

Nr 2.

Ankom till riksdagens kansli den 2 mars 1944 kl. 5 em.

Andra kammarens tredje tillfälliga utskotts utlåtande i anledning av väckt motion angående införande av daglig postgång på landsbygden.

I en inom riksdagens andra kammare väckt, till dess tredje tillfälliga utskott hänvisad motion, nr 49, har herr *Hansson* i Skediga m. fl. hemställt, att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte begära, att daglig postgång införas också på landsbygden under beaktande av de skäl, som i motionen angivits.

I fråga om motiveringen får utskottet hänvisa till motionen.

Över motionen har utskottet i vederbörlig ordning inhämtat utlåtanden från generalpoststyrelsen och statens trafikkommission. Utlåtandena återfinnas såsom bil. A—B vid detta utlåtande.

För egen del får utskottet anföra följande:

På föranledande av motioner vid 1936 års riksdag framhöll generalpoststyrelsen vikten av att åstadkomma en genomgripande förbättring av i främsta rummet lantbrevbäringen men därjämte även andra postanordningar på landsbygden, allt med anlitande av en del av överskottet på postverkets rörelse. Härvid åsyftades i första hand en utökning av lantbrevbäringen till att äga rum minst en gång varje söckendag å det övervägande antalet linjer. Med hänsyn till de avsevärda kostnaderna föreslogs planen genomförd successivt under en tidrymd av fem år. Förslaget vann riksdagens bifall och ledde under tiden 1937—1939 till turökning å 1 500 lantbrevbärings- och postföringslinjer. Genomsnittliga antalet turer för hela riket höjdes därigenom från 4⁷⁴ till 5⁸⁵ per vecka. Världskrigets utbrott hindrade emellertid fullföljandet av planen av statsekonomiska skäl. Senare, år 1942, aktualiserades frågan ånyo, denna gång i samband med spørsmålet huru landsbygden skulle kunna göras delaktig av de sociala och kulturella förmåner, som städerna beredde sina inbyggare. Postverket förklarade sig även denna gång berett att medverka till förbättringars genomförande, under förutsättning av erforderlig anslagstilldelning. Frågan ledde dock ej till någon riksdagens åtgärd.

Den förbättring i landsbygdens postförhållanden, som under tiden närmast före kriget kom till stånd, måste dock karakteriseras som avsevärd, då antalet *genomsnittliga* veckoturer på samtliga linjer i det närmaste steg till det antal, som motionärerna angivit som ett önskemål för varje lantbrevbäringslinje i

riket, nämligen en tur per söckendag. Uppenbarligen har bristen på gummiringar och flytande bränsle under kriget berett svårigheter för postbefordringen på landsbygden och tvingat till omläggningar i befordrings sättet. Icke desto mindre har antalet linjer under tiden efter krigsutbrottet kunnat i stort sett bibehållas och dessutom det genomsnittliga antalet veckoturer något stegras. Det utgjorde för år 1942 5⁸⁹ per vecka. Av utredningen i ärendet framgår, att ett förverkligande av motionärernas önskemål skulle leda till en kostnadsökning på 1 150 000 kronor för år. För postföringen på landsbygden anlitar postverket förefintliga buss- och lastbilslinjer i den mån det visat sig gagneligt ur postal synpunkt. Jämväl med de s. k. mjölkbilarna befordras på många håll post. Emellertid har den successiva centraliseringen av landsbygdens mejeriväsen lett till så stora mjölkleveransområden, att de ej överallt väl lämpa sig att läggas till grund för postdistributionen, något varom från landsbygden inkomna svar å förfrågningar från postverket bära vittnesbörd. Mjölkransporterna försiggå därjämte i regel på tider, som äro ur postal synpunkt mindre lämpliga och som ej låta sig ändra med hänsyn till dessa bilars huvudsakliga uppgift. Den under innevarande krisförhållanden rådande bristen på kompetent arbetskraft inom många områden av samhällslivet bereder icke minst på den rena landsbygden svårigheter för utökning av dess postanordningar.

Av motionärerna för kompensation av kostnaderna ifrågasatt försämring av städernas postdistribution skulle enligt generalpoststyrelsens utlåtande ej medföra någon kostnadsbesparing utan snarare risk för utökning av viss personal på grund av minskade möjligheter att effektivt utnyttja den förefintliga arbetskraften.

