705 000
Lokomotorer	116 000
Vägbussar	700 000
Lastbilar	210 000
Släpvagnar	58 000
Summa kr.	1 789 000

För den fortsatta investeringen under de närmaste 10 åren beräknas kostnaderna *approximativt* bli följande.

	Kronor
Ytterligare arbeten å verkstaden i Visby	800 000
Förnyelse av järnvägsbroar	400 000
Förnyelse av grusballast	200 000
Rälsutbyten	3 000 000
Förbättringar av plattformsanordningar samt spårssystem	200 000
Modernisering av stationshus, personallokaler m.m.	1 600 000
Förbättring av bostäder	1 400 000
Diverse bantekniska arbeten	400 000
Rälsgående material	300 000
Vägfordon	300 000
Summa kr.	8 600 000

Utöver ovan upptagen rullande materiel har diskuterats att anskaffa motorlok som ersättning för ångloken. Då det är omöjligt att avgöra om dessa motorlok komma att anskaffas före år 1960 och då priset är obekant har kostnaden ej medtagits i sammanställningen.

Kungl. Järnvägsstyrelsen
Edv. Oredsson

SJ:s lastbils- och busstrafik

Statens Järnvägar bedriver en omfattande person- och godsbefordran på Gotland, som framgår av nedanstående tabell.

År	Antal bussar	Antal lastbilar	Medeltal anställda inom bilrörelsen	Fordonskilometer	
				Bussar	Lastbilar
1946	25	21	50,0	700 342	333 583
1947	32	28	69,0	900 482	425 733
1948	44	34	64,5	1 135 964	516 335
1949	56	42	76,6	1 312 801	680 250

Resultatet av bilrörelsen utvisar ett överskott för åren 1946—1949 varierande mellan 73 000 och 160 000 kr. Som jämförelse må här medtagas antalet anställda för järnvägstrafiken under 1949 (medeltal)

Sektionsledning	12,3
Banavdelning	82,9
Maskinavdelning	102,4
Trafikavdelning	154,1
	<u>351,7</u>

Övrig yrkesmässig lastbilstrafik

Enligt tillgängliga uppgifter finnas för närvarande 140 lastbilar i yrkesmässig trafik på Gotland. (Av dessa voro 28 stationerade i Visby.) Enligt Statens Biltrafiknämnds statistik december 1948—november 1949 var den genomsnittliga utnyttjningsgraden per månad 149,5 timmar per bil emot 166,3 för landet i dess helhet. Under betkampanjen insätts 15—20 lastbilar för transporter av betor från odlarna till sockerbruket i Roma.

Antalet traktorer på ön har ökat från 527 år 1945 till 1 260 år 1950. Flertalet

av dessa användas för landsvägstransporter på sträckor upp till 30 km.

Gotlands vägnät

Gotland har allmänna vägar med en sammanlagd längd av 1 454 km. Denna siffra motsvarar 25 km per 1 000 invånare. Genomsnittet för hela landet uppgår endast till 13 km per 1 000 invånare och som ytterligare jämförelse kan nämnas, att Malmöhus och Kristianstads län ha 7 resp. 14 km vägar per 1 000 invånare. Enligt nu gällande bestämmelser är ett hjultryck av högst 2,5 ton tillåtet, men dispens ges under alla förhållanden för hjultryck på upp till 3 ton och den dispensfria gränsen torde inom nära framtid höjas till 3 ton. Enligt uppgift från Vägförvaltningen på Gotland tåla de gotländska vägarna med undantag för vissa kortare perioder på våren, ett hjultryck av 3,5 ton. Av broarna på ön (77 st.) medgiva 60 st. ett hjultryck av 3 ton eller mer och 49 3,5 ton eller mer. De broar, som icke tåla högre hjultryck, äro samtliga belägna vid mindre trafikerade vägar och kunna relativt lätt undvikas av tyngre fordon.

Till

1945 års Gotlandskommitté.

I anledning av Eder skrivelse av den 28 juni 1947 har 1944 års hamnutredning utfört undersökningar rörande Gotlands och i främsta rummet Visbys hamnförhållanden, vilka undersökningar härmed överlämnas (P.M. av den 31 jan. 1948 med bil. I—XIV), och vari även framlägges en utbyggnadsplan för Visby hamn att i mån av ekonomisk möjlighet förverkligas.

Hamnutredningen har beaktat det av Eder påpekade förhållandet, att varuavgifterna enligt den för Visby och övriga gotländska hamnar gemensamma hamntaxan äro osedvanligt höga evad avser stycke godset, vilket huvudsakligen befordras med de reguljära ångbåtslinjer, vilka angöra Visby hamn. I motsats härtill äro fartygsavgifterna låga, vilket får sin förklaring därav, att stycke godstrafiken i Visby hamn är osedvanligt stor i förhållande till massgodstrafiken och ombesörjes av reguljära ångbåtslinjer, vilka på sedvanligt sätt äro beviljade rabatter.

Vi ha även iakttagit, att med hamnens driftsinkomster, vilka nästan uteslutande bestå av hamnavgifter, utföras i större utsträckning, än vad i andra hamnar är brukligt, om- och nybyggnader i hamnen. Även framdeles äro nybyggnader i betydande omfattning erforderliga eller önskvärda, vilket framgår av ett närslutet, av överstelöjtnant G. Edlund skisserat förslag till utbyggnader att trygga infarten

till Visby hamn med dess för havet utsatta läge och göra hamnen väl utrustad som Gotlands centrala stycke godshamn. Dessa nybyggnader måste i huvudsak utföras med statsmedel — statsbidrag — vilka väl motiveras av Gotlands särställning i kommunikationshänseende i förhållande till det övriga landet och det militära försvarets behov av tillgång till tryggad hamn.

Som massgodshamnar för Gotland lämna sig däremot bättre andra hamnar och då företrädesvis Slite. Gotlands hamnväsende bör därför enligt hamnutredningens mening behandlas som en enhet och ställas under översyn av en gemensam lokal administrativ myndighet. Denna bör äga tillgång till den tekniska sakkunskap, som Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen kan ställa till förfogande. Då på Gotland redan finnes en organisation för öns tio allmänna lanthamnar, i vilken organisation öns länsstyrelse är den ledande och sammanhållande kraften, vinnes den önskvärda enheten enklast, om Visby hamn inrangeras i den befintliga organisationen. De i varje fall för en längre tid framåt nödvändiga, mycket stora statsbidragen motiveras vidare, att Visby hamn ställes under närmare översyn än fastlandshamnarna av en lokal, statlig myndighet. Dock bör organisationen vara sådan, att den kommunala självstyrelsen så litet som möjligt

inskränkes och att kommunal företagssamhet för hamnens ekonomiska och effektiva drift fullt utnyttjas. Därför är för Visbys del vissa jämkningar i lanthamnsorganisationen lämpliga. Då för lanthamnarna länsstyrelsen tillsätter hamnstyrelser eller föreståndare bör i Visby fortfarande finnas en kommunalvald hamnstyrelse, i vilken länsstyrelsen endast insätter en ledamot, som får tillfälle att på nära håll följa hamnens förvaltning. Hamnens förvaltning och räkenskaper böra jämte av kommunala revisorer, liksom lanthamnarnas, granskas av två av landstinget utsedda revisorer.

