

Nr 203.

Ankom till riksdagens kansli den 8 juni 1945 kl. 3 em.

Utlåtande i anledning av väckta motioner angående upprättande av sjöfartsförbindelser mellan Gotland och fastlandet i statlig regi.

(4:e avd.)

I två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren av herr *K. F. Söderdahl* (I: 134) och den andra inom andra kammaren av herrar *P. Svensson* i Stenkyrka och *H. Engström* (II: 249), har hemställts, 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.

Beträffande de skäl, som anförts till stöd för nämnda yrkande, får utskottet hänvisa till motionen II: 249.

Över motionerna ha utlåtanden avgivits av *kommerskollegium* efter hörande av Stockholms handelskammare, Östergötlands och Södermanlands handelskammare samt Smålands och Blekinge handelskammare ävensom Sveriges Redareförening och Föreningen Sveriges Inrikesjöfart, *länsstyrelsen i Gotlands län* efter hörande av Gotlands handelskammare, Ångfartygsaktiebolaget Gotland och Gotlands föreningsnämnd (en representation för samarbete mellan länets ekonomiska föreningar inom jordbruk, skogsbruk, mejeri- och slakterinäring), *generalpoststyrelsen, järnvägsstyrelsen* och *Sveriges lantbruksförbund*.

Trafikmedlen. För passagerartrafiken mellan Gotland och fastlandet disponerade *Ångfartygsaktiebolaget Gotland* före krigsutbrottet år 1939 fem fartyg, nämligen

Fartyg	Byggnadsår	Bruttoton
Motorf. Gotland	1936	1873
Ångf. Drotten	1928	846
» Visby	1923	827
» Hansa	1899	563
» Thjelvar	1876	453.

Lasttrafiken har av bolaget ombesörjts med, förutom förenämnda fartyg, lastångaren Gute.

Före kriget bedrevo — förutom Ångfartygsaktiebolaget Gotland — två andra företag reguljär trafik på Gotland. På *Stockholms Rederiaktiebolag Sveas* kustlinje Göteborg—skånehamnar—Visby anlöptes Visby i regel av en lastångare per vecka året runt. Vanligen anlöpte ångare, som trafikerade denna trade, även Karlshamn, Oskarshamn och Västervik på resa mot Visby. Från Visby fortsatte fartygen till Nyköping och Norrköping eller till Stockholm. En del ångare kunde medtaga ett mindre antal passagerare. Vidare bedrev *Slite Cement & Kalk Aktiebolag* reguljär godstrafik med två turer i veckan på linjen Slite—Fårösund—Stockholm och åter. Ett av fartygen på denna linje hade rättighet medtaga högst 12 passagerare.

Härutöver har en ej oväsentlig icke reguljär trafik utövats av motorseglare och annat tramptonnage.

Förbindelserna före kriget. Linjen Nynäshamn—Visby trafikerades fram till år 1930 med högst 6 turer i veckan i båda riktningarna under vintern och med dagliga turer under den övriga delen av året. Från och med år 1931 insattes en sjunde veckotur fram och åter även under vintern. Båtturerna hava sedan åtskilliga år tillbaka i regel utförts nattetid. På grund av krigsriskor-saker hava natturerna tidvis varit omlagda till dagturer.

Om antalet turer och säsongernas längd före kriget har *Ångfartygsaktiebolaget Gotland* i övrigt lämnat följande upplysningar.

Bolaget har före kriget upprätthållit förbindelse med Norrköping en eller två turer i veckan från mitten av april till slutet av november eller början av december. Båtturerna på Kalmar ha gått en à två gånger i veckan under tiden april—maj och september—november samt 6 turer i veckan under sommartiden.

Motorfartyget Gotlands turer pågingo från leveransen år 1936 under följande tider: slutet av maj—10 oktober 1936, 12 april—7 december 1937, 7 april—17 oktober 1938, 6 april 1939—5 januari 1940 och 6 april 1940 tills olja för driften ej kunde erhållas. Att fartyget ej hölls i trafik året om, berodde på att trafiken under vintern ej på långt när motsvarade, vad ett så stort fartyg krävde. Att det hölls i trafik så länge under första krigsvintern berodde på militära skäl.

Förbindelserna under krigsåren. I oktober 1939 rekvirerades »Thjelvar» av marinen. Påföljande år måste »Gotland» läggas upp på grund av oljerestriktionerna. Genom »Hansa»-katastrofen minskades antalet passagerarfartyg i gotlandstrafiken till två, nämligen »Drotten» och »Visby». Tidvis hava dessa fartyg ej kunnat utnyttjas, enär militär eskort ej ställts till förfogande i erforderlig utsträckning. I januari 1945 återlämnades »Thjelvar» till bolaget, men detta fartyg ligger sedan dess i hamn för vissa inre ombyggnadsarbeten. Bolagets godstrafik har ombesörjts — förutom av de förut nämnda fartygen — jämväl av bolagets lastångare »Gute».

Kommerskollegium har i denna del anfört följande.

Att befordringsförhållandena på sätt motionärerna framhållit väsentligt försämrats under krigsåren är en företeelse som sammanhänger med den militära beredskapen. Denna har nämligen i gotlandstrafiken ofta medfört en avsevärd anhopning av passagerare, för vilken den för normala förhållanden beräknade fartygskapaciteten givetvis icke alltid kunnat räckta till, i synnerhet som

bolaget på grund av bränslebrist och militära rekvisitioner varit berövat en del av sin flotta. Det har påpekats, att en förbättring i förevarande hänseende naturligen skulle kunna ernås, om transporterna av militärmanskap kunde ombesörjas på annat sätt, t. ex. med hjälp av flottans fartyg.

Sveriges redareförening har förklarat sig finna det oriktigt att lägga skulden på bolaget för de inskränkningar i trafiken, höjda transportkostnader och andra olägenheter, som blivit en följd av kriget.

Gotlands handelskammare anför följande.