Utskottet vill starkt understryka angelägenheten av att landsbygden beredes goda postförbindelser. Att dylika finnas spelar en ej oviktig roll för den allmänna trivseln på landet och bidrager utan tvivel i sin mån till att motverka den flykt från landsbygden, mot vilken botemedel sökas från åtskilliga utgångspunkter. Det är därför att beklaga att postverkets ovanberörda femårsplan för postväsendets förbättring, när endast två år återstodo, måste avbrytas på grund av världskrigets utbrott. Kostnaderna för att i mera begränsad omfattning tillgodose motionärernas önskemål beräknas nu av postverket leda till en kostnadsökning av cirka 700 000 kronor för år vid genomförande av planen inom loppet av två år.

De skäl, som tidigare föranlett riksdagen att under nuvarande statsekonomiska förhållanden avslå liknande framställningar, torde emellertid alltjämt ha sin giltighet. När utskottet på grund härav avstyrker bifall till motionen, vill utskottet dock framhålla, att åtskilligt torde stå att vinna till främjande av landsbygdens postförhållanden för jämförelsevis ringa kostnader. Utskottet syftar härvid närmast till vidare utveckling av anordningen med väskpost och postbefordran medelst cykelbud inom begränsade områden. Visserligen avser sistnämnda form av postbefordran ej alla slags försändelser, men genom

expediering av tidningar och vanliga brev torde allmänhetens angelägnaste och vanligaste behov av postgång skäligen tillgodoses. Utskottet utgår från att från postverkets sida inom ramen för till buds stående resurser allt göres till förbättring av de postala förhållandena på landsbygden.

Under åberopande av det ovan sagda och vad i övrigt anförts i de över motionen avgivna utlåtandena finner sig utskottet förhindrat tillstyrka bifall till här föreliggande motion II:49 och hemställer därför,

att motionen icke måtte föranleda någon andra kammarens åtgärd.

Stockholm den 24 februari 1944.

På utskottets vägnar:

MARTIN LJUNGBERG.

Närvarande: herrar *Ljungberg, Thapper, Hedqvist, Jonsson i Alsen*, Nilson i Spånstad**, fru *Skoglund-Lindblom*, herrar *Stjärne, Andersson i Göteborg**, *Andersson i Gisselås* och fru *Linderoth-Andersson*.

* Ej närvarande vid utlåtandets justering.

Bilaga A.

Till riksdagens andra kammarens tredje tillfälliga utskott.

Genom kungl. kommunikationsdepartementets ämbetsskrivelse den 28 januari 1944 har generalpoststyrelsen anbefallts att till Eder avgiva yttrande över en av herr Hansson i Skediga m. fl. i andra kammaren avgiven motion nr 49 angående införande av daglig postgång på landsbygden. Till åttlydnad härav får generalpoststyrelsen i ämnet anförda följande.

Med anledning av i riksdagen år 1936 väckta motioner — nr 13 i första kammaren och nr 26 i andra kammaren — angående bättre ordnande av landsbygdens postförhållanden framhöll generalpoststyrelsen i likalydande skrivelser den 20 mars 1936 till resp. kammarens riksdagsutskott bl. a., att det vore synnerligen önskvärt, att statsmakterna ville, med eftergivande av de dittills alltmer stegrade kraven på överskott av poströrelsen statskassan till godo, medgiva, att en del av dessa överskott finge användas för åstadkommande av en genomgripande förbättring av i främsta rummet lantbrevbäringen men där-

jämte även andra postanordningar på landsbygden. En utökning av lantbrevbäringen till att äga rum minst en gång varje söckendag å det övervägande antalet linjer syntes styrelsen med fog kunna ifrågasättas.

Genomförandet av dessa förbättringar kostnadsberäknades vid dåvarande pris- och löneläge till i runt tal 1 500 000 kr. Styrelsen fann sig med hänsyn till den betydande utgiften böra föreslå, att planen finge genomföras successivt under en tidrymd av fem år.

Detta blev också riksdagens beslut — riksdagens skrivelse till Kungl. Maj:t den 22 maj 1936, nr 254 — och under åren 1937—1939 upptogs i postverkets driftkostnadsstater erforderliga medel för genomförandet av de åsyftade förbättringarna. För dessa medel åstadkoms bl. a. turökning å ej mindre än 1 500 lantbrevbärings- och postföringslinjer. Härigenom ökades det genomsnittliga antalet turer för alla linjer inom landet från 4,74 till 5,85 per vecka.

Krigsutbrottet hösten 1939 medförde emellertid bl. a., att statsmakterna funno sig böra anbefalla statliga verk och myndigheter att iakttaga största möjliga sparsamhet och att i all möjlig mån söka hålla utgifterna nere. Med hänsyn härtill har generalpoststyrelsen för tiden efter år 1939 ansett sig ej kunna äska de ytterligare anslagsförhöjningar, som enligt planen skulle ha utgått även för åren 1940 och 1941.