För lanthamnarnas nybyggnadsbehov finnes sedan gammalt en reservfond. I denna bör den i organisationen nyttiträdande Visby hamn ej få del och därför ej heller åläggas till denna erlagga bidrag.

Av utredningen framgår, att, om kostnaderna för nybyggnader uteslutas ur Visby hamnbudget, två tredjedelar av varuavgifternas överskott över det be-

hamntaxa tillämpades, kunna avskrivnas och likväl balans mellan inkomster och utgifter bibehållas. En omarbetning av hamntaxan är därför behövlig. Genom angivna genomsnittliga sänkning av taxan bör ett tillfredsställande resultat kunna uppnås, då överdebiteringarna i stor utsträckning träffa varor, vilkas höga pris mycket litet beröras av de i förhållande till varupriset relativt obetydliga hamnavgifterna. Även förekomma i förhållande till Kalmartaxan till synes icke nödvändiga underdebiteringar. Till sist bör bemärkas, att om, som önskvärt vore, föreliggande förslag, att av transporter för försvarets räkning uttagas hamnavgifter som av andra trafikanter, genomföres, Visby hamn erhåller ökade inkomster.

Då de höga debiteringarna företrädesvis träffa styckeodset komma nedsättningarna ej att nämnvärt påverka övriga gotlandshamnarnas ekonomi, varför en gemensam hamntaxa för gotlandshamnarna bör kunna bibehållas.

Stockholm i 1944 års hamnutredning den 14 februari 1948.

Axel von Sneidern

Vid avlämnandet av förevarande betänkande anmälde ledamoten Svennberg, att han komme att avgiva särskilt yttrande. Detta yttrande har i slutlig utformning kommit kommitténs övriga ledamöter till handa den 6 mars 1951. Då sålunda kommitténs övriga ledamöter icke före betänkandets avlämnande blivit sat a i tillfälle att taga del av Svennbergs yttrande, ehuru kommittén i samförstånd med Svennberg för mer än ett år sedan (den 4 januari 1950) utan resultat hemställt om Svennbergs och Å.G.:s medverkan till en utredning enligt de riktlinjer, som angivits av Svennberg (avseende ytterligare rationaliseringsmöjligheter inom den befintliga transportapparaten ram) och vilken borde göras såvitt möjligt jämförbar med den, som fullföljdes inom kommittén och som Å.G. icke ansett sig böra medverka till, ha kommitténs övriga ledamöter nödsakats att i efterhand — i särskild till departementschefen ställd skrivelse — kritiskt granska det siffermaterial och de jämförelser, som återopas av Svennberg i nedan återgivna yttrande och som kommittén i övrigt icke funnit riktiga.

Särskilt yttrande av herr Svennberg.

Till 1945 års Gotlandskommittés betänkande och förslag har undertecknad i flera väsentliga avseenden anmält en mot kommittémajoritetens mening avvikande uppfattning. Mina särskilda synpunkter och önskemål hava framförts successivt under utredningsarbetets fortgång. Det följande — som endast innefattar mina huvudsakliga invändningar — har tyvärr icke varit möjligt att utforma till den tidpunkt, då betänkandet överlämnades i den av majoriteten beslutade utformningen. Ordet betänkandet användes nedan för att beteckna kommitténs utredningsresultat i sagda utformning, förkortningen Å.G. syftar här liksom i betänkandet på Ångfartygs AB Gotland, av detta bolag bedriven trafikverksamhet resp. bolagets verkställande ledning. Liksom i betänkandet räknar jag — även i de fall att framtida förhållanden åsyftas — med 1949/50 års kostnadsläge. Till detta särskilda yttrande äro fogade dels en närmare motivering för vissa av nedanstående punkter dels en till kommittén ställd rapport (ej tryckt). Till texten i nämnda motivering har jag hänfört vissa

synpunkter, som gälla mera speciella frågor.

I. Å.G:s hittillsvarande verksamhet

I de riksdagsmotioner, som resulterade i tillsättande av denna kommitté, gjordes bl.a. gällande, att den nuvarande fartygs-materialen på Gotlandslinjen knappast fullt motsvarat de ökade krav som ställts på trafikmedlen. Särskilt betonades att liggplatser för 3:e klassresenärerna saknades. Godsfrakterna voro högre än för lika långa avstånd på fastlandet. Enligt motionärerna skulle det bolag som ombesörjer nämnda trafikförbindelse »icke visat sig kunna bemästra de svårigheter som äro förenade med denna uppgift».

I betänkandet har denna kritik refererats, men däremot endast delvis upptagits till behandling. Enligt min mening borde samtliga berörda spörsmål ha behandlats, utan hinder därav att majoriteten beslutat förorda verksamhetens omläggning efter i mångt och mycket nya linjer.

Såsom framgår av nedanstående har

såvitt jag kunnat finna, Å.G. bemästrat trafikförhållandena på ett i förhållande till svårigheterna tillfredsställande sätt. Att alla önskemål icke omedelbart kunna tillgodoses har sammanhängt med orsaker av force majeure-karaktär. Detta borde ha framgått av betänkandet. Ett av huvudönskemålen, nämligen anordnandet av liggplatser för 3:e klassresenärer, tillgodosågs så gott som omedelbart genom inrättandet av turistklassen.

Å.G.'s trafik har under de 20 à 30 sista åren undergått en kraftig expansion, varvid persontrafiken mer än trefaldigats och godstrafiken mer än fördubblats. Insättandet år 1936 av motorfartyget »Gotland» innebar på sin tid ett betydande steg mot större kapacitet och högre komfort i persontrafiken samt till gynnsammare driftskostnader. Redan efter några år planerades, enligt vad jag erfarit, byggande av ytterligare ett stort fartyg, vilket emellertid icke kom till stånd på grund av kriget.

»Gotland», liksom övriga fartyg för Nynäshamnslinjen, är kraftigt isförstärkt och i övrigt byggd för vintertrafik. Med hänsyn till ökningen året om i trafiken av 3:e klassresenärer försågs fartyget redan vid byggandet med en sittsalong för nämnda kategori resande. Jag måste därför med bestämdhet taga avstånd från vad majoriteten gör gällande (s. 28—29), att fartygsmaterielen planerats främst med tanke på turisttrafiken. Att bolaget å andra sidan ägnat turisttrafiken betydande omsorg är enligt min mening välbetänkt, och i övriga trafikanters intresse. Ett sådant förnämligt fartyg som »Gotland» skulle aldrig komma till stånd och »Drotten» och »Visby» skulle icke heller kunnat erhålla den klass och standard de

äga, om bolagets inkomster från passagerartrafiken varit begränsade till vad gotlänningarnas egna resor inbringa.

Den efter kriget fortgående ökningen i gods- och persontrafik har bemästrats genom anskaffning av lastfartyget »Gute». Detta fartyg har möjliggjort friställande av betydande kapacitet hos passagerartonnaget, vilket bl.a. därigenom kunnat utnyttjas intensivare under högtrafiken. Inträdda mycket kraftiga stegringar i driftkostnaderna ha visserligen föranlett höjning år 1939 av frakterna och senare vissa justeringar i biljettpriserna, men dessa höjningar ha kunnat hållas vida lägre än ökningen i kostnadsläget. Frakter och biljettpriser ha således tack vare ovan nämnda rationaliseringsåtgärder undergått en betydande realsänkning.

