



**National Library
of Sweden**

Denna bok digitaliserades på Kungl. biblioteket år 2012

X. A. S. O. U.
STATENS OFFENTLIGA UTREDNINGAR 1934:34
KOMMUNIKATIONSDEPARTEMENTET



VARUTRAFIKEN MED BIL

SAMT

STATISTISK OCH KARTOGRAFISK ÖVERSIKT AV
TOTALA VARUTRAFIKEN TILL OCH FRÅN
STOCKHOLM UNDER MAJ MÅNAD 1932

AV

OLOF JONASSON

Docent vid Handelshögskolan i Stockholm

—
Separatbilaga till
1932 års trafikutrednings betänkande
den 19 jan. 1934

1-2

S T O C K H O L M

I 9 3 4

Statens offentliga utredningar 1934

Kronologisk förteckning

2. Arbetslöshetsutredningens betänkande. 2. Bilagor, band 2. Finanspolitikens ekonomiska verkningar. Av G. Myrdal. Norstedt. xij, 279 s. S.
2. Arbetslöshetsutredningens betänkande. 2. Bilagor, band 3. Löneutvecklingen och arbetslösheten. Av A. Johansson. Norstedt. vj, 162 s. 1 bil. S.
3. 1933 års teaterutrednings betänkande. Del 1. De fasta statsunderstödda teatrar. Norstedt. 164 s. E.
4. Betänkande med utredning och förslag rörande organisationen av försöksverksamheten på växt- och trädgårdsodlingens område. Kihlström. 198 s. Jo.
5. Betänkande med förslag angående frågan om lämpliga åtgärder till skydd för sjömän vid besök i utländska hamnar. Idun. 268 s. H.
6. Utredning med förslag om åtgärder för åstadkommande av billiga egnahemsbyggnader. Lindström. 56 s. Jo.
7. Betänkande i fråga om inrättande av ett institut för medellång och långfristig kreditgivning åt företag inom näringslivet. Marcus. 54 s. Fi.
8. Betänkande med förslag till sjöarbetstidslag. Norstedt. 120 s. H.
9. Medicinalstyrelsens förslag till nya författningsbestämmelser angående statsbidrag till avlöning åt distriktsköterskor m. m. Marcus. 66 s. S.
10. Utlåtanden över utredningen angående tredje mans rätt till neutralitet i arbetskonflikter m. m. Norstedt. 214 s. S.
11. Utredning angående åtgärder för bekämpande av ungdomsarbetslösheten. Beckman. (2), 176 s. S.
12. Arbetslöshetsutredningens betänkande. 2. Bilagor, band 4. Penningpolitik, offentliga arbeten, subventioner och tullar som medel mot arbetslöshet. Av B. Ohlin. Norstedt. viij, 176 s. S.
13. Stadshypotekssakkunnigas betänkande med förslag till förordningar angående konungariket Sveriges stadshypotekskassa samt angående grunderna för stadshypoteksföreningars bildande och verksamhet m. m. Marcus. 102 s. Fi.
14. Undersökningar angående det sociala hjälpklientelet. Av T. Jacobsson. Norstedt. 228 s. S.
15. Betänkande med förslag till bestämmelser angående upphandling av lanbruksprodukter m. m. för statens och kommunala inrättningars behov. Marcus. 88 s. Fi.
16. Betänkande med förslag till lag angående vissa ekonomiska stridsåtgärder m. m. Norstedt. 106 s. S.
17. Statliga cement- och betongbestämmelser av år 1934. Norstedt. 56 s. K.
18. 1928 års pensionsförsäkringskommitté. Betänkande med förslag rörande revision av den allmänna pensionsförsäkringen. Beckman. vij, 362 s. S.
19. Pensionsförsäkringsreformen. Kortfattad framställning av 1928 års pensionsförsäkringskommittés förslag rörande revision av den allmänna pensionsförsäkringen. Beckman. 26 s. S.
20. Betänkande med förslag till bestämmelser angående upphandling av inhemskt bränsle för statens stationära anläggningar m. m. Marcus. 54 s. Fi.
21. 1933 års teaterutrednings betänkande. Del 2. Utredning rörande teaterförhållandena i riket. Norstedt. 139 s. 8 pl. E.
22. Betänkande angående den slutna kroppssjukvården i riket jämte vissa därmed sammanhängande spörsmål. Norstedt. (2), 753 s. S.
23. Betänkande med förslag angående bemanning av svenska fartyg jämte statistisk utredning angående svenska handelsflottans bemanning år 1931. Norstedt. 174 s. H.
24. Förslag till psalmbok för svenska kyrkan. Uppsala. Almqvist & Wiksell. viij, 704 s. E.
25. Förslag till alternativa koraler. Centraltryckeriet. (4), 31 s. E.
26. Utredning i fråga om användandet av postsparbankens medel. Marcus. 48 s. K.
27. Teknisk-ekonomiska utredningar rörande vägväsendet. Del 1. Vägar. Haggström. 434 s. K.
28. Teknisk-ekonomiska utredningar rörande vägväsendet. Del 3. Avgivna utlåtanden. Haggström. 47 s. K.
29. 1930 års pensionssakkunniga. Betänkande rörande familjepensionering för tjänstemän vid den civila statsförvaltningen och för arbetare i statens tjänst. Norstedt. 167 s. Fi.
30. Utlåtanden över betänkande med förslag till lag angående vissa ekonomiska stridsåtgärder m. m. (Trettonmannakommissionens betänkande.) Norstedt. 227 s. S.
31. Betänkande angående omorganisation av landsfogdetjänsterna. Norstedt. 111 s. Ju.
32. Betänkande med förslag till lag om virkesmätning m. m. Marcus. 188 s. Jo.
33. Järnvägs- och automobiltrafik. Tullberg. (2), ix, 260 s. K.
34. Varuträffiken med bil samt statistisk och kartografisk översikt av totala varuträffiken till och från Stockholm under maj månad 1932. Av O. Jonasson. Separatbilaga till 1932 års trafikutrednings betänkande den 19 jan. 1934. Tullberg. 52, 44 s. K.