År 1942 var frågan om bättre postanordningar på landsbygden ånyo föremål för riksdagens behandling i anledning av en motion I:11, avgiven av herr Persson m. fl. om utredning av frågan, huru landsbygden skall kunna göras delaktig av de sociala och kulturella förmåner, som städerna bereda sina inbyggare. Över denna motion avgav generalpoststyrelsen den 6 mars 1942 yttrande genom skrivelse till riksdagens andra kammars andra tillfälliga utskott. I nämnda skrivelse, till vilken generalpoststyrelsen tillåter sig hänvisa, förklarade sig styrelsen villig medverka till de ytterligare förbättringar av landsbygdens postanordningar, som kunde befinnas skäligen och av behovet påkallade, om härför erforderlig del av postverkets överskott av statsmakterna ställdes till styrelsens förfogande.

Sistnämnda motion föranledde emellertid i enlighet med utskottets hemställan icke någon riksdagens åtgärd. Vid sådant förhållande och då kraven på sparsamhet alltjämt torde äga samma aktualitet, har generalpoststyrelsen ansett sig tills vidare icke kunna begära medel för fullföljandet av den år 1937 påbörjade femårsplanen eller för genomförandet av andra mera omfattande och kostnadskrävande förbättringar av landsbygdens postanordningar.

Den nu föreliggande motionen, nr 49, som utmynnar i en hemställan om daglig postgång på landsbygden — styrelsen antager, att därmed avses postgång varje söckendag — innebär i huvudsak endast en begäran om att förutnämnda riksdagsbeslut av år 1936 skall till fullo genomföras. Motionärerna hava emellertid även, vad angår postförhållandena på landsbygden, gjort vissa uttalanden angående det sätt, varpå de nuvarande postanordningarna fungera, samt föreslagit vissa åtgärder för åstadkommande av en bättre ordning.

Generalpoststyrelsen får då först bringa i åtanke, att vårt land är vidsträckt till arealen men förhållandevis glest befolkat. Bortsett från städerna och de stadsliknande samhällena är bebyggelsen utspridd över stora områden, där den understundom tättnar till bysamhällen av varierande storlek men lika ofta utgöres av enstaka, långt från varandra liggande gårdar. Att i en sådan bebyggelse inrätta postanstalter till så stort antal, att avståndet till postanstalt för varje enskild korrespondent å landsbygden icke blir längre än vad i regel är fallet för stadsbefolkningen är ej tänkbart.

Vid inrättandet av fasta postanordningar — postkontor, postexpeditioner, poststationer och postombud — anlägger styrelsen enahanda synpunkter i fråga om såväl land som stad såtillvida, att stort avseende fästes vid befolkningstätheten, men därvid äro fordringarna vad angår landsbygden och de större samhällena mycket olika. Medan för bysamhället mången gång ej fordras mer än några hundratal invånare för att en postanstalt där skall anordnas, krävas för storstaden lika många tusental. Som exempel kan nämnas, att inom Stockholm varje postanstalt betjänar i genomsnitt 8 408 invånare, medan för Malmöhus och Norrbottens län motsvarande antal utgör 2 212 resp. 889. För hela riket är medeltalet 1 531 invånare per postanstalt.

Trots att antalet personer inom varje postanstalts område genomsnittligt sålunda icke uppgår till mer än halvtannat tusental — för den egentliga landsbygden är medeltalet långt mindre — söker generalpoststyrelsen dock oavlåtligt att fylla ut luckorna mellan de fasta postanordningarna. Sedan ett tjugotal år tillbaka använder styrelsen sig därvid bl. a. av den postanordning, som numera benämnes postombud men tidigare kallades »stationär lantbrevbäring». Som det äldre namnet anger, bestrider postombudet samma göromål och har samma befogenheter som en lantbrevbärare, men medan denne färdas runt bygden, betjänar postombudet huvudsakligast en samlad, mindre bebyggelse. Denna form av postanordning har fått en vidsträckt användning, bl. a. i sådana fall, där det är svårt att från början avgöra, huruvida förhållandena berättiga till den dyrbarare anordningen med poststation. Postombudet är sålunda ofta en föregångare till en postanstalt i egentlig mening med dess större befogenheter men har jämväl en uppgift att fylla i sådana mindre byar, där poststation icke kan komma i fråga.

Vid utgången av år 1943 utgjorde antalet poststationer 3 812 och antalet postombud 756 (tabell 1). Såsom av tabellen framgår, har utvecklingen under tidsperioden 1940—1943, trots rådande krisförhållanden, icke stått stilla utan medfört tillkomsten av 110 nya poststationer och 115 postombud.