II. Kommittens förslag till övergång till helt ny fartygstyp

Majoritetsförslaget åsyftar i första hand att tillgodose önskemålet om lägre frakter. För att nå detta mål har valts en teknisk lösning, som främst skulle åvägbringa lägre kostnader vid godsets omlastning mellan sjö- och landtransport och som bygger på personförande bilfärjor för linjen Nynäshamn—Visby. Dessa färjor skulle tillsammans med godsbiljiner mellan Gotland och Stockholmsområdet ersätta nuvarande tvenne fartygslinjer på Stockholm resp. Nynäshamn.

Såsom sammanfattande motivering för denna omgestaltning torde man kunna betrakta följande uttalande å s. 49 av betänkandet. »Det synes följaktligen vara ett ofrånkomligt faktum, att ifråga om den behovstäckning, som förevarande sjöfartslinje bereder, intressets tyngdpunkt

bildligt talat befinner sig på glid såväl från personsidan mot godssidan som inom persontrafiksområdet, där befordran mot relativt lågt pris med en bekvämlighet närmast motsvarande tågens tredje klass sittvagnar och sovvagnar synes skymta som mest angeläget för framtiden.»

Även för mig är det påtagligt att en tendens gör sig gällande mot en relativt större ökning av antalet 3:e klassresenärer. Icke heller bestrides angelägenheten av uppmärksamhet på godstransportförhållandena. Jag finner emellertid de av majoriteten dragna slutsatserna alltför vittgående, då den ansett sig kunna förorda fartyg, vilka ifråga om bekvämlighet för de resande innebär en avsevärd försämring gentemot nybyggda fartyg av i huvudsak hittills gängse typ. Uppenbart är nämligen, att såväl inkomsterna från som utgifterna för personbefordran i Gotlandstrafiken dominera över vad gäller godstrafiken. Denna tendens kommer snarare att öka än att minska.

Härtill kommer att majoriteten enligt min mening betydligt överskattat de besparingar i driftskostnader, som kunna vinnas med deras projekt men icke tillräckligt beaktat utvecklingsmöjligheterna inom nuvarande trafikform. Det torde därför vara angeläget, att först med några ord beröra de möjligheter som närmast stå att vinna inom ramen av nuvarande form.

1. Å.G.:s rationaliseringsmöjligheter

Kommitten har beräknat att transporter mellan orter på Gotland och på fastlandet kosta i genomsnitt 18 kr./ton mer än lika långa järnvägstransporter på fastlandet. Av detta belopp hänför sig

emellertid endast kr. 7:50 (c:a 40 %) till fartygslinjerna, kr. 4:50 är järnvägsfraktens andel och kr. 6:— hamnavgifternas, (därav icke mindre än 5:50 i Visby).

Av det till fartygslinjerna hänförliga beloppet beror en del på nuvarande läge ifråga om fartygsmaterielen. De höga och osäkra priserna för nybyggnad av tonnage och andra osäkerhetsmoment ha nämligen gjort det välbetänkt att tills vidare uppskjuta Å.G.:s år 1945 förnyade planer på ytterligare ett fartyg av samma storlek som »Gotland».

Framtidsbilden för Å.G.:s trafik innefattar emellertid ett sådant fartyg. Det kan enligt min mening utformas så, att det tillsammans med den något moderniserade »Gotland» skall kunna tillgodose alla rimliga anspråk på komfort såväl för de resenärer, som önska enklare eller bekvämare sovplatser som för dem, vilka önska resa så billigt som möjligt och därför måste nöja sig med enklare förhållanden.

Utan att trafikkapaciteten därigenom behöver minskas i något avseende, kan ett sådant större fartyg ersätta tvenne av nuvarande mindre fartyg på linjen Visby—Nynäshamn. Enligt min uppskattning sparas därvid driftskostnaderna om c:a 450 Tkr. Ränta och avskrivningar (enligt kommittens normer) bli c:a 350 Tkr., medförande en nettobesparing i kostnader om c:a 100 Tkr.

Vid en mera normal — och därmed gynnsammare än nuvarande — relation mellan byggnadskostnader för fartyg och den allmänna kostnadsnivån bör denna nettobesparing bli större. Å.G.:s uppskov med det planerade nybygget har därför tillgodosett det allmänna önske-

målet om lägsta möjliga befodringskostnader.

Skillnaden mellan sjötransportkostnader och järnvägsfrakter på samma avstånd är betingad av höga terminalkostnader vid sjötransport och särskilt kostnader för manuell godshantering. Med numera till buds stående metoder finnas emellertid goda möjligheter att avsevärt nedbrinka nämnda kostnader och därmed av kommittén påtalad skillnad i totalfrakt. Å.G. är i färd med rationalisering i detta syfte. Godset skall sammanföras i containers eller på annat lämpligt sätt i större enheter, vilka befodras med fartygen och kunna bli föremål för en mekanisk hantering, som är snabbare och mindre arbetskrävande än enligt nuvarande metoder. Enligt bifogade rapport har denna metod vid ett danskt rederi under i huvudsak liknande förhållanden sparat 60 % i arbetstid. Räknas här försiktigtvis med besparingssiffran 45 % borde 300 Tkr. av Å.G.:s nuvarande kostnader 700 Tkr. för sådant arbete kunna elimineras genom en successiv rationalisering.

Denna och ovan nämnd besparing om sammanlagt 400 Tkr. betyda 8 kr./ton av Å.G. behandlat gods. För detta tänkta framtida läge kan man således påräkna att vad Å.G.:s frakter beträffar den av kommittén påvisade merbelastningen (kr. 7:50 per ton skall kunna elimineras).

Av det nu anförda framgår, att jag är långt ifrån att dela den uppfattning, åt vilken givits uttryck å s. 41 i betänkandet, där det heter, »att då Å.G. under den tid kommittén arbetat, icke för kommittén kunnat redovisa några möjligheter att avsevärt sänka nuvarande transportkostnader och därmed fraktsatser och dess-

utom en höjning av Å.G.:s persontrafikavgifter vid två olika tillfällen efter kriget av Statens Priskontrollnämnd befunnits ofrånkomlig, har kommittén ansett sig kunna vid kalkylerna utgå från, att någon väsentlig sänkning av kostnaderna för godstransporterna ej är möjlig att genomföra med bibehållande av nuvarande transportapparat».

Enligt min uppfattning ter sig fastmer framtidsbilden ifråga om Å.G. sålunda, att om detta företag får ostört fullfölja sitt pågående utvecklingsarbete, skall i vad på Å.G. ankommer önskemålen om frakter i paritet med järnvägsfrakter på fastlandet kunna tillgodoses likaväl som anspråken på en god trafikservice för såväl gods- som passagerartrafiken.

Enligt departementschefens direktiv för utredningsarbetets bedrivande skulle olika tänkbara alternativ till frågans lösning ingående prövas. Enligt min uppfattning har sådan behandling icke kommit ovan skisserade alternativ till del vilket innebär en rationalisering inom ramen för nuvarande trafikform. Detta alternativ, vilket enligt min mening bildar den lättast framkomliga och även i övrigt lämpligaste vägen, har, som ovan nämnts, fastmer avfärdats enbart med hänvisning till vad som hittills presterats. Denna majoritetens inställning har också medfört, att det material, av statistisk och annan art, rörande näringsliv, trafikförhållanden m.m. på Gotland, som hopbragts, bearbetats enbart med inriktning på färjealternativet.

