

Nr 249.

Av herrar **Svensson** i Stenkyrka och **Engström**, *angående upprättande av sjöfartsförbindelser mellan Gotland och fastlandet i statlig regi.*

Postförbindelserna mellan Gotland och fastlandet ombesörjdes före ångfartygens tid av den s. k. postjakten. Under vintern kompletterades trafiken med rodd- eller s. k. isbåtar. Vägen gick över Öland, vilket innebar, att den kortaste sjövägen användes. Även passagerartrafiken ombesörjdes till stor del av postjakten, men resande till och från Gotland begagnade sig även av fartyg, som anlöpte gotländska hamnar, exempelvis skutor, som fraktade kalk. Under denna tidigare period var statsverket direkt engagerat i trafiken på Gotland, men senare har denna helt överlämnats åt enskilda företag. År 1865 grundades ångfartygsaktiebolaget Gotland, och detta ombesörjer numera posttrafiken samt praktiskt taget hela passagerartrafiken mellan Gotland och fastlandet. Även en betydande del av fraktrafiken ombesörjes av detta bolags fartyg. Sedan några år tillbaka har flygtrafik under vissa delar av året varit anordnad mellan Stockholm och Gotland, och från och med i fjol är denna trafik permanent med en tur i vardera riktningen dagligen. Antalet passagerare, som kunna tas ombord på flygplanen, är emellertid relativt ringa, och dessutom äro biljettpriserna åtskilligt högre än på båtarna. Flygtrafiken kan följaktligen för närvarande endast övertaga en begränsad del av passagerartrafiken mellan Gotland och fastlandet.

Den av ångfartygsaktiebolaget Gotland bedrivna trafiken har utförts med natturer, under senare år varje dygn i vardera riktningen Gotland—fastlandet. Under såväl det förra världskriget som det nu pågående har trafiken under vissa perioder omlagts till dagturer. Sedan åtskilliga år tillbaka har den dagliga trafiken haft Nynäshamn som utgångspunkt på fastlandet. Dessutom ha en eller flera turer i veckan anordnats direkt till Stockholm, och under fredstid har trafik sommartid anordnats även mellan Visby samt Kalmar och Norrköping med en eller ett par turer i veckan. Båtmaterialet har undan för undan förbättrats, och större fartyg ha anskaffats. Men denna förbättring har dock knappast fullt motsvarat de ökade krav, som ställts på trafikmedlen. Dessutom är att märka, att nybyggnader av fartyg för det nämnda bolagets räkning planerats i betydande utsträckning med hänsyn till turisttrafiken på Gotland, som tack vare en intensivt bedriven reklamkampanj ökade mycket starkt hela tiden fram till krigsutbrottet 1939. Denna reklam bedrevs av ångfartygsaktiebolaget Gotland självt i samarbete med Gotlands turistförening, inom vilken bolagets ledning utövat ett dominerande inflytande. Den övriga passagerartrafikens intressen ha däremot icke

beaktats i samma grad. Och ändock var denna trafik den för Gotland mest betydelsefulla, den gällde resor av gotlänningar till fastlandet och fastlänningar till Gotland i tjänsteärenden, för affärsuppdrag och dylikt. Detta företräde för turisttrafiken illustreras av det faktum, att bolaget, då turist-säsongen var slut, drog sitt största och modernaste fartyg, motorfartyget Gotland, ur trafik.

Samtliga bolagets båtar ha hyttplatser endast för första- och andraklasspassagerare. För tredjeklasspassagerare ha inga hyttplatser kunnat ställas till förfogande, utan de ha varit tvungna att ligga antingen på däck eller i lastrummet. Vad detta inneburit av otrevnad och direkta lidanden för dessa passagerare under vinterköld eller hårt väder till sjöss torde envar utan svårighet kunna föreställa sig.

Under krigsåren ha förbindelserna väsentligt försämrats. Motorfartyget Gotland har icke kunnat användas, emedan ingen tilldelning av brännolja beviljats för detta oljeeldade fartyg, och ett annat av bolagets fartyg har förhyrts av marinen. Efter »Hansas» förolyckande har bolaget endast förfogat över två passagerarfartyg, av vilka det ena legat under ombyggnad. Bolaget har därför av annat rederi måst förhyra ett passagerarfartyg. Flyget har ju avlastat en del av passagerartrafiken, men som förut framhållits äro dess möjligheter begränsade. Flyget medför ej heller post, och då båtarna numera ha övergått till dagtrafik blir posten från och till Gotland mycket försenad.

Antalet båtar i trafik och antalet turer ha under krigsåren varit alldeles otillräckliga för att kunna tillgodose trafikbehovet. Svårigheterna ha ytterligare ökat genom den stora reseström av militär personal från och till Gotland, som nödvändiggjorts av den militära beredskapens krav.