I gällande instruktion för poststationerna, utfärdad den 20 april 1934, finnes föreskrivet, att poststation i regel skall hållas öppen minst fyra timmar varje söckendag och högst 2 timmar å sön- och helgdagar. Den av motionärerna lämnade uppgiften i berörda avseende är felaktig. I betraktande av att postanstalterna i mindre städer, köpingar och municipalsamhällen, vilka vanligen ha att betjäna ett avsevärt större antal korrespondenter än lantpoststationerna, oftast ej hållas öppna längre än 5—6 timmar, torde den vid poststationerna anslagna tiden för allmänhetens direkta betjänande i regel vara fullt tillräcklig.

En utökning av poststationernas öppethållande skulle otvivelaktigt få till följd att från poststationsföreståndarnas sida krav, som näppeligen skulle kunna avvisas, restes om höjning av nu utgående ersättning. I betraktande av det stora antalet löntagare, varom här är fråga, komme även en jämförelsevis blygsam ersättningsförhöjning att medföra betydande utgifter för postverket och i sista hand för statsverket.

När man bedömer landsbygdens avståndsförhållanden i postalt avseende, är det nödvändigt att hålla i minnet, att de där belägna postanstalterna endast utgöra en del av landsbygdens postala organisation. Den egentliga kundtjänsten vid poststationerna kan i många fall vara av tämligen ringa omfattning, men i stället fylla poststationerna ofta en viktig uppgift som stödjepunkter för postförings-, lantbrevbärings- och lösväsklinjer, som tillgodose de från poststationen mer avlägset boende korrespondenterna. Vare sig utväxlingen är ordnad genom lantbrevbäring eller med lösväskor bilda dessa anordningar den

förmedlande länken mellan de kringströdda gårdarnas folk och poststationen. Dessa landsbygdens speciella distributionsorgan motsvara städernas och de övriga större samhällenas lokal- och lädbrevbärningar, men till skillnad mot dessa, som endast utlämna post, fungera de både som avlämnande och mottagande anordningar. Så har exempelvis lantbrevbäraren, som med bil, häst, cykel eller gående färdas kring bygden, sina bestämda s. k. utväxlingsställen, där han avlämnar och mottager post och i allt väsentligt i förhållande till allmänheten utför samma uppdrag som den fasta postanordningen. Omfattningen av denna ambulanta organisation är, såsom närmare belyses av *tab. 2 och 3*, betydande. Vid utgången av år 1942 fullgjordes sålunda dylik postdistribution å 5 078 linjer med en sammanlagd längd av 97 262 km. Nära ett hundratal nya linjer ha tillkommit sedan krigsutbrottet.

De postala avstånden på landsbygden torde av anförda skäl ej så mycket böra mätas med hänsyn till poststationernas belägenhet som till förefintligheten av sådana utväxlingsmöjligheter, varom nyss förmåls. Med det nära ett-hundratusen kilometer långa landsvägspostlinjenät, som alltså numera omspanner landet, och de förbättringar i fråga om turantal, som successivt vidtagits, *tab. 4 och 5*, torde postutdelningen på landsbygden näppeligen kunna anses vara så bristfälligt ordnad, som motionärerna göra gällande.

Vid ordnandet av landsbygdens postförbindelser har postverket haft stor nytta av den ökning av omnibussarnas och bilarnas linjetrafiknät, som ägt rum särskilt under 1930-talet. Tack vare de reguljära linjetrafikföretagen, vilka helt naturligt kunna medtaga post mot avsevärt lägre ersättning än vad ett särskilt postbud måste betinga sig, har det varit möjligt att anordna postbefordran inom många sådana trakter, där inrättandet av lantbrevbärning av kostnadsskäl icke kunnat ifrågakomma. Med linjetrafikens hjälp ha även många lantbrevbäringslinjer med ett fåtal turer i veckan kunnat ersättas med söcken-daglig lösväskbefordran mot ringa om ens någon kostnadsökning. Linjetrafiken har tillika ofta möjliggjort en snabbare distribution av ortstidningarna och genom anordnandet av brevlådbefordran med omnibussarna ha de avgående postförbindelserna kunnat kompletteras och förbättras. De nedskärningar av motorfordonstrafiken, som under nu rådande förhållanden av kända skäl måst vidtagas, ha visserligen på sina håll verkat försämrande på postgången, men postverket har dock i stort sett lyckats bibehålla det genomsnittliga turantalet vid förkrigstidens nivå.