Efter krigets utbrott upprätthöll Ångfartygsaktiebolaget Gotland sommartid trafik jämväl med Norrköping och Kalmar, ehuru i mindre omfattning än förut, men måste så småningom sluta därmed. I den mån trafiken hållit sig vid något så när normala proportioner, torde Ångfartygsaktiebolaget Gotland med de tre fartyg bolaget hade till sitt förfogande, sedan motorfartyget Gotland fått uppläggas på grund av utebliven tilldelning av brännolja och ångfartyget Thjelvar tagits i anspråk av marinen, väl kunnat sköta den regelbundna trafiken mellan Visby och Nynäshamn. De svårigheter som uppstått hava framkommit genom den stora resandeström av militär personal och anförvanter till denna vilken förefunnits och som medfört, att fartygen ofta blivit i högsta grad utnyttjade.

Ångfartygsaktiebolaget Gotland har framhållit bland annat följande.

Att svårigheter uppstått för Ångfartygsaktiebolaget Gotland att under kriget hålla trafiken i gång på en tillfredsställande nivå är självklart, och ej heller något för vårt bolag särskilt utmärkande i motsats till andra trafikföretag inom och utom Sverige. Även statens järnvägar har ju haft betydande svårigheter att övervinna. Att S. J:s färjetrafik varit mycket oregelbunden är ju ett allmänt känt faktum. Att vårt bolag då skulle kunna arbeta som om ingenting hänt är väl mycket begärt. Motionärerna anför såsom en för öss graverande omständighet, att vi vid vissa tillfällen måst hyra passagerareångare från Sveabolaget. Enligt vår uppfattning vittnar detta snarare om stark känsla för bolagets förpliktelser mot allmänheten och dess redobogenhet att uppfylla dem. Ifrågavarande förhyrningar hava varit förlustbringande för bolaget.

Uttalanden rörande trafikkapaciteten och turisttrafiken. *Östergötlands och Södermanlands handelskammare* — inom vars verksamhetsområde två av gotlandslinjernas knutpunkter, nämligen Nynäshamn och Norrköping, äro belägna — har funnit det å gotlandslinjerna insatta tonnage under förkrigstiden fullt tillräckligt för fyllande av trafikbehovet i fråga om såväl person- som godstrafiken. Ej heller har handelskammaren sig bekant att anmärkningar framställts mot de följda trafikplanerna.

Länsstyrelsen i Gotlands län har efter uttalanden från sakkunnigt håll icke kunnat finna, att Ångfartygsaktiebolaget Gotlands tonnage vore av undermålig art eller sådant att anledning till kritik eljest förefunnes. Erinringar kunde dock göras mot en del anordningar ombord, särskilt i fråga om däckspassagerarnas bekvämlighet.

De av kommerskollegium hörda handelskamrarna och föreningarna hava i övrigt funnit motionärernas påstående att Gotlandsbolaget otillbörligt gynnat turisttrafiken på den övriga trafikens bekostnad oberättigad. Bolagets intresse för turistväsendet hade så långt ifrån länt annan trafik till skada som det

tvärtom varit till största gagn i trafikhänseende jämväl för den fasta befolkningen, i det att den stegrade turisttrafiken möjliggjort insättande av större och bekvämare fartyg samt tätare turer.

Såsom en antydning om turisttrafikens omfattning nämner *Stockholms handelskammare*, att under åren 1937—1939 69 % av bolagets passagerare rest under månaderna juni—augusti, under det att på årets återstående nio månader belöpt sammanlagt 31 % av årets passagerarantal. Handelskammaren påpekar, att turistväsendet blivit en betydande gotländsk näring och att denna utveckling till mycket väsentlig grad vore att tillskriva ett under många år av Gotlandsbolaget med skicklighet och målmedvetenhet bedrivit omfattande arbete.

Gotlands handelskammare har anfört bland annat följande.

De mindre båtar, som förut ombesörjt trafiken mellan Gotland och fastlandet, och som varit tillräckliga för den tidens trafik, hava undan för undan ersatts med nya båtar anpassade efter de speciella krav, som måste ställas på ett fartyg för gång i farvattnen mellan Gotland och fastlandet under alla årstider samt med hänsyn till hamnförhållandena i Visby. Samtidigt med att båtmaterialen förbättrats har båtarnas inredning i görligaste mån anpassats efter passagerarnas bekvämlighet och det förhållandet, att den regelbundna trafiken uppehålles genom natturer. Beträffande däckspassagerarna har tyvärr tidigare icke så mycket varit åtgjort för dessas bekvämlighet. Tvärtemot att vara till nackdel för den övriga persontrafiken har turisttrafiken varit till stor fördel för denna. De större modernare fartyg, som efterhand anskaffats för att kunna tillgodose den under sommarmånaderna alltmera växande turisttrafiken, hava ju icke endast kommit denna, utan jämväl övrig persontrafik till godo. Att dessa fartyg kunnat anskaffas torde också till stor del bero på de inkomster, som härflutit från turisttrafiken. Denna trafik har även tillfört en del av det gotländska näringslivet ökad omslutning och verksamhet och har i övrigt till övervägande del varit till fördel för Gotland och dess befolkning.

Angfartygsaktiebolaget Gotland har i sitt yttrande åberopat vid yttrandet fogade uttalanden från, bland andra, representanter för försvarsstaben, Svenska turistföreningen, Svenska resebyråföreningen, Reso och Arbetarnas bildningsförbund. Av uttalandena framgår, att de militära transporter under krigsåren i stort sett hava kunnat utföras inom önskade tider och på ett ur försvarets synpunkt tillfredsställande sätt, även om förseningar m. m. stundom hava varit ofrånkomliga på grund av begränsningar i fartygsbeståndet och vissa andra förhållanden, över vilka bolaget icke kunnat råda. Svårigheterna att med hänsyn till förekommande ishinder upprätthålla trafiken hava framhållits; bolagets strävan att utan hänsyn till betydande kostnader i möjligaste mån upprätthålla förbindelser vintertid har vitsordats. Från turisthåll har regelbundenheten i bolagets trafik betecknats som imponerande och fartygsflottans förnyelse har, framhålles det, ägt rum i proportionellt sett högre grad än inom andra inhemska rederier av betydelse. Bolagets moderniseringar hade gjort resan i tredje klass behagligare. Avsevärda inkomster syntes hava genom turisttrafiken tillförts Gotland. De nackdelar trafiken medfört för Gotlands befolkning hade betecknats som ringa i förhållande

till fördelarna. Bolagets insatser med avseende å billigare sällskaps- och semesterresor hava betecknats såsom ett pionjärbete, och bolagets förståelse för önskemål om ändringar och kompletteringar i syfte att i olika avseenden förbättra resorna har vitsordats.