2. Hamnavgifterna i Visby och järnvägsfrakterna

Möjligheten att åstadkomma totala fraktkostander mellan Gotland och fast-

landet någorlunda i paritet med direkta järnvägsfrakter på samma avstånd beror som av ovanstående framgår sist och slutligen på hamnavgifterna (6 kr./ton) men även järnvägsfrakterna (4:50 kr./ton). Vad de förstnämnda beträffar äro varuavgifterna i Visby orimligt höga och 1944 års hamnutredning har föreslagit kraftiga sänkningar, (bil. VIII i betänkandet) som skulle innebära en lättnad för Å.G.:s trafikanter med c:a 150 Tkr. (motsvarande 3 kr. av ovanstående 5:50). Det vore angeläget, att denna punkt i hamnutredningens förslag toges upp till separat och snabb behandling.

År 1947, det sista som hamnutredningen berört, betalade godstrafikanterna med Å.G.:s fartyg varuavgifter, som gävo åtskilligt mera (sammanlagt 125 %) än hamnens *hela* driftkostnadsstat utom för nyanskaffningar. Det är därför angeläget, att redan vid *remissbehandlingen* av detta ärende det prövas huruvida nämnda hamnavgifter tillgodose kraven i gällande hamntaxeförordning.

Järnvägsfrakternas andel i merbelastningen hänför sig till samtrafiken och beror på att dessa frakter utgå med högre belopp än de samtrafiksfrakter, med vilka kommittén räknat för järnvägstransporter i anslutning till en teoretisk järnvägslinje över havet. Med hänsyn till den ifrågasvarande sjötrafikens allmänna betydelse anser jag det rimligt att i frakterna för till densamma anslutande järnvägstransporter göras vissa jämkningar mot vad som skulle gällt för samtrafik mellan järnvägar inbördes.

Den av kommittén påtalade skillnaden i frakter kan således avsevärt reduceras. Enligt min mening är det däremot icke nödvändigt att åstadkomma *exakt samma*

totalfrakt mellan Gotland och fastlandet som enligt järnvägstaxan. Huvudsaken är att Gotland icke kommer i ett *handelsgeografiskt sämre läge* än flertalet övriga svenska landskap. Genom sitt läge intill Stockholm och goda marknad där (bil. V i betänkandet) för sina produkter har Gotland ändock redan ett försprång, varför en viss måttlig skillnad i det teoretiska fraktläget icke kan vara hindrande för en fortsatt utveckling av öns näringsliv.

Med vad ovan sagts om jämkningar i järnvägsfrakten syftar jag främst på fastlandssträckorna. Givet är att några större jämkningar i frakterna på f.d. Gotlands järnvägar med deras redan mycket dåliga ekonomi icke rimligen kan begäras. Kommittén har t.o.m. av nyssnämnda skäl förordat en utredning om nedläggande av Gotlands järnvägar. Jag hade icke haft något att invända mot att kommittén separat vidarefört sina iakttagelser i detta avseende. Det må emellertid understrykas hurusom kommittén konstaterat, att den godsmängd som transporteras i samtrafik mellan Å.G. och f.d. G.J. är av ytterst ringa omfattning jämfört med resp. företags totala trafik. Detta innebär att bibehållandet eller icke av nämnda järnvägar resp. valet av trafikformen för sjöförbindelse äro av varandra i huvudsak oberoende frågor. Jag har därför reserverat mig mot att de ingående utläggningarna om f.d. G.J.:s eventuella nedläggande infogats i kommitténs huvudmotivering.

3. De föreslagna färjornas kapacitet

Majoritetens förslag till godsbilfärjor syftar att eliminera terminalkostnader.

Med fartygen skulle överföras bilsläpvagnar, som kunna rullas ombord och tjänstgöra som containers. Detta finner jag vara samma grundidé, efter vilken Å.G. redan arbetar. Användandet av landsvägsfordon härför medför emellertid ett stort *slöseri med utrymme*. Volymen av vagnäckan är 3 à 3,5 gånger vagnarnas inre volym; volymförlusten således 200 à 250 %.

Det sålunda erforderliga döda utrymmet inkräktar starkt på utrymmet för såväl passagerare som gods. Trots att nuvarande fartyg ofta gå fullastade, erbjuda de enligt gällande turplaner en transportkapacitet för gods som är *mer än dubbelt så stor som i föreslagna bilsläpvagnar*, räknat vid av kommittén förordad trafikplan (tills vidare endast enkelturer på vintrarna). Kommitténs trafikplan för gods kan därför enligt min mening icke hålla vare sig för sjö- eller landsvägs-linjen.

För persontrafikens vidkommande måste på färjorna — jämfört med nuvarande fartygsmateriel — icke mindre än 60 % av sovplatserna slopas, däribland samtliga platser i den för 3:e klassresenärer nyinredda turistklassen. Även matsalen och betydande delar av öppna däck skulle försvinna. Mina invändningar i detalj framgå av bifogade motivering. Majoriteten räknar vidare med att förordade dubbelturer under hela veckan sommartid skulle giva färjorna c:a 30 % större total kapacitet än vad som gäller för Å.G.'s fartyg. Detta är enligt min mening av underordnad betydelse, enär efterfrågan på platser är starkt koncentrerad kring veckoskiftena. Med intensiv utnyttning av Å.G.'s materiel erbjuder denna vid veckoskiftena ungefär *samma*

totala antal platser som färjorna räknat efter gällande turlista.

4. Jämförelse för ett framtida läge

Enligt min bestämda uppfattning är det icke blott vid bedömning som ett fristående alternativ av nuvarande trafikform, som rationalisering och nydaning inom densamma måste beaktas. En rättvis bedömning i olika avseenden mellan alternativen *färjor resp. icke färjor* måste ske under lika förutsättningar däribland icke minst på investeringsmöjligheternas område. Vid den tidpunkt — eller tidigare — då färjorna kunna komma till stånd har även inträtt förutsättningar för att bygga ett fartyg för Å.G. och att därmed spara en enhet.

För persontrafikens vidkommande skulle detta såsom tidigare nämnts under punkt II:1 kunna ske med bibehållen transportkapacitet. Ifråga om komforten må framhållas, att redan det befintliga fartyget »Gotland» har gott och väl lika stora salongsytor som de föreslagna färjorna. Dessa ytor kunna ytterligare utökas genom ombyggnad. På ett nytt fartyg av icke färjetyp finnes möjlighet att åstadkomma *ännu* bättre sådana utrymmen. Sett i framtidsperspektiv skulle således färjorna medföra en avsevärd försämring, vilken främst kommer att göra sig gällande vid högtrafik, särskilt då under sommaren samt vid helgerna. Denna försämring är så stor, att man måste räkna med ett trafikbortfall, som jag uppskattar till 300 Tkr. I detta sammanhang får icke bortses från den inkomstminskning, som skulle föranledas även vid icke högtrafik, av de av kom-

mitten ifrågasatta rabatterna på priserna för hyttplatser.