I fråga om godstrafiken mellan Gotland och fastlandet måste omlastning mellan båt och järnväg ske flera gånger. Detta fördyrar givetvis transportkostnaderna i betydande omfattning. Men härtill kommer att ångfartygsaktiebolaget Gotland tillämpat en taxepolitik, som ytterligare hårt betungat det gotländska näringslivet. De sammanlagda transportkostnaderna för varor från Gotland till fastlandet och omvänt bli därför mycket höga. En undersökning av transportkostnaderna för vissa jordbruksprodukter, dels från Visby till Stockholm och dels från Linköping till Stockholm, vilka båda transportvägar äro ungefär lika långa, visar att transportkostnaderna från Visby i vissa fall ligga ända till 100 procent högre än motsvarande transportkostnader från Linköping. Denna skillnad måste anses anmärkningsvärt hög, även bortsett från de av omlastningarna ökade kostnaderna. Båtfrakter äro ju i regel vida lägre än järnvägsfrakter. Som ett exempel på ångfartygsaktiebolaget Gotlands taxepolitik kan nämnas, att bolaget omedelbart efter krigsutbrottet på hösten 1939 höjde frakttaxorna med en tredjedel.

Av vad som här anförts framgår, att varken passagerartrafiken eller gods-

trafiken mellan Gotland och fastlandet är ordnad på ett tillfredsställande sätt. Ansvar för denna trafik vilar nästan helt på ett enda enskilt företag, som helt ombesörjer posttrafiken, har ett faktiskt om än icke formellt monopol på passagerartrafiken till sjöss och befordrar en betydande del av godstrafiken till mycket höga taxor. Bolaget har under fredstid sökt anpassa sin verksamhet efter trafikbehovet med den förmån åt turisttrafiken, som ovan nämnts, men numera synas förhållandena ha blivit bolaget övermäktiga. Det förmår icke längre ombesörja vare sig passagerar- eller gods- trafik på ett så tillfredsställande sätt, som allmänheten och då särskilt Gotlands inbyggare ha rätt att fordra.

Gotland är ju genom sitt avskilda läge i många avseenden missgynnadt, och gotlänningarna kunna med fog fråga sig, varför de skola ställas utanför den förmån, som tillkommer inbyggarna i andra län, nämligen att dess förbindelser med de övriga delarna av landet ordnats genom statens försorg. Det kan icke vara rimligt, att förbindelserna mellan Gotland och fastlandet praktiskt taget helt skola ombesörjas av ett enskilt företag, som icke visat sig kunna bemästra de svårigheter, som äro förenade med denna uppgift. Det måste också anses anmärkningsvärt, att detta företag kan fastställa biljettpriser och frakttaxor utan att deras skälighet prövas av offentlig myndighet.

Beslut har fattats av statsmakterna angående förstatligande av landets järnvägar, och såväl järnvägarna på Gotland som banan Stockholm—Nynäshamn skola alltså förr eller senare övergå i statens ägo. Däremot ha ångbåtsförbindelserna mellan Gotland och fastlandet icke berörts i samband med detta beslut. I den utredning, som av Kungl. Maj:t för en del år sedan igångsattes för utredning av öarnas förbindelser, lär gotlandsön Fåröns förbindelser ha blivit föremål för utredning, men däremot ej huvudöns egna förbindelser. Det är att antaga, att det är de gotländska sjöfartsförbindelsernas särnatur, som medfört, att de ej inpassats i sammanhanget — icke att man ansett, att dessa förbindelser äro tillfredsställande.

Beslutet att förstatliga järnvägarna har ännu icke verkställts beträffande gotlandsjärnvägarna, men styrelsen för Klintehamn—Roma järnvägsaktiebolag har hos järnvägsstyrelsen hemställt, att staten måtte övertaga dess järnväg. Även ledningen för järnvägen Slite—Roma lär hysa önskemål om att staten fortast möjligt övertar densamma. Men Gotlands trafikproblem bli icke lösta enbart genom att staten övertager de nämnda järnvägarna. Trafikförbindelser mellan Gotland och fastlandet, ordnade efter nutidens krav, torde endast kunna åstadkommas under förutsättning att staten ombesörjer desamma. Förbindelser mellan Gotland och fastlandet i statlig regi äro fördenskull ett allmänt önskemål bland Gotlands befolkning. Antingen kan staten upprätta nya linjer på Gotland, eller också kan den, efter överenskommelse med ångfartygsaktiebolaget Gotland, om detta är villigt därtill, övertaga den av bolaget nu utövade trafikverksamheten.

Med anledning av vad som sålunda anförts hemställes härmed,

att riksdagen måtte i skrivelse till 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.

Stockholm den 23 januari 1945.

Per Svensson
i Stenkyrka.

Herman Engström.