Däckspassagerarnas reseförhållanden. *De av kommerskollegium hörda handelskamrarna och föreningarna* hava funnit motionärernas uttalanden i denna del missvisande, enär å Gotlandsbolagets fartyg andra klass hyttplats i pris- och bekvämlighetshänseende närmast motsvarade järnvägarnas tredje-klass sovvagnar.

Föreningen Sveriges inrikessjöfart har framhållit, att den enkla befordringsform som däcksplats utgjorde i stor omfattning anlidades å passagerarlinjerna utmed kusten samt att det låga biljettpris det här gällde icke medgäve tillhandahållande av bäddar eller andra särskilt anordnade liggplatser åt samtliga däckspassagerare, när fartygets kapacitet vore helt utnyttjad. Enligt Kungl. förordningen den 31 december 1914 med närmare föreskrifter angående tillsyn å fartyg § 47 mom. 2 c) skulle å fartyg varom här vore fråga för varje passagerare, där sovplats icke vore beredd, skydd för vädret vara anordnat i upplyst och ventilerat samt i övrigt för människors vistande lämpligt rum. Efterlevnaden av denna föreskrift övervakades av fartygsinspektionen.

Länsstyrelsen i Gotlands län understryker behovet av förbättrade förhållanden för däckspassagerarna samt framhåller, att omfattande sådana åtgärder sedan länge vore planerade och att förberedelser redan vidtagits.

Gotlands handelskammare framhåller, att däckspassagerarnas förhållanden förbättrades år 1936, då Gotlandsbolaget erhöll motorfartyget *Gotland*, å vilket fanns en större salong inredd för däckspassagerarnas behov samt ett rum akterut med värme, rinnande vatten och madrasser. Handelskammaren meddelar vidare, att Gotlandsbolaget vid krigsutbrottet hade ritningar färdiga till ett nytt motorfartyg samt att bolaget enligt uppgift gått i författning om vissa förändringar å sina övriga passagerarfartyg.

Gotlands föreningsnämnd uttalar, att de krav på komfort och tidsenlighet som det stora flertalet resande, vilka vore hänvisade till däcksplats, vore berättigade att ställa på de reguljära förbindelserna med fastlandet, icke kunde anses uppfyllda.

Sveriges lantbruksförbund har uttalat sig på enahanda sätt som föreningsnämnden.

Ångfartygsaktiebolaget Gotland har anfört bland annat följande.

Antalet däckspassagerare är under fredstid ringa om vintrarna. Under sista fredsvintern (oktober 1938—mars 1939) utgjorde medeltalet däckspassagerare per resa endast 17. I det 1936 byggda motorfartyget »*Gotland*» inreddes en salong med sittplatser för 52 personer samt inrättades akterut rummet för III kl. med panelade väggar, värme och rinnande vatten. 70 madrasser voro placerade på durken. I vinter komma ett hundratal järnsängar att uppsättas i detta rum. I de två äldre ångfartygen omändras och utvidgas de hittills för I och II kl. avsedda salongerna på båtdäck till III kl. med ett

50-tal sittplatser i varje. Dessa platser kunna vid mindre antal resande användas som liggsoffor. Ångf. »Thjelvar», som marinen återlämnade till bolaget i början av januari detta år ombygges f. n. och erhåller en däckssalong samt akterrummet inrett med kojplatser för III kl. passagerare. Vid krigsutbrottet stod bolaget i begrepp att beställa ett nytt motorfartyg, lämpat för angörande av Visby hamn även under svårare förhållanden. I detta tillgodosågos även däckspassagerarnas intressen. Ritningen var godkänd och specifikation för samma under arbete, då kriget föranledde styrelsen att uppskjuta byggandet. Frågan är emellertid under senaste höst återupptagen i styrelsen för att omedelbart efter krigets slut kunna avgöras.

Postförbindelserna. *Generalpoststyrelsen* har erinrat att samarbetet mellan postverket och Ångfartygsaktiebolaget Gotland alltid varit gott samt anför vidare i huvudsak följande.

Under fredsåret före sista världskriget fullgjordes ångbåtstrafiken å linjen Nynäshamn—Visby med i stort sett tillfredsställande regelbundenhet, och enligt tidtabell som ur postal synpunkt var synnerligen lämplig. Därefter ha emellertid vissa rubbningar i trafiken eller försämringar av densamma tidvis uppstått dels till följd av de osedvanligt stränga vintrarna åren 1940—1942, dels på grund av vissa med kriget sammanhängande orsaker. Under de tidsperioder, då båttrafiken varit helt inställd eller utförts med färre antal turer än sju i veckan, har posten till och från Gotland helt eller delvis befordrats flygledes. Motionärernas uppgift att flyget ej medför post är således numera ej med verkliga förhållandet överensstämmande.

Nämnda avbrott och inskränkningar i båttrafiken ha givetvis medfört betydande olägenheter i postbefordringshänseende. Enbart omläggningen till dagtrafik har avsevärt försämrat postgången. Till Visby med dagbåt anländ post kan utdelas där först sent på eftermiddagen mot vid nattrafik tidigt på morgonen. Post till andra orter på Gotland blir omkring ett dygn försenad. Även post från Gotland till fastlandet blir i viss mån försenad. Så länge flygtrafiken Stockholm—Visby fullgöres såsom för närvarande på dagen, kan ej heller anlitande av flyget för ytterligare postbefordran i nämnvärd grad förbättra postförbindelserna. Därtill kommer, att flygmaskinernas lastkapacitet är starkt begränsad, och att flygbefordran av posten ställer sig avsevärt dyrare än befordringen med båt.