För att undvika åtminstone större delen av detta inkomstbortfall vore det därför nödvändigt att för Nynäshamnslinjen sommartid komplettera färjorna med ett särskilt passagerarfartyg med goda hyttutrymmen. Med majoritetens förslag i en sådan modifikation — genom vilken dock icke helt skulle kompenseras nackdelarna av de stora förlusterna i nyttig volym på färjorna — skulle emellertid detta fordra 3 fartyg för den mot Stockholm inriktade linjen, vilket är *lika många enheter* som erfordras för den närmare framtiden i av Å.G. bedriven motsvarande trafik.

5. Kostnadsjämförelse

Å.G.'s nuvarande kostnader för *lastning och lossning* bör som tidigare nämnts kunna nedbringas från nuvarande 700 Tkr. med 300 Tkr. till 400 Tkr. Majoriteten har räknat med 900 Tkr., som skulle kunna sparas genom att helt eliminera medverkan av särskild arbetskraft vid godsets ombordförande resp. landtagning. Såsom närmare klarlägges i min motive-ring måste emellertid denna siffra i första hand reduceras till 700 Tkr. samt enligt ovan till 400 Tkr. eller med 500 Tkr.

Ifråga om *fartygsdriften* räknar kommit-ten att ett minskat antal fartygsenheter (2 i stället för nu 4) på Stockholms- och Nynäshamnslinjerna skulle spara 800 Tkr. Någon sådan minskning i antal enheter jämfört med Å.G.'s *framtida* flotta kan enligt vad jag ovan påtalat icke lämpligen genomföras. De korrektioner jag funnit nödvändiga jämte saldot av vissa jämkningar i kalkylerna uppgå enligt min bifogade motivering till 990 Tkr., vilket be-

lopp således överstiger av kommittén beräknade besparingar.

Att majoriteten kommit till nämnda höga besparingssiffra beror icke blott på att kommittén lämnat obeaktade möjligheterna till besparingar inom ramen av nuvarande trafikform. Samtidigt med att kommittén sålunda räknat med nuvarande driftskostnader har den däremot räknat med de framtida och väsentligt högre ränte- och avskrivningskostnader, som skulle drabba Å.G. om den nuvarande materielen skulle helt förnyas vid nu rådande höga nybyggnadspriser. Enligt mitt förmenande är detta förfarande oriktigt och hade så varit även om kommitténs jämförelsegrund i övrigt kunnat accepteras. Det nu sagda utgör även förklaring till att den korrektion jag funnit nödvändig är av så betydande storlek.

Kommittémajoriteten har vidare för *landtransporterna* räknat med att av dem förordade bilsläpvagnar med normalt 10 tons lastförmåga skulle användas för hämtning och utkörning av allt gods hos trafikanterna, varigenom lokal körning med bil till och från huvudlinjen skulle elimineras. För sådana lokala körningar som erfordras vid nuvarande trafikform har antagits att använda bilar bli dåligt utnyttjade och att körningarna därför betinga höga kostnader per ton.

Det är enligt min mening icke praktiskt möjligt att köra allt gods direkt. En mycket stor del av godset, särskilt till Gotland sammanföres nu från en mångfald olika leverantörer. På grund av godsets mångskiftande art och Gotlands begränsade befolkningsantal äro dessa partier ofta icke stora. Av det gods, som går med fartygen i stora partier såväl till Stockholm som till Visby distribueras

därtill en betydande del till mindre avnämare direkt från hamnarna. Nämnda kategorier gods måste även i anslutning till av kommittén förordade billinjer bli föremål för lokalkörning. Detta innebär även att icke heller vid landtransporterna manuella hanteringar kunna undvikas i den utsträckning varmed kommittén räknat för sitt alternativ. Räknat efter kommitténs siffror för kostnad per ton och med det försiktiga antagandet, att det sagda gäller endast en tredjedel av godsmängden blir kostnaden härför 250 Tkr.

Kommittén har vidare bortsett från att betydande godskvantiteter icke alls bli föremål för lokal körning redan i nuvarande trafik. De godspartier som äro av sådan storlek att de med av kommittén föreslagna storbilarlämpligens skulle kunna befordras direkt till och från kunderna äro i regel tillräckliga för att väl utnyttja de vid nuvarande lokalkörningar använda lastbilarna.

För sådana fall bli de av kommittén i kalkylerna angivna kostnaderna per ton för lokala körningar alltför höga. Nu angivna förhållanden fordra korrekationer av i storlek minst 300 Tkr. Av kommitténs beräknade besparingar i kostnaderna för landtrafiken om 300 Tkr. skulle således enligt min uppskattning förbytas i merkostnader om lågt räknat 150 Tkr.

Jag har således en från majoriteten starkt avvikande uppfattning om de ekonomiska fördelarna hos av dem förordat projekt, sett i jämförelse med nuvarande trafikform. De korrekationer som erfordras i kommitténs kalkyler för att dessa skulle svara mot min principiella inställning ha av mig såvitt möjligt beräknats, i övrigt endast uppskattats. Summan av de så-

lunda erhållna differenserna belöpa sig på drygt 2 miljoner kronor, dvs. ungefär samma belopp som de av kommittén angivna besparingsmöjligheterna och fördela sig sålunda:

Lastnings- och lossningskostnader	500 Tkr.
Kostnader för fartygsdriften	990 »
Landtransporterna	550 »
Tillsammans 2 040 Tkr.	

Därtill kan jag icke underlåta framhålla, att vid uppskattning av ovan nämnda resp. belopp hänsyn icke tagits till åtskilliga förhållanden, som sett på längre sikt eller eljest måste föranleda ytterligare betydande differenser i samma riktning, nämligen bl.a.:

att för färjor och bilsläpvagnar skisserad trafikplan icke erbjuder tillräcklig högsta kapacitet för godset,

att vid färjorna kommer att erfordras viss lastning och lossning av gods,

att till Å.G. anslutande bil- och järnvägstransporter (Stockholm-Nynäshamn) kunna rationaliseras,

att vid Å.G. pågående rationalisering av godshantering kan föras än längre efter nybyggnad av fartygsmateriel än varmed ovan räknats.

Sammanfattning under punkt II

Min från majoritetens avvikande uppfattning innebär att jag finner

att föreslagna färjor och anslutande lastbilar visserligen kunna medföra vissa — men ingalunda så stora — sänkningar i de totala transportkostnaderna som kommittén räknat med,

att de sänkningar som sålunda dock

föreligga stå att vinna i samma utsträckning inom nuvarande trafikform,

att nämnda besparingsmöjligheter vad Å.G. beträffar emellertid äro tillräckliga för att svara mot det belopp, varmed kommittén funnit Å.G.:s egna frakter överstiga de som jämförelse valda järnvägsfrakterna samt

att Å.G.:s trafikmateriel efter planerad nyanskaffning skulle erbjuda väsentligt större komfort för passagerarna på Nynäs-hamnslinjen än de föreslagna färjorna.

Enligt mitt förmenande utgör därför kommitténs tekniska utredning och förslag icke tillräckliga motiv för några ingripanden i den nu bedrivna trafiken mellan Gotland och fastlandet. I stället är det enligt min mening angeläget att Gotlandsbolaget ostört får bygga vidare på den progressiva linje efter vilken man redan arbetar med iakttagande av den återhållsamhet ifråga om investeringar, som i tidsläget må anses tillrädligt.