En med linjetrafiken närbesläktad funktion har sedan länge utövats av mjölkbilarna, vilka varje helgfri dag färdas vissa bestämda vägar. Denna regelbundenhet i trafiken och det förhållandet att mjölktransporterna ej sällan fullgöras å vägar, där tillgång till ordnade kommunikationer eljest saknas, har ibland öppnat goda möjligheter att få fram posten. Postverket har ej heller förbisett de postala fördelar, som dessa trafikmedel i vissa fall kunna erbjuda. På många håll anlitas mjölkbilarna för postdistribution.

Centralmejeriernas tillkomst har emellertid medfört, att mjölkbilarnas körsträckor i allmänhet blivit avsevärt utökade och ej längre, såsom tidigare ofta var fallet, sammanfalla med postanstalternas naturliga trafik- eller adressområden. Det är numera ej ovanligt, att ett mjölkleveransområde inrymmer ett flertal postanstalter. Därest, som motionärerna tänkt sig, ett sådant områdes postutväxling skulle förläggas till postanstalt å mejerierorten, komme korrespondenterna att förlora kontakten med sin närmaste poststation och tvingas att byta postadress. En sådan ändring brukar nästan alltid möta starkt motstånd från det övervägande antalet därav berörda korrespondenter, allrahelst när

den nya postadressen, såsom här ofta skulle bliva fallet, komme att hänföra sig till en ort, belägen på långt, understundom flera mils avstånd från adressatens bostad.

En omständighet, som ofta lägger hinder i vägen för mjölkbilarnas utnyttjande för postbefordran är, att mjölktransporterna försiggå på ur postal synpunkt mindre lämpliga tider. Medan lantbrevbäraren i regel utgår från poststationen på morgonen eller förmiddagen, sedan dagens post ankommit, och återvänder dit på eftermiddagen i tid för den postförande huvudlägenhetens avgång, färdas mjölkbilen i regel efter en helt annan tidtabell, nämligen med avgång från mejeriornten tidigt på morgonen, innan huvudposten ännu anlant, och återkomst dit några timmar senare, vilket innebär, att om en sådan mjölkbil anlitas för postbefordran, den ankommande och praktiskt taget även den avgående posten blir ett dygn försenad. Försök från postverkets sida att förmå vederbörande mjölkbilägare att lägga om turerna, så att de bättre skulle lämpa sig för postforsling, ha så gott som undantagslöst misslyckats.

Möjligheterna att med hjälp av mjölkbilarna åstadkomma en förbättring av landsbygdens postförbindelser äro sålunda tämligen begränsade. De trakter, som redan ha någon form av postgång, komma helt visst att föredraga denna, och ej ens sådana bygder, som ligga vid sidan av de postala kommunikationerna, torde utan vidare godtaga en postbefordran, som förutsätter en allt för konstlad adress. Ett konkret exempel kan därvidlag anföras från mjölkcentralen i Oppeby (Nyköping), där det på sin tid fördes på tal, att posten till hela leveransområdet skulle befordras till och från Nyköping med mjölktransporterna. Förfrågningar utsändes med anledning härav till 1 100 lantbrukare, av vilka endast 160 ställde sig välvilliga till projektet.

Även om generalpoststyrelsen anser, att mjölkbilarna böra anlitas för postbefordran i all den mån så kan befinnas lämpligt, måste generalpoststyrelsen av anförda skäl bestämt avråda från en sådan koncentration till postantalerna på mejeriorterna av landsbygdens post, som av motionärerna ifrågasatts. En sådan organisation skulle enligt generalpoststyrelsens övertygelse komma att medföra oredda och försämring i postgången på landsbygden.

Generalpoststyrelsen har, såsom i det föregående nämnts, redan tidigare förklarat sig villig medverka till ytterligare förbättring av de postala anordningarna på landsbygden, därest härför erforderlig del av postverkets överskott av statsmakterna ställes till styrelsens förfogande, och detta är alltså styrelsens inställning i denna fråga. Ett tillmötesgående av motionärernas önskan om söckendagliga («dagliga») turer å *alla* landsvägspostlinjer — postförings-, lantbrevbärings- och lösväsklinjer — har överslagsvis beräknats draga en kostnad av 1 150 000 kr. för år. Fullt så radikala åtgärder torde det dock ej vara behöfligt vidtaga. Även fullföljandet av den i det föregående omnämnda femårsplanen, åsyftande söckendagliga turer å sådana linjer, som nu ha 3—5 veckoturer, och någon ökning av turantalet å linjer med 1—2 turer i veckan, skulle innebära en påtaglig förbättring och torde kunna genomföras för en kostnad av cirka 700 000 kr. för år.