De senaste årens oregelbundenheter i båttrafiken mellan Gotland och fastlandet synas uteslutande vara att tillskriva sådana omständigheter, över vilka ångfartygsaktiebolaget Gotland icke kunnat råda, och böra därför enligt generalpoststyrelsens uppfattning icke rimligtvis läggas bolaget till last.

Kostnaderna för godstrafiken. *Gotlands föreningsnämnd*, som år 1944 företagit en utredning rörande de godskvantiteter, som jordbrukets organisationer befraktade med ångbolagets båtar och fraktkostnaderna härför, har framhållit, att den totala kvantitet jordbruksprodukter och fisk, som under år 1943 fraktades med ångbåtsbolagets båtar, uppgick till ca 10 000 ton. Fraktkostnaden Visby—Stockholm för denna kvantitet beräknades totalt till ca 340 000 kronor. Transportkostnaderna vore enligt föreningsnämndens mening synnerligen höga och i vissa fall — såsom motionärerna påpekat — ända till 100 % högre än S. J:s frakter för motsvarande avstånd på fastlandet (Linköping—Stockholm). Till belysande av fraktkostnadernas storlek

anför nämnden, att den totala genomsnittliga transportkostnaden per ton, enligt nämndens utredning, år 1943 uppgått till för kött och fläsk 40 kronor 60 öre, för smör 30 kronor, för ägg 53 kronor, för kraftfoder 15 kronor och för konstgödsel 20 kronor. I dessa siffror hade hamnavgifter och omlastningskostnader i förekommande fall inräknats. Enligt S. J:s tariffer utgjorde motsvarande siffror, beräknade på 5-tonssändningar Linköping—Stockholm, för kött och fläsk, smör samt ägg 23 kronor 40 öre, för kraftfoder 14 kronor 50 öre samt för konstgödsel 11 kronor 70 öre. Enligt nämndens mening berodde merkostnaderna väsentligen på de höga sjöfrakterna samt de med omlastningen förenade kostnaderna, vilket vore anmärkningsvärt, då sjöfrakterna i regel vore lägre än järnvägsfrakterna. Härtill komme, att lättförstörbara varor vid transporter sommartid undergingo en betydande kvalitetsförsämring till följd av att båtarnas kylanordningar vore otillräckliga eller helt obefintliga.

Sveriges lantbruksförbund har framfört liknande synpunkter som de av Gotlands föreningsnämnd anlagda, varjämte förbundet framhållit, att det syntes vara såväl i det allmänna som ångbåtsbolagets eget intresse såsom praktiskt taget ensam utövare av reguljär trafik mellan Visby och fastlandet, att en objektiv undersökning särskilt rörande taxesättningen verkställdes.

Liksom ett flertal andra av de hörda myndigheterna har *länsstyrelsen i Gotlands län* framhållit, att en direkt jämförelse mellan järnvägsfrakten på sträckan Linköping—Stockholm samt fraktkostnaden på sträckan Visby—Stockholm måste bli haltande, eftersom endast sistnämnda transporter belastas med sådana utgiftsposter som hamnavgifter, omlastningskostnad samt — under krigsåren — krigsförsäkringspremier för fartyg och besättningar.

Till närmare utredning i nämnda avseende har länsstyrelsen, med ledning av från bolaget infordrade uppgifter, meddelat följande.

Frakten från Visby till Enskede för kött utgår för vagnslastsändningar om 5 ton, som är det vanliga, med kr. 31:80 per ton. Av detta belopp erhåller bolaget kr. 22:70 och järnvägen Nynäshamn—Stockholm kr. 9:10 per ton. Härtill kommer omlastning i Nynäshamn med kr. 3:— och hamnavgift i Visby och Nynäshamn med resp. kr. 3:— och kr. 1:50, alltså tillsammans kr. 39:30 per ton.

Vad smör beträffar, som brukar sändas direkt till Stockholm med fartyg, betalar enligt bolagets uppgift Mejeriförbundet kr. 32:— per ton inkl. lastnings- och lossningskostnader. Häri ingår även kostnaden för godsets transport från Mejeriförbundets kylhus vid hamnen till fartyget. Denna transport utföres nämligen av bolaget utan extra kostnad. Hamnavgiften utgår i Visby med kr. 2:50, vilket även är förhållandet i Stockholm.

Fraktsatsen från Linköping, till Stockholm för nyssnämnda varor är kr. 20:30 per ton i vagnslaster om 5 ton.

Länsstyrelsen uppger i detta sammanhang, att S. J:s fraktsats från storleverantören Skåne till Stockholm är 48 kronor 5 öre per ton för smör, kött och ägg. Länsstyrelsen framhåller vidare, att tunggodssåsom spannmål, konstgödning och kraftfoder mycket ofta går med motorseglare, vilka, då de taga full last, kunna offerera lägre priser än bolaget.

Behovet av kylanordningar vitsordas av länsstyrelsen. Sådana kylanordningar vore redan installerade på »Gotland» och skulle även ingå i det planerade nybygget, varför en tillfredsställande lösning här vore att motse.

Vid den av länsstyrelsen föranstaltade undersökningen rörande frakterna hade i övrigt från köpmannahåll ej framkommit några klagomål mot bolagets tariffer.