III. Kommitténs förslag till ändrad företagsform

I kapitlet vidareförande av kommitténs förslag förordas en genomgripande förändring i företagsformen för den verksamhet, som skulle upprätthålla den av Å.G. nu bedrivna reguljära sjöfärbindel- sen mellan Gotland och fastlandet.

Kommittén säger sig finna det lämpligt att åtminstone partiellt frigöra förevarande linjesjöfart »från beroendet av de intressen som nu behärska densamma» och har föreslagit bildandet av ett nytt bolag. Jag kan icke finna att bärande skäl härför anförts och anser därtill kommitténs konkreta förslag verklighetsfrämmande. Det

ta torde nämligen realiter innebära, att nuvarande aktieägare visserligen skulle tillåtas ha sitt kapital kvar i det nya bolaget men icke äga rätt att tillsätta egna representanter i styrelsen. En ny aktieägar-grupp med främst allmänna, kooperativa och korporativa intressen skulle bildas och tillskjuta ytterligare något kapital. Denna grupp skulle tillsätta huvudparten av bolaget styrelse. För ytterligare tillskott till det finansiella underlaget skulle bolagets reallgångar belånas. Staten skulle sedan — utan någon som helst säkerhet — tillskjuta det ytterligare erforderliga kapitalet i form av lån. Såsom kompensation för detta sitt understödande skulle staten äga att bl.a. tillsätta ordförande och egen revisor samt att fastställa bolagets taxor.

Kommittén lägger särskild vikt vid statens bestämmanderätt över taxorna, då den anser att »Gotlands invånare icke kunna vara tillfredsställda» med att ett enskilt företag ensamt bestämmer över den allmänna taxan och fraktnedsättningar, »vilka lätt kunna innebära en diskriminering av vissa trafikanter eller i allt fall giver misstankar om sådan». Såvitt jag kunnat finna har det under kommitténs arbete icke framkommit något, som ger vid handen, att gällande allmänna taxenivå i Gotlandstrafiken skulle vara oförmånligt påverkad av de former, under vilka denna företagsamhet bedrivits. Som jag i det ovanstående haft anledning understryka har bolaget vidtagit och är i färd med ytterligare åtgärder i syfte att nedbringa driftkostnaderna. Vad de av Å.G. beviljade fraktnedsättningarna beträffar, innebära densamma, såvitt jag kunnat utröna icke annat än sådana kompletteringar av de

ordinarie taxesatserna, att därigenom åstadkommes den väl avvägda fraktdifferentiering eller de kundrabatter till vissa stortrafikanter, som förekommer inom praktiskt taget all trafikverksamhet — såväl allmän som enskild. Jag kan därför icke ansluta mig till kommittens förenämnda ställningstagande, vilket för övrigt synes mig innefatta en dom grundad på misstankar. Därtill har icke övertygande skäl förebragts för att en övergång till av det allmänna bedriven eller kontrollerad verksamhet skulle i och för sig innebära större säkerhet mot i praktiken mer eller mindre individuella fraktnedsättningar.

Å andra sidan ligger bakom kommittens förslag och motiveringar på förevarande område den — självklara — tankegången, att ett företag med Gotlandsbolagets centrala ställning i ett landskaps näringsliv bör skötas med beaktande av alla därav berörda intressen. Gotlandsbolaget har också ursprungligen bildats för att tillgodose hela befolkningens på ön Gotland egna trafikintressen och såvitt jag kunnat finna har verksamheten skötts efter denna princip. Bolaget har sålunda icke varit inriktat på att bereda sina delägare stora vinster; utdelningen har mig veterligen icke överstigit ett belopp, som räknat på bolagets behållna förmögenhet i dag utgör den blygsamma räntan av c:a 3 %. Vad som emellertid synes ha väckt en viss kritisk opinion inom landskapet är en viss exklusivitet inom bolagsledningen och att denna icke skulle uppehållit tillräcklig kontakt med det framväxande näringslivet. Gentemot detta må framhållas, att medlemmarna i bolagets styrelse såsom denna nu är sammansatt, genom sin verksamhet på

olika håll utanför bolaget ha nära kontakt med stora delar av det gotländska näringslivet. De utgöra däremot icke direkta representanter för annat än några av näringsgrupperna och icke för kommunala och andra samfälligheter.

Enligt min mening vore en breddning av bolagets styrelse i sistnämnda syfte en angelägen åtgärd, med hänsyn till den allt större allmänna betydelse trafikmedlen kommit att få och till den särskilda betydelse Å.G. har för sitt landskap. En sådan åtgärd skulle otvivelaktigt även ur bolagets egen synpunkt vara värdefull, då den vore ägnad att undanröja sådana misstankar, vilka kommittén påtalat och varpå den delvis grundat sina förslag till drastiska åtgärder. En sådan ändring bör enligt mitt förmenande bäst och enklast genomföras på frivillighetens väg.

Enligt min mening får man nämligen icke draga de negativa slutsatser som kommittén gjort av svaret från Å.G.'s styrelse på kommitténs förfrågan, huruvida densamma vore villig medverka till företagets försäljning till staten.

Vid nämnda förfrågan åberopades endast de för kommittén givna direktiven, vilka kommittén uttolkade som ett åliggande för densamma att bl.a. framställa en sådan förfrågan till bolaget. Några kommentarer som gjorde det ens troligt att därmed ifrågasatt åtgärd vore behövlig eller lämplig gavs icke. Styrelsens svar innebar endast en upplysning, att den icke fann skäl föreligga att avyttra bolagets rörelse, men man underströk samtidigt styrelsens avsikt att ytterligare komplettera och öka fartygsmaterielen så snart tidsförhållandena det medgav, och att energiskt fullfölja de mångskiftande uppgifter som sammanhånga med bola-

gets rörelse. Mot en vidare tolkning av nämnda skrivelse än att den utgjorde ett svar på den fråga styrelsen faktiskt fått sig förelagd måste jag reservera mig. Att majoriteten icke tagit hänsyn till styrelsens ovan citerade utveckling av sitt ställningstagande har av mig redan påtalats. Någon förfrågan huruvida styrelsen vore villig att förorda partiella ändringar av företagsets struktur för ernående av vidare kontakter har mig veterligen aldrig framförts av kommittén.

Kommittén gör gällande, att enligt direktiven för dess arbete särskild uppmärksamhet skulle ägnas åt lösningar som inneburo övergång till statlig drift. Riksdagen hade hemställt om en allsidig och förutsättningslös utredning. Till denna tankegång har vederbörande statsråd anslutit sig och i direktiven understrukt att olika tänkbara alternativ borde ingående prövas. Att i direktiven sedan sägs, att om det befunnes nödvändigt att staten svarade för nu ifrågavarande trafik vissa specificerade frågor borde ytterligare utredas är uppenbarligen icke annat än tekniska anvisningar för arbetets bedrivande i ett eventuellt fall. Mot

kommitténs nämnda tolkning måste jag därför reservera mig på det bestämdaste.