Generalpoststyrelsen anser sig emellertid i detta sammanhang icke kunna underlåta att framhålla, att med nuvarande knappa tillgång på arbetskraft, särskilt på landsbygden, och höga arbetslöner genomförandet av nu antydda program kan bliva förenat med vissa svårigheter och kanske även olägenheter och att det därför med visst fog kan göras gällande, att här ifrågasatt utökning av postanordningarna borde anses till dess läget i nyss berörda hänseenden lättar. Generalpoststyrelsen får även understryka, att ovan angivna kost-

nader beräknats på grundval av nu utgående ersättningar, men att postbefordringslegorna för närvarande synas tendera att stiga ytterligare. Vidare förutsätter styrelsen, att postutdelningen på landsbygden fortfarande liksom hittills, när så lämpligen kan ske, skall äga rum genom utväxling av lösväskor och sålunda icke, såsom motionärerna alternativt synas ifrågasätta, enbart genom lantbrevbärare. I annat fall komma kostnaderna att bli väsentligt högre än ovan beräknats.

Slutligen får generalpoststyrelsen med anledning av vad i motionen anförts angående möjligheten, att genom indragning av den andra brevbäringsturen i städerna åstadkomma en utgiftsminskning, som skulle uppväga kostnadsökningen för den av motionärerna föreslagna förbättringen av postgången på landsbygden, framhålla, att en sådan indragning i regel icke skulle medföra någon besparing för postverket. Dubbla brevbäringsturer i städerna är oftast en rent praktisk åtgärd för att minska belastningen i huvudturen på morgonen. Till skillnad mot landsbygden, som i allmänhet endast en gång om dagen tillföres post av någon betydelse, mottaga städerna — särskilt de större — en hel del post även under resten av dagen. Ett kvarhållande av denna post till påföljande morgon skulle i de flesta fall medföra, att postmängden i morgonturen bleve så stor, att brevbärrpersonalen måste avsevärt utökas, om postens utdelning ej skulle taga över hövan lång tid. Sedan denna tur avslutats, skulle merendels möjlighet saknas att i nämnvärd mån utnyttja återstående del av brevbärrpersonalens åtta-timmarsdag. Den andra brevbäringsturen är sålunda i regel en nödvändig förutsättning för ett rationellt och ekonomiskt ordnande av brevbärarnas tjänstgöring.

Stockholm den 11 februari 1944.

Kungl. generalpoststyrelsen

ANDERS ÖRNE.

ALLAN HULTMAN.

6 bilagor.

Tabell 1.

Poststationer och postombud.

Antal vid utgången av åren 1935—1943.

Vid utgången av år	Poststationer		Postombud	
	Antal	Ökning under året ¹	Antal	Ökning under året ²
1935	3597	—	365	—
1936	3628	31	466	111
1937	3663	35 (49)	602	136 (151)
1938	3695	32 (56)	652	50 (65)
1939	3734	39 (49)	679	27 (45)
1940	3736	2 (15)	686	7 (9)
1941	3757	21 (24)	697	11 (20)
1942	3783	26 (31)	727	30 (38)
1943	3812	29 (40)	756	29 (48)

Kostnader under åren 1935—1943.

År	Kronor	År	Kronor
1935	6 293 445	1940	8 492 425
1936	6 705 250	1941	9 293 770
1937	7 050 818	1942	10 211 253
1938	7 359 518	1943	10 608 984
1939	7 876 953		

¹ Uppgiften inom parentes anger verkliga antalet nyinrättade poststationer under året. Skillnaden utgöres av sådana poststationer, som under året ersatts med postexpeditioner.

² Uppgiften inom parentes anger verkliga antalet nyinrättade postombud. Skillnaden utgöres av sådana postombud, som under året ersatts med poststationer.

Tabell 2.

Landsvägspostlinjernas antal och längd samt antal postförda kilometer.**Egentlig postföring.**

År	Körpost (inkl. diligenspost)			Gångpost		
	Antal linjer	Linjernas längd	Postförda kilometer	Antal linjer	Linjernas längd	Postförda kilometer
1935	669	21 285	13 753 707	113	1 202	369 741
1936	744	23 272	15 234 869	122	1 279	405 596
1937	819	25 346	17 628 973	121	1 316	476 800
1938	854	26 563	18 706 189	119	1 335	484 951
1939	906	27 297	18 416 816	114	1 251	497 006
1940	907	28 867	17 540 673	116	1 159	473 278
1941	912	28 293	18 597 974	118	1 046	451 839
1942	938	28 900	19 175 056	129	1 082	455 259

Lantbrevbäring.