De av kommerskollegium hörda handelskamrarna hava verkställt vissa undersökningar, av vilka framgår att Gotlandsbolaget — med vilket ett flertal andra företag konkurrera beträffande godsbefordran — bedrivit en taxepolitik som ur handelskamrarnas synpunkt icke givit anledning till berättigade anmärkningar såvitt angår förkrigstidens taxenivå. Vad beträffar krigstidens taxenivå framgår, att Gotlandsbolaget kunnat erbjuda fördelen av ett i jämförelse med annan sjötrafik påfallande gynnsamt taxeläge, i det att bolagets taxehöjningar beträffande trafiken från Gotland inskränkt sig till $\frac{1}{3}$ — beträffande passageraravgifter och godsfrakter i samtrafik $\frac{1}{4}$ — av förkrigsnivån, medan kustlinjernas taxor med priskontrollnämndens medgivande höjts från 50 till 100 %.

Stockholms handelskammare har därutöver lämnat vissa ytterligare uppgifter, av vilka följande här torde böra återgivas.

För de båda största artiklarna, potatis och rotfrukter debiteras en frakt av endast 14—15 kronor per ton (före kriget 10 kronor). Järnvägsfrakten för dessa varor uppges för motsvarande sträcka till ca 40 kr. per ton i sändningar om ett ton. På returesorna medtages fraktfritt sådant skrymmande emballage som ägglådor och smödröttlar, vilket är av särskild betydelse för de gotländska exportörerna.

De av motionärerna kritiserade frakterna synas egentligen avse dyrbarare handels gods. Att frakterna därför äro förhållandevis höga sammanhänger med den tillämpade taxedifferentieringen, som möjliggör att avgifterna för det billigare godset i stället kunna hållas låga.

Motionärerna klaga över att omlastningskostnaderna äro höga. Omlastningar kunna dock icke undvikas. Järnvägsfärjor måste anses uteslutna framför allt på grund av det alltför otillräckliga trafikunderlaget men också med hänsyn till att Gotlands järnvägar äro smalspåriga och att ombyggnaden av Visby hamn bleve mycket dyrbar och ur militärpolitisk synpunkt mindre tillräddlig.

Järnvägsstyrelsen har — liksom lantbruksförbundet — uttalat, att det syntes ligga i bolagets eget intresse att åvägabringa en undersökning rörande taxeläget med syfte att skingra eventuella missuppfattningar eller vidtaga motiverade justeringar. I detta sammanhang framhåller styrelsen vidare bland annat följande.

Vare sig rederirörelsen mellan Gotland och fastlandet bedrives i enskild eller statlig regi, vore styrelsen av den uppfattningen, att avgiftssättningen för person- och godsbefordran borde inriktas på erhållande av inkomster tillräckliga för icke blott täckning av driftkostnaderna utan även förräntning av det i rörelsen investerade kapitalet. Man kunde vid sådant förhållande icke utan vidare utgå ifrån, att i och med övergången i statlig regi skulle komma att tillämpas avsevärt lägre person- och godsavgifter än de nuvarande.

Ångfartygsaktiebolaget Gotland har till slut uttalat, att det vore givet, att bolaget efter det att det pågående kriget avvecklats, liksom efter det förra, komme att successivt revidera taxorna allt efter som trafikkostnaderna minskades. Varken föreningsnämnden eller någon av de till densamma anslutna föreningarna hade ännu så sent som i mars 1945 vänt sig till bolagets styrelse eller till dess ledning med framställning om nedsättning av fraktsatserna för jordbrukets produkter eller med begäran om förhandlingar i sådant syfte.

Sammanfattande uttalanden. *Kommerskollegium* har sammanfattningsvis anfört.

För egen del kan kommerskollegium icke dela motionärernas uppfattning att Ångfartygsaktiebolaget Gotland missbrukat sin ställning eller eljest vanskött sin uppgift. Vål kunna förbättringar i fråga om passagerarnas befordran i vissa avseenden förefalla önskvärda, men motionärerna hava på intet sätt gjort troligt att allvarigare missförhållanden i detta hänseende skulle föreligga av beskaffenhet att kunna läggas bolaget till last. Såväl av motionärernas egna utsagor som av i ärendet inhämtade upplysningar framgår med tydlighet att konstaterade olägenheter huvudsakligen hava sin orsak i förhållanden varöver bolaget icke kunnat råda. Det syntes kollegium också rätt uppenbart, att olägenheterna på det hela taget icke kunnat vara mindre, om trafiken drivits i statlig regi. Kollegium vill i detta hänseende erinra om att såväl statliga som kommunala trafikmedel under krigstiden fått lida avsevärda inskränkningar av beskaffenhet att väsentligt minska de resandes bekvämlighet och fortkomstmöjligheter.

Vad angår sådana olägenheter som enligt motionärernas förmenande genom bolagets förvållande skulle hava åsamkats handel och näringar (genom höga transportkostnader etc.) får kollegium framhålla, att näringslivets representanter i handelskamrarna icke funnit anledning till något som helst klagomål i dylika hänseenden, och kan kollegium för sin del icke finna fog för motionärernas påståenden härutinnan.

Med hänsyn härtill har kollegium icke kunnat finna motionärerna hava förebragt tillräckliga skäl för yrkandet om utredning av den väckta frågan, och avstyrker bifall till motionerna.

De av kommerskollegium hörda tre handelskamrarna och två föreningarna hava var för sig avstyrkt bifall till motionen.

Länsstyrelsen i Gotlands län har efter ingående prövning av frågan kommit till den bestämda uppfattningen, att Ångfartygsaktiebolaget Gotlands handhavande av trafiken mellan ön och fastlandet varit och är sådan, att anledning till krav på statens övertagande av densamma ej förefinnes. Vid bedömning av frågan huru den i motionerna åsyftade förbindelsen i statlig regi mellan Gotland och fastlandet borde komma till stånd, har länsstyrelsen till en början funnit en färjeförbindelse under överskådlig tid framåt vara utförbar. Alternativet att upprätta nya linjer på Gotland vid sidan av de bestående finner länsstyrelsen ej antagligt, bland annat på den grund att tillräckligt trafikunderlag för två konkurrerande linjer ej föreläge. I fråga om motionärernas förslag att staten skulle övertaga bolagets trafik anför länsstyrelsen, att det vore minst sagt högeligen

ovisst, om större fördelar kunde för Gotlands vidkommande vinnas genom ett statligt företag — som dock måste räkna med samma konkurrens från annan sjöfart och flyget — än med det konsoliderade bolag, som nu visserligen till största delen men dock ej uteslutande omhänderhar kommunikationerna mellan Gotland och fastlandet och vars föreliggande nybyggnads- och förbättringsprogram vore sådant, att motionärernas önskemål komme att tillmötesgå.