Anm. 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. Enligt kungörelsen den 3 febr. 1922 ang. statens offentliga utredningars yttre anordning (nr 98) utgivas utredningarna i omslag med enhetlig färg för varje departement.

VARUTRAFIKEN MED BIL

MELLAN STOCKHOLM
(= STOR-STOCKHOLM) OCH
LANDSORTEN

*MED SÄRSKILD HÄNSYN TILL KONKURRENSEN
MELLAN JÄRNVÄG, BÅT OCH BIL*

SPECIALUNDERSÖKNING

UTFÖRD PÅ UPPDRAG AV DEN GENOM KUNGL. MAJ:TS
BESLUT ÅR 1932 TILLSATTA TRAFIKUTREDNINGEN

AV

OLOF JONASSON

DOCENT VID HANDELSHÖGSKOLAN I STOCKHOLM

STOCKHOLM 1934

A.-B. HASSE W. TULLBERGS BOKTRYCKERI



AN ACT TO AMEND THE

ACT OF THE 18TH MARCH 1877

IN RELATION TO THE

LANDS OF THE

GOVERNMENT OF THE

WEST INDIES

IN THE

SEVENTH YEAR OF THE

REIGN OF HER MAJESTY

THE QUEEN

IN THE

Trafikens utveckling och nuvarande omfattning.

Motortrafikens snabba och kraftiga utveckling i vårt land har givetvis i allra högsta grad gjort sig gällande även för Stockholms varutrafik. Av tillgängliga uppgifter över antalet lastautomobiler vill det synas, som om denna trafik för Stockholms vidkommande utvecklats vida raskare än för landet i övrigt, vilket också är naturligt, enär varuomsättningen per individ över huvud taget är större bland stadsbefolkningen än hos landsbygdens folk. Vid 1932 års slut innehade Stockholm (administrativa Stockholm) 6 559 och Stockholms län 2 528 registrerade lastautomobiler eller icke mindre än 16 resp. 6 % av hela landets bestånd, under det att Stockholms och Stockholms läns andelar av hela rikets folkmängd voro vid samma tidpunkt betydligt lägre eller resp. 8 och 4 %. Då icke blott större delen av huvudstadens och Stockholms läns utan också ett ej ringa antal av övriga läns lastbilar ombesörja varutrafik med Stor-Stockholm, är man berättigad anse, att en betydande del av Sveriges totala inrikes varutrafik med bil kommer på Stockholm med förorter. Härtill kommer att lastbilstransporterna inom den slutna delen av Stockholm samt mellan denna och dess förorter och emellan dessa inbördes äro betydande och relativt sett större än för andra svenska städer.