År	Akande			Gående		
	Antal linjer	Linjernas längd	Postförda kilometer	Antal linjer	Linjernas längd	Postförda kilometer
1935	558	15 556	5 095 776	2 564	40 761	10 776 143
1936	559	15 796	5 195 919	2 509	40 181	10 696 944
1937	536	15 282	5 302 447	2 426	39 658	11 394 726
1938	528	15 226	5 399 572	2 416	39 987	12 207 972
1939	528	15 390	5 509 593	2 452	40 492	13 152 356
1940	474	14 260	4 994 374	2 485	42 331	13 539 838
1941	440	13 615	4 693 292	2 485	42 269	13 557 870
1942	415	12 903	4 418 815	2 477	42 064	13 565 569

Tabell 3.

**Brevlåd-, tidnings- och lösväskbefordringslinjer
åren 1935—1942.**

Vid ut- gången av år	Antal linjer			Linjernas längd		
	Brevlåd- befordr. st.	Tidnings- befordr. st.	Lösväsk- befordr. st.	Brevlåd- befordr. km.	Tidnings- befordr. km.	Lösväsk- befordr. km.
1935	717	262	146	27 982	8 721	1 628
1936	789	316	292	31 047	9 900	3 064
1937	830	338	512	31 149	10 674	5 664
1938	843	352	735	31 240	11 059	7 969
1939	867	379	985	31 643	11 558	10 537
1940	797	341	1002	29 161	10 362	10 984
1941	789	325	1050	29 087	9 712	12 432
1942	756	309	1119	27 417	9 268	12 313

*Tabell 4.***Lantbrevbäringslinjernas fördelning med hänsyn till antalet veckoturer under åren 1935—1942.***Kursiverade siffror angiva % av hela antalet linjer under året.*

Vid utgången av år	Antal turer i veckan											
	vid åkande lantbrevbäring						vid gående lantbrevbäring					
	1	2	3	4	skd och flera	Summa linjer	1	2	3	4	skd och flera	Summa linjer
1935	6	42	99	83	328	558	72	202	851	481	958	2 564
	<i>1·1</i>	<i>7·5</i>	<i>17·7</i>	<i>14·9</i>	<i>58·8</i>	<i>100·0</i>	<i>2·8</i>	<i>7·9</i>	<i>33·2</i>	<i>18·7</i>	<i>37·4</i>	<i>100·0</i>
1936	6	39	91	80	343	559	59	185	778	486	1 001	2 509
	<i>1·0</i>	<i>7·0</i>	<i>16·3</i>	<i>14·3</i>	<i>61·4</i>	<i>100·0</i>	<i>2·3</i>	<i>7·4</i>	<i>31·0</i>	<i>19·4</i>	<i>39·9</i>	<i>100·0</i>
1937	4	24	53	44	411	536	48	91	584	409	1 294	2 426
	<i>0·7</i>	<i>4·5</i>	<i>9·9</i>	<i>8·2</i>	<i>76·7</i>	<i>100·0</i>	<i>1·9</i>	<i>3·8</i>	<i>24·1</i>	<i>16·9</i>	<i>53·3</i>	<i>100·0</i>
1938	3	17	34	24	450	528	34	64	413	321	1 584	2 416
	<i>0·5</i>	<i>3·3</i>	<i>6·4</i>	<i>4·5</i>	<i>85·3</i>	<i>100·0</i>	<i>1·4</i>	<i>2·6</i>	<i>17·1</i>	<i>13·3</i>	<i>65·6</i>	<i>100·0</i>
1939	3	13	30	17	465	528	24	38	240	270	1 880	2 452
	<i>0·5</i>	<i>2·5</i>	<i>5·7</i>	<i>3·2</i>	<i>88·1</i>	<i>100·0</i>	<i>1·0</i>	<i>1·5</i>	<i>9·8</i>	<i>11·0</i>	<i>76·7</i>	<i>100·0</i>
1940	5	14	27	20	408	474	19	37	234	253	1 942	2 485
	<i>1·1</i>	<i>3·0</i>	<i>5·7</i>	<i>4·2</i>	<i>86·1</i>	<i>100·0</i>	<i>0·8</i>	<i>1·5</i>	<i>9·4</i>	<i>10·2</i>	<i>78·1</i>	<i>100·0</i>
1941	5	11	24	14	385	439	16	34	227	245	1 963	2 485
	<i>1·1</i>	<i>2·5</i>	<i>5·5</i>	<i>3·2</i>	<i>87·7</i>	<i>100·0</i>	<i>0·6</i>	<i>1·4</i>	<i>9·1</i>	<i>9·9</i>	<i>79·0</i>	<i>100·0</i>
1942	4	8	20	16	367	415	13	31	217	247	1 969	2 477
	<i>1·0</i>	<i>1·9</i>	<i>4·8</i>	<i>3·9</i>	<i>88·4</i>	<i>100·0</i>	<i>0·5</i>	<i>1·3</i>	<i>8·7</i>	<i>10·0</i>	<i>79·5</i>	<i>100·0</i>

Tabell 5.