Länsstyrelsen har avstyrkt bifall till motionerna.

Gotlands handelskammare uttalar sammanfattningsvis, att den ej kan dela motionärernas uppfattning, att varken passagerartrafiken eller godstrafiken mellan Gotland och fastlandet vore ordnad på ett tillfredsställande sätt. Ej heller kunde handelskammaren instämma i motionärernas uttalanden om att trafikförbindelser enligt nutidens krav endast kunde åstadkommas under förutsättning av att staten ombesörjde densamma. Handelskammaren hade ej kunnat finna, att det vore ett allmänt önskemål hos Gotlands befolkning av förbindelser med fastlandet i statlig regi. I den mån sådana förbindelser upprättades skulle detta ganska hårt drabba Visby stad på grund av minskad skatteinkomst och minskade arbetstillfällen. På grund härav avstyrktes motionerna.

Enligt *generalpoststyrelsens* förmenande hade motionärerna icke anfört något bärande skäl för sitt förslag om upprättande av sjöfartsförbindelser mellan Gotland och fastlandet i statlig regi. Styrelsen saknade därför anledning tillstyrka i motionerna ifrågasatt utredning i ämnet.

Järnvägsstyrelsen har ansett alternativet att i statlig regi upprätta nya linjer på Gotland vid sidan av bolagets knappast kunna bli samhällsekonomiskt försvarbart. Järnvägsstyrelsen vore — med beaktande av de affärsintressen, som styrelsen hade att bevaka — ingalunda angelägen att få övertaga den av bolaget bedrivna trafikverksamheten. Styrelsen skulle därför närmast vara böjd att i alla delar avstyrka motionen. Det ginge emellertid i detta sammanhang icke att bortse från den ändring i förhållandena, som framdeles komme att inträda i och med att det av statsmakterna vid 1939 års riksdag beslutade enhetliggörandet av det svenska järnvägsnätet blivit genomfört. I detta enhetliggjorda järnvägsnät vore nämligen både järnvägarna på Gotland och Stockholm—Nynäs järnväg, som även ägde hamnen i Nynäshamn, avsedda att ingå, och mellan desamma låge ju bolagets sjöfartslinje som förbindelseled. Sedan nämnda järnvägar förvärvats av staten — tidpunkten härför kunde icke nu uppgivas eller beräknas — kunde det därför möjligen visa sig, att vissa fördelar skulle kunna ernås genom gemensamt ägarekap och gemensam skötsel av järnvägarna ifråga och bolagets linjesjöfart. Däremot kunde styrelsen icke finna motiverat eller lämpligt att i nuvarande läge söka förvärva bolagets tills vidare utan anknytning till statsbanenätet stående rörelse. Fastmer skulle en sådan isolerad åtgärd kunna befaras få vissa icke önskvärda biverkningar. Även sedan järnvägsförstatligandet genomförts, syntes för övrigt frågan om sagda rederiförvärv böra underkastas en mycket ingående prövning, innan ett ställningstagande skedde.

Järnvägsstyrelsen uttalar till slut, att styrelsens uppfattning i den av motionärerna väckta frågan vore den, att styrelsen, såsom den för närvarande bedömde saken, saknade anledning tillstyrka någon åtgärd i anledning av motionerna, *men att* styrelsen dock icke ville resa erinran mot att principuttalande om utredning, att igångsättas tidigast i samband med beslut om statsförvärv av de i Nynäshamn och Visby anslutande järnvägarna.

Sveriges lantbruksförbund har tillstyrkt en förutsättningslös utredning i enlighet med motionärernas förslag och därvid anfört i huvudsak följande.

Starka principiella skäl tala för att kommunikationerna mellan Visby och fastlandet äro en riksangelägenhet, som lämpligen bör handhas av ett statligt och icke ett enskilt företag. På grund av denna förbindelses särnatur saknas nämligen tillräckligt trafikunderlag för konkurrerande företag, bortsett från mera tillfällig befraktning med skutor och mindre fartyg för speciella ändamål. I själva verket torde bolagets monopolställning få anses vara mera utpräglad än exempelvis enskilda järnvägsföretag på grund av den effektiva konkurrens, som bl. a. bilväsendet erbjuder med järnvägarna. Då vidare staten ansett sig böra sköta förbindelserna för landet i övrigt på ett sådant sätt, att olika landsdelars krav på snabba och effektiva förbindelser och en rättvis taxesättning bli tillgodosedda, är det enligt förbundets mening ett rimlig gotländskt krav att icke i detta hänseende försättas i undantagsställning. Det väsentliga torde emellertid vara, att en monopolställning föreligger, vilken *kan* utnyttjas på ett sätt, som onödigt belastar det gotländska näringslivet eller viss del av detsamma. Genom det vid 1939 års riksdag beslutade enhetliggörandet av det svenska järnvägsnätet torde inom en icke alltför avlägsen framtid järnvägarna på Gotland och Stockholm—Nynäs järnväg, som även äger hamnen Nynäshamn, komma att övergå i statens ägo. Under sådana förhållanden förefölle det än mindre rationellt ur samhällseliga synpunkter, att förbindelsen mellan dessa järnvägar omhändervades av ett enskilt företag.

Gotlands föreningsnämnd har intagit samma ståndpunkt som lantbruksförbundet.