Sammanfattning under punkt III

En annan uppläggning från kommitténs sida av dess kontakter med bolagsledningen och en annan inställning till de lämnade direktiven och de under utredningens gång uppkomna problemen, borde enligt min mening ha kunnat leda till en sådan linje, som jag ovan skisserat. Jag är av den bestämda, från kommittémajoritetens avvikande uppfattningen, att aktuella och framtida problem kunna lösas genom *enkla och självfallna åtgärder inom ramen av bibehållen rent enskild företagsform och således utan att man behöver tillgripa en radikal omdaning med indirekt statligt stöd och mer eller mindre starkt statsinflytande som nu ifrågasättes. Icke heller kan jag inse, att det befintliga företaget så skött sin uppgift i trafikens tjänst, att det har förtjänat en sådan behandling, som kommitténs majoritet föreslår och som under alla förhållanden måste innebära större våld än de verkligen rådande förhållandena kräva.*

Stockholm den 6 mars 1951.

kommissionen, die in der letzten Sitzung...

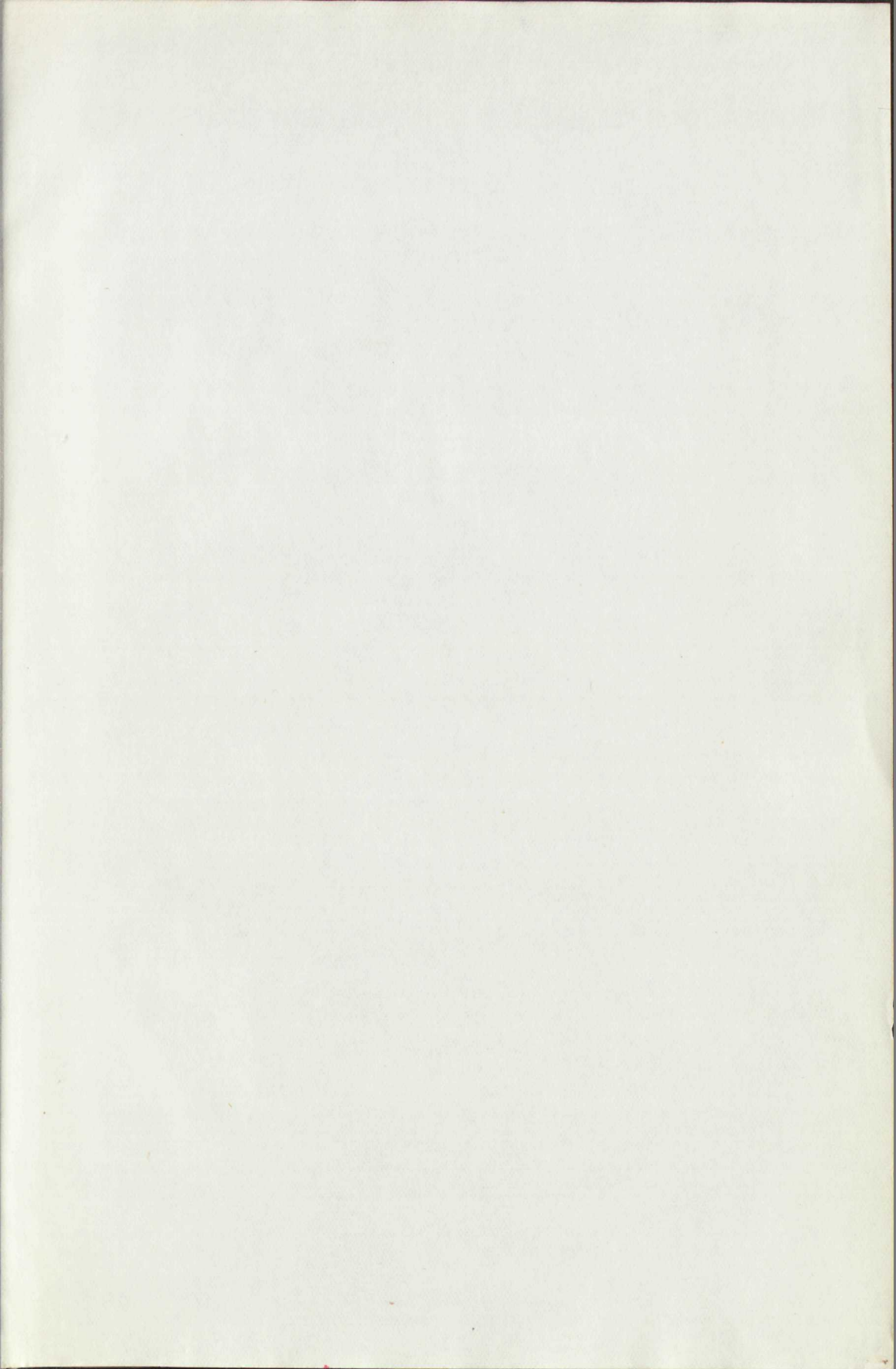
III. Die Kommissionen...

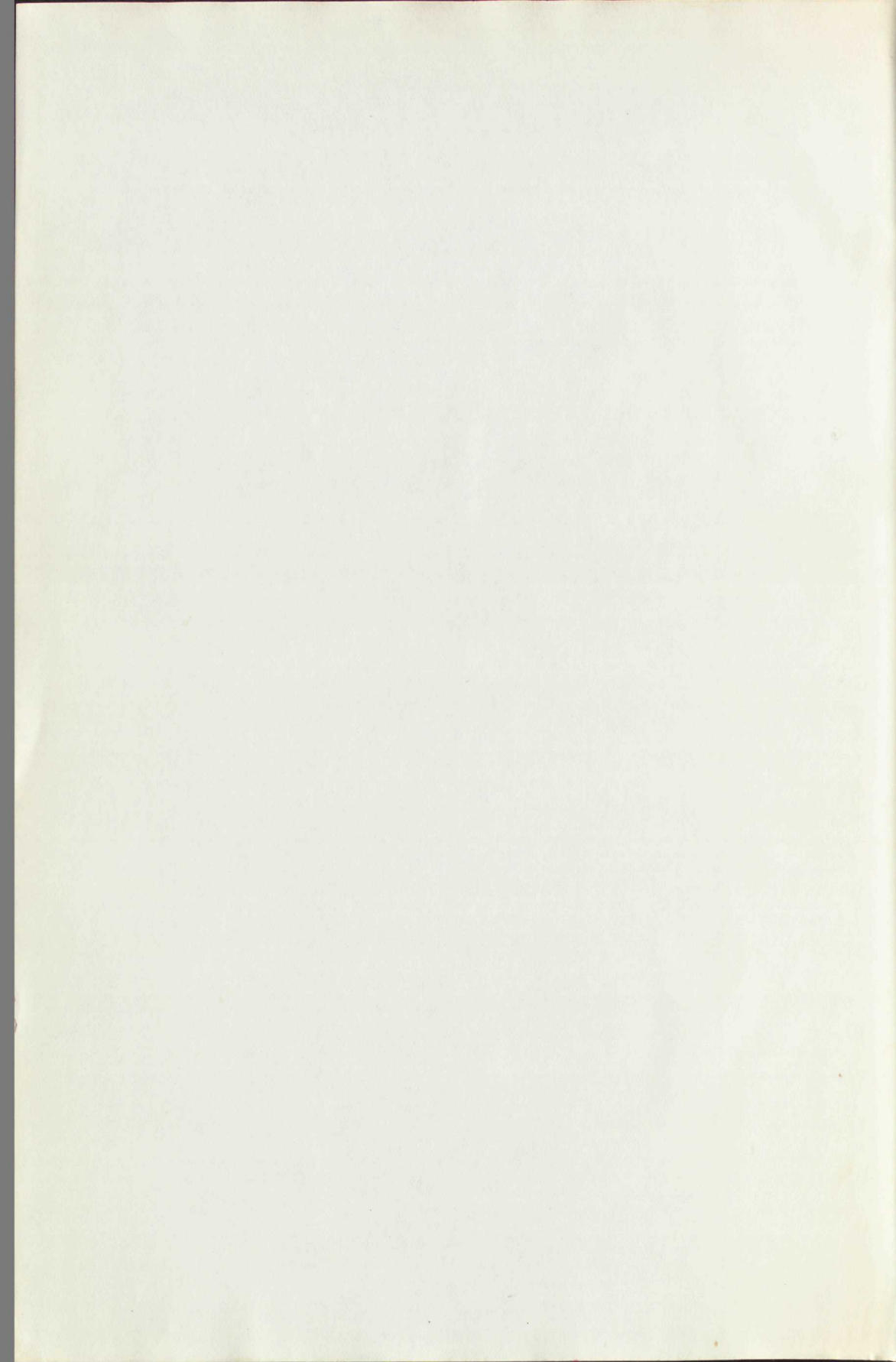
In einem Auftrage der Kommission...
...die Kommissionen...