**Landsvägspostlinjerna (körpost — med hästskjuts eller motorfordon
inklusive diligenser —, gångpost samt åkande och gående lant-
brevbäring) fördelade efter antalet veckoturer
under åren 1935—1942.**

Kursiverade siffror angiva % av hela antalet linjer under året.

Vid ut- gången av år	Antal turer i veckan											Summa linjer	Genomsnittliga antalet veckoturer för varje linje
	1/2	1	2	3	4	5	skd ¹	6	7	8— 14	15— 46		
1935	1 0.0	88 2.2	260 6.7	1047 26.8	615 15.7	26 0.7	1228 31.5	345 8.8	191 4.9	85 2.2	18 0.5	3904 100.0	4.74
1936	1 0.0	73 1.9	239 6.1	962 24.4	617 15.7	25 0.6	1352 34.4	346 8.8	209 5.3	93 2.4	17 0.4	3934 100.0	4.85
1937	1 0.0	56 1.4	125 3.2	687 17.6	487 12.5	4 0.1	1878 48.1	322 8.3	218 5.6	100 2.6	24 0.6	3902 100.0	5.42
1938	1 0.0	42 1.1	89 2.3	496 12.6	383 9.8	2 0.0	2251 57.5	295 7.6	243 6.2	88 2.2	27 0.7	3917 100.0	5.67
1939	1 0.0	36 0.9	59 1.5	332 8.3	331 8.3	8 0.2	2568 64.2	286 7.2	262 6.5	93 2.3	24 0.6	4000 100.0	5.85
1940	1 0.0	35 0.9	79 2.0	367 9.2	313 7.9	11 0.3	2537 63.7	260 6.5	262 6.6	98 2.4	19 0.5	3982 100.0	5.73
1941	1 0.0	27 0.7	66 1.7	340 8.6	294 7.4	8 0.2	2749 69.4	87 2.2	266 6.7	101 2.6	19 0.5	3958 100.0	5.86
1942	1 0.0	24 0.6	58 1.5	335 8.5	296 7.5	10 0.2	2777 70.1	77 1.9	258 6.5	101 2.6	22 0.6	3959 100.0	5.89

¹ Varje söckendag.

**Kostnader för postbefordran å landsväg under
åren 1935—1942.**

År	Körpost (inkl. diligenspost) och gångpost kr.	Lantbrevbäring		Brevlåd-, tidnings- och lösväskbefordr. kr.	Summa kr.
		åkande kr.	gående kr.		
1935	1 592 671	1 026 212	2 889 761	132 067	5 640 711
1936	1 723 078	1 065 035	2 921 309	244 166	5 953 528
1937	1 784 858	1 136 554	3 226 129	333 084	6 480 625
1938	2 044 028	1 206 873	3 642 134	462 746	7 355 781
1939	1 948 970	1 299 741	3 890 036	569 985	7 708 732
1940	1 894 171	1 562 761	4 557 387	613 500	8 627 819
1941	2 466 047	1 638 846	4 989 229	661 800	9 755 922
1942	2 245 044	1 666 756	5 424 437	723 409	10 059 646

Bilaga B.

Till riksdagens andra kammares tredje tillfälliga utskott.

Sedan Kungl. Maj:t i anledning av utskottets skrivelse den 26 januari 1944 anbefallt statens trafikkommission att avgiva yttrande över en inom kammaren väckt motion, nr 49, angående införandet av daglig postgång på landsbygden, får kommissionen härigenom anföra följande:

Kommissionen anser sig böra taga ställning till motionen allenast ur de synpunkter, kommissionen har att företräda, och uttalar sig därför icke om frågans postala natur, d. v. s. möjligheterna för mjölkbilarnas innehavare att med hänsyn till dessa bilars *ordinarie* transportuppgifter (befordringen av mjölk och tomma mjölkflaskor) åtaga sig andra uppdrag såsom t. ex. postbefordran eller villkoren för överenskommelse i saken mellan kungl. generalpoststyrelsen och olika företag.

Kommissionen har icke något att erinra mot att mjölkbilarna användas för postbefordran, under nu rådande förhållanden dock endast under förutsättning dels att körsträckor och antal stoppställen därigenom icke ökas, dels att mjölkbilarna på grund av dessa nya uppgifter icke skola behöva framföras å vägar, vilka ur gummibesparingssynpunkt kunna betraktas såsom mindre tillfredsställande.

Stockholm den 14 februari 1944.

Statens trafikkommission

RAGNAR TROLLE.

GUNNAR MANSSON.