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 öns näringsförhållanden förtjänar särskilt beaktas, har tillstyrkt en utredning av frågan. Såsom även Sveriges

Utskottet.

lantbruksförbund anfört borde det ligga i det allmännas intresse att en objektiv undersökning rörande särskilt taxesättning och tredje-klasspassagerartrafiken verkställes. 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 kommunikationsspörsmål 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 näppeligen 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 ägarskap 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 förstatligande av de till linjen Nynäshamn—Visby anslutande järnvägarna förutsattes nu i motionerna, att sjöfartslinjerna 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 får utskottet hemställa,

att riksdagen må, i anledning av motionerna I:134 och II:249, i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om en allsidig och förutsättningslös utredning rörande sjöfartsförbindelserna mellan Gotland och det övriga Sverige.

Stockholm den 8 juni 1945.

På statsutskottets vägnar:

J. B. JOHANSSON.

Vid förestående ärendes slutbehandling inom utskottet hava närvarit

från f ö r s t a kammaren: herrar *Johan Bernhard Johansson, Lindström, Gränebo, Bernhard Nilsson, Karl Andersson, Heiding, Gustaf Karlsson, Gustaf Iwar Anderson, Ekströmer Johan Eric Ericson, Näsström* och *Albertsson*; samt

från a n d r a kammaren: herrar *Törnkvist, Eriksson* i Stockholm, *Persson* i Tidaholm, *Pettersson* i Dahl, *Staxäng, Hall, Wallentheim, Malmborg* i Skövde, fru *Alvén*, herrar *Åkerström, Johansson* i Mysinge och *Birke*.

Reservation

av herrar *Johan Bernhard Johansson, Bernhard Nilsson, Ekströmer, Staxäng* och *Birke*, vilka ansett, att utskottets yttrande och hemställan bort hava följande lydelse:

»I förevarande motioner har hemställts om utredning av frågan om upprättande av sjöfartsförbindelser mellan Gotland och fastlandet i statlig regi.

Av den i ärendet förebragta utredningen framgår, att — med bortseende från den av krisförhållandena betingade inskränkningen — den mer reguljära trafiken mellan fastlandet och Gotland upprätthållits, i fråga om persontrafiken av Ångfartygsaktiebolaget Gotland samt i fråga om lasttrafiken av nämnda bolag ävensom av Stockholms rederiaktiebolag Svea och Slite Cement- och Kalk aktiebolag. Härjämte har en ej oväsentlig icke reguljär trafik bedrivits med anlitanade av annat tramptonnage.

Motionärerna hava gjort gällande, att varken passagerartrafiken eller gods- trafikerna vore ordnad på ett tillfredsställande sätt, att ansvaret för trafiken nästan helt vilade på ett enskilt företag — Ångfartygsaktiebolaget Gotland — som hade ett om ej formellt så dock faktiskt monopol beträffande passagerartrafiken och som befordrade en betydande del av godstrafiken, att detta bolag visat sig icke kunna bemästra svårigheterna att ordna trafiken samt att — ej minst med hänsyn till att järnvägarna såväl å Gotland som mellan Stockholm och Nynäshamn förr eller senare komme att övergå i statens ägo — trafikförbindelserna mellan fastlandet och Gotland, ordnade efter nutidens krav, endast syntes kunna åstadkommas under förutsättning att staten ombesörjde desamma.

Vad först angår motionärernas uttalande, att Ångfartygsaktiebolaget Gotland ej på ett tillfredsställande sätt skött den persontrafik, bolaget gjort till sin uppgift att upprätthålla, finner sig utskottet böra åberopa motionärernas eget uttalande att båtmaterialen undan för undan genom nyanskaffningar förbättrats samt att ytterligare nyanskaffningar dessutom planerats. Det torde vara uppenbart, att förbättringarna kommit Gotland till godo icke blott ur allmän ekonomisk utan även ur trafikteknisk synpunkt.

Motionärerna hava särskilt påtalat det förhållandet, att hyttplatser icke

kunnat ställas till förfogande för tredjeklasspassagerare. Utskottet vill härutinnan framhålla att, såsom av vissa av de i ärendet avgivna utlåtandena framgår, andraklass hyttplats i prishänseende närmast motsvarar järnvägarnas tredjeklass sovplats. Utskottet, som icke vill förneka önskvärdheten av bättre reseförhållanden i den billigaste reseklassen, vill emellertid åberopa uttalandet av länsstyrelsen i Gotlands län att omfattande åtgärder, utöver redan vidtagna, sedan länge vore planerade och att vissa förberedelser redan vore vidtagna. Härutinnan får utskottet hänvisa till bolagets redogörelse för vidtagna eller planerade åtgärder, vilka senare endast på grund av krisförhållandena icke kommit att realiseras.

Det har framhållits, att förbindelserna under krigsåren försämrats. Det må emellertid härvidlag anmärkas, att detta haft sin grund i förhållanden, varöver bolaget icke kunnat råda. Sålunda har den militära trafiken måst tillgodoses med anlåtande av bolagets båtmateriel. Vidare har bolaget till följd av militära rekvisitioner och rådande knapphet på drivmedel icke kunnat utnyttja hela sitt fartygsbestånd. Det förtjänar jämväl framhållas, att motsvarande inskränkningar i trafiken varit nödvändiga även på fastlandet, och detta jämväl i vad avser i statens regi drivna trafikföretag.