Det är ett ofrånkomligt faktum, att varutransporterna med bil redan nu fått en betydande omfattning inom landet och denna undersökning¹ bekräftar detta förhållande ytterligare. Totala inrikes varutransporten till Stor-Stockholm under maj månad 1932 visar nämligen en kvantitet av 217 385 ton. Denna fördelade sig per järnväg med 28 %, per bil med 18 % och per båt med 54 %. Motsvarande transport från Stockholm uppgick till 146 115 ton, av vilka 27 % utfördes per järnväg, 25 % per bil och 48 % per båt.²

Det är uppenbart, att hela landets kommunikations- och transportväsen samt förhållanden, som på det intimaste sammanhånga härmed, särskilt den bebyggelsegeografiska utvecklingen, kommit och kommer i ett väsentligen annorlunda läge genom tillkomsten av det nya kommunikationsmedlet. Här är det icke platsen utreda, huruvida biltrafikens utveckling alltigenom varit *sund eller icke*, samt i vilken utsträckning biltransporterna eller den ännu rådande *depressionen* inverkat på de äldre kommunikationsföretagens räntabilitet eller taga ställning till frågan om järnvägarnas och rederiföre-

¹ Undersökningen utgör en del av den *ekonomisk-geografiska undersökningen av Stockholm med förorter*, som under huvudledning av prof. Hans W:son Ahlmann utföres för Stadskollegiets i Stockholm ekonomisk-geografiska kommittés räkning och med ekonomiskt bidrag av Stockholms stadsfullmäktige.

² Med Stockholm eller Stor-Stockholm har förståtts i detta sammanhang förutom det administrativa Stockholm med förorter, ett område innefattande den befolkning, uppskattad till c:a 600 000 människor, som för sitt arbete är väsentligen beroende av huvudstaden.

tagens svårigheter att *hålla utgifterna*¹ i ekonomisk nivå med trafikinkomsterna. Följande förhållanden ha dock sitt intresse och sin betydelse att omnämna även i detta sammanhang för att därigenom bättre förstå den efterföljande framställningen.

Då å ena sidan ett nytt transportmedel tillkommit, som på mycket kort tid upptagit en betydande trafik, och å andra sidan äldre kommunikationsmedel, särskilt järnvägarna, ha större delen av sitt nedlagda kapital fastlåst i vagnspark, stationsbyggnader, räls m. m., som svårigen kan begagnas för nytt ändamål, måste uppstå allvarsamma motsättningar, som genom depressionen ytterligare skärpts. Det är dessa motsättningar av mer eller mindre temporär art, som bl. a. har påfordrat statsmakternas ingripande. Med rätt säges också i 1932 års riksdagsskrivelse till Konungen, i anledning av dels riksdagens revisorers uttalande angående åtgärder för reglering av konkurrensförhållandet mellan järnvägs- och automobiltrafiken, dels ock i ämnet väckta motioner m. m., bl. a. följande²: »Då kommunikationsmedlen äro avsedda att tjäna samhället i dess helhet och icke få anses vara självändamål, bör enligt riksdagens mening statens kommunikationspolitik syfta till att främja utvecklingen av sunda och för samhällslivet gagneliga kommunikationsorgan. I den mån ett kommunikationsmedel på grund av teknikens utveckling förlorat sin betydelse, så att dess uppgift bättre tillgodoses genom ett annat kommunikationsmedel, böra åtgärder icke tillgripas för att på konstlad väg öka dess livslängd. Härvid bör likväl ej förbises, att i särskilda fall samhällsintressen eller andra skäl kunna motivera ett stöd från det allmänna åt kommunikationsföretag, som eljest icke kunna ekonomiskt bestå.»