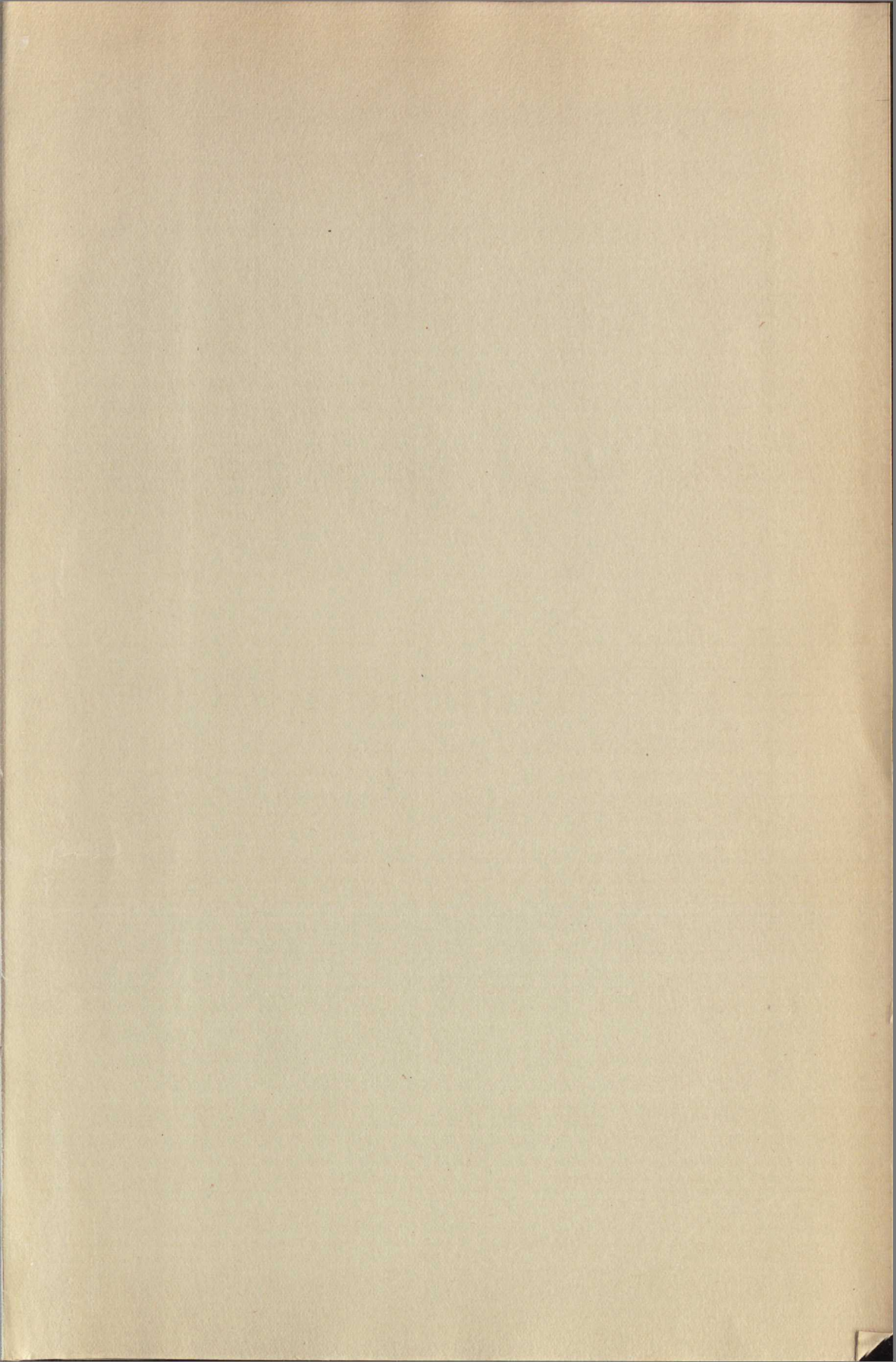
...die Kommissionen...
...die Kommissionen...

Die Kommissionen...

...die Kommissionen...
...die Kommissionen...







Statens offentliga utredningar 1951

Systematisk förteckning

(Siffrorna inom klammer beteckna utredningarnas nummer i den kronologiska förteckningen.)

Almän lagstiftning. Rättsskipning. Fångvård.

Förslag till mturskyddslag m. m. [5]

Statsförfattning. Allmän statsförvaltning.

Principer för dyrortsgrupperingen. [7]

Kommunalförvaltning.

Statens och kommunernas finansväsen.

Politi.

Betänkande ingående polis- och åklagarväsendets organisation. [8]

Nationalekonomi och socialpolitik.

Hälso- och sjukvård.

Allmänt näringsväsen.

Näringslivets lokalisering. [6]

Fast egendom. Jordbruk med binäringar.

Vattenväsen. Skogsbruk. Bergsbruk.

Industri.

Handel och sjöfart.

Kommunikationsväsen.

Förhållandet mellan arbetsuppgifter och löneställning vid statens järnvägar. [3]
Sjöfartsförbindelserna mellan Gotland och fastlandet. [10]

Bank-, kredit- och penningväsen.

Försäkringsväsen.

Kyrkoväsen. Undervisningsväsen. Andlig odling i övrigt.

Statligt stöd åt svensk filmproduktion. [1]
Antagningen av medicine studerande m. fl. [4]
1945 års universitetsberedning. 6. Den vetenskapliga publicerings-
verksamheten, personal-, institutions- och stipendiefrågor m. m.,
det akademiska befordringsväsendet. [9]

Försvarsväsen.

Försvarets personaltjänst. 1. [2]

Utrikes ärenden. Internationell rätt.