Motionärerna hava vitsordat, att godstrafiken mellan fastlandet och Gotland fördyras därigenom att omlastning mellan båt och järnväg i stor omfattning är ofrånkomlig. Det har emellertid härjämte från motionärernas sida gjorts gällande, att Ångfartygsaktiebolaget Gotland tillämpat en taxepolitik, som betungat det gotländska näringslivet. Gotlands föreningsnämnd har ansett merkostnaderna i förhållande till transportkostnaderna på fastlandet vara väsentligen beroende på de höga sjöfrakterna; Sveriges lantbruksförbund har framfört liknande synpunkter och framhållit, att en objektiv undersökning särskilt rörande taxesättningen borde verkställas. Övriga i ärendet hörda myndigheter — länsstyrelsen i Gotlands län, kommerskollegium och av ärendet berörda handelskammare — hava emellertid, under åberopande av verkställd utredning, innefattande jämförelse mellan vissa fraktsatser å fastlandet och de av bolaget tillämpade, icke funnit anledning till berättigade erinringar mot bolagets taxepolitik. Handelskamrarna hava i fråga om krigstidens taxenivå särskilt framhållit, att bolaget kunnat erbjuda i förhållande till annan sjötrafik påfallande gynnsamma taxor, i det att taxehöjningarna inskränkt sig till $\frac{1}{3}$ — i vissa fall till $\frac{1}{4}$ — av förkrigsnivån mot taxehöjningar för kustlinjerna på 50—100 procent, som av priskontrollnämnden godtagits. Särskilt avseende torde enligt utskottets mening jämväl böra tillmätas järnvägsstyrelsens uttalande, att man icke utan vidare kan utgå från att i och med en övergång i statlig regi avsevärt lägre person- eller godsavgifter än de nuvarande skulle kunna tillämpas.

I fråga om motionärernas uttalande, att Ångfartygsaktiebolaget Gotland skulle innehava ett faktiskt trafikmonopol i fråga om trafiken på Gotland, inskränker sig utskottet till att hänvisa till faktiskt rådande förhållanden, av vilka framgå, att icke något trafikmonopol — vare sig formellt eller fak-

tiskt — föreligger. Av Sveriges lantbruksförbunds yttrande framgår, att något utnyttjande av bolagets förmenta monopolställning i vart fall icke skett.

Motionärerna hava jämväl gjort gällande, att ett allmänt önskemål förefunnnes bland Gotlands befolkning om att förbindelserna mellan fastlandet och ön ordnades i statlig regi. Vilken grund för uttalandet motionärerna hava haft undandragit sig utskottets bedömning; utskottet vill emellertid härvidlag åberopa uttalandet av Gotlands handelskammare, att kammaren ej kunnat finna detta önskemål vara för handen.

Utskottet vill härefter åberopa generalpoststyrelsens uttalande, att — oavsett de av krisförhållandena orsakade oregelbundenheterna, varöfver bolaget icke kunnat råda — något bärande skäl att förstatliga gotlandstrafiken icke förelåge.

Utskottet, som finner uppenbart att vid bedömning av förevarande fråga de under krisåren rådande förhållandena icke böra tillmätas avgörande betydelse, anser det anförda med all önskvärd tydlighet giva vid handen, att vägande erinringar mot ångfartygsaktiebolaget Gotlands sätt att sköta den trafik bolaget tagit som sin uppgift icke kan framställas, och detta icke vare sig med avseende å persontrafiken eller i fråga om de av bolaget tillämpade fraktsatserna.

Frågan uppställer sig emellertid, huruvida det av motionärerna resta kravet på utredning rörande sjöfartsförbindelser mellan fastlandet och Gotland i statlig regi på annan grund kan anses berättigat.

Utskottet har redan erinrat, att järnvägsstyrelsen ansett det tvivelaktigt, huruvida, därest ekonomiska synpunkter anlades, ett förstatligande skulle för gotlandsintressena ställa sig fördelaktigt. Härtill må framhållas, att den för länet mest representativa myndigheten, länsstyrelsen, funnit av motionärerna antydda möjligheter till förbindelsernas förbättrande utförbara eller ock icke ägnade att åstadkomma någon förbättring.

Den av motionärerna begärda utredningen har motiverats jämväl med det i princip beslutade förstatligandet av järnvägarna på Gotland och mellan Stockholm och Nynäshamn. Det är möjligt, att vissa fördelar måhända skulle stå att vinna i fråga om trafiken på och öfver Stockholm genom en närmare samordning av trafikledens olika trafikmedel, sedan järnvägarna övertagits i statens regi. Det är emellertid, såsom järnvägsstyrelsen antytt, ingalunda säkert, att ett förstatligande av bolagets rörelse utgör en betingelse för en dylik samordning. I vart fall syns det utskottet stå klart, att en eventuell utredning härom, såsom järnvägsstyrelsen även påpekat, bör företagas i närmast möjliga anslutning till avgörandet av frågan om järnvägarnas övertagande. För en utredning i angivna hänseende först längre fram talar enligt utskottets mening jämväl det förhållandet, att utredningen i möjligaste mån bör bygga på erfarenheter, vunna under mera normala förhållanden än de som rått under de senaste åren. Jämväl den väntade utvecklingen på flygtrafikens område synes tala för en utredning vid den av järnvägsstyrelsen förordade senare tidpunkten. Härtill kommer, att en utredning nu måhända skulle verka hämmande på bolagets intresse att så snart förhållandena det

medgiva fullfölja av bolaget planerade åtgärder för förbättrande av förbindelserna på Gotland.

Sammanfattningsvis vill utskottet erinra, att samtliga i ärendet hörda myndigheter eller sammanslutningar utom två — Sveriges lantbruksförbund och Gotlands föreningsnämnd — efter utförliga motiveringar avstyrkt igångsättande för närvarande av den av motionärerna ifrågasatta utredningen. Ohållbarheten i förbundets och föreningens erinringar i fråga om taxepolitiken har enligt utskottets förmenande blivit av övriga yttranden bestyrkt, vartill kommer, att, såsom ock i ärendet framhållits, någon hänvändelse till Ångfartygsaktiebolaget Gotland med begäran om nedsättning av fraktsatserna för jordbrukets produkter eller om förhandlingar i dylikt syfte icke gjorts, ävensom att bolaget förklarar sin avsikt vara att, så snart en ändring i krisförhållandena det medgäve, successivt revidera taxorna. Enligt utskottets förmenande har sällan ett motionsvis framställt yrkande blivit genom införskaffade yttranden mer sakligt tillbakavisat än det förevarande. Även utskottet anser för sin del, att den av motionärerna föreslagna utredningen i nuvarande läge icke är motiverad.

Under åberopande av det anförda får utskottet hemställa,

att motionerna I: 134 och II: 249 icke må till någon riksdagens åtgärd föranleda.»