Biltrafikens utveckling och förmåga att erövra gods från särskilt järnvägarna står i intimaste samband även med järnvägarnas tariffer för befordran av gods. För fastställande av godstaxan ha, som bekant, tvenne principer varit bestämmande. Tariffer för olika slag av varor (enligt taxans godsindelning) ha nämligen satts med hänsyn *dels* till varornas *värden* (»förmåga att bära frakt»), *dels* till graden av de använda vagnarnas belastning och vagnslasternas storlek eller med andra ord i förhållande till den transporterade mängdens *vikt och volym*.

I värdetarifferingsprincipen ingå såväl omedelbart verkande företagsekonomiska som allmänekonomiska, sociala, strategiska och indirekt verkande järnvägsekonomiska moment. Med biltrafikens tillkomst, som brutit järnvägarnas tidigare monopolställning, bli järnvägarna nödsakade att för sin godstrafikpolitik mer och mer anlägga uteslutande företags- eller järnvägsekonomiska principer och liksom bilarna övergå till att i allt större utsträckning fastställa frakten med hänsyn till graden av vagnarnas belastning och godsets skrymmande natur.

Ovan framförda synpunkt har också varit bestämmande i de förslag angående tariffering av vagnslastgoods och styckegods, som framlagts av utsedda delegerade för Kungl. järnvägsstyrelsen och Svenska järnvägsföreningen och som sedan 1 januari detta år genom Kungl. Maj:ts beslut tillämpas.³

¹ Se härom bl. a. *Sven Brismän*: Järnvägarnas klagan. Göteborgs handels- och sjöfartstidning, 11 nov. 1932. *Lars Akselsson*: Översikt över det järnvägsekonomiska läget och framtidsperspektivet. Nordisk järnbanetidskrift 1928. *Nationalekonomiska föreningens förhandlingar 1933*: Diskussionen om »Järnvägar och bilar».

² Riksdagens skrivelse nr 364 för år 1932.

³ Utredningar rörande revidering av statens järnvägars godstaxa: I. Utredning och förslag angående tariffering av styckegods av den 15 mars 1930. Stockholm 1933. II. Utred-

Genom den ekonomisk-geografiska undersökningen över varutrafiken mellan landsorten och storstaden Stockholm har erhållits en mera exakt kännedom, än man förut hade, om de jämförelsevis stora varumängder, som även med bil framforslas på de svenska landsvägarna. Till Stockholm inkommo under veckan 1—7 juni 1932 8 792 ton medan 7 852 ton varor lämnade Stockholm per lastbil. Om denna vecka vore för biltrafiken representativ för närmast föregående veckor under maj, under vilken månad varutrafiken per järnväg, båt och post även räknades, vilket den det året torde vara (tiden för pingsten, som i det här fallet spelar roll, inföll 1932 under mitten av maj), skulle biltrafikens andel i Stockholms varutrafik, ej ligga så avsevärt efter järnvägarnas.¹

Genom det kartografiska åskådliggörandet² av lastfordonsräkningens resultat, som förefinnes i slutet av denna bilaga, erhålles en klar uppfattning av biltrafikens allmänna drag. De två kartorna över den totala biltrafiken i riktningarna från och till Stockholm (sid. 28 och 29) äro anmärkningsvärt lika, vilket ej är fallet med motsvarande kartor över transportererna per järnväg (sid. 26 och 27) och båt (sid. 30 och 31). Detta skulle i så fall betyda, att även om, som längre fram skall visas, tomgång eller svagt utnyttjande av lastningsförmågan i rätt hög grad förekommer vid transport per bil, så är detta vanligare för järnvägstrafiken och än mer typiskt för transporter per båt. Kartorna visa också, att biltrafiken söderifrån, varest jordbruket är bättre, bebyggelsen tätare och vägnätet därför mera utbyggt, är större men ej i så hög grad som man à priori tänkt sig. Södra Sverige spelar för biltrafiken något större roll som tillförselområde för Stockholm än norra delarna av vårt land. Detsamma är fallet med tåg- och båttrafiken av livsförnödenheter. Dock är för järnvägarnas del den *totala* tillförseln norrifrån, tvärt emot gängse uppfattning, något större än söderifrån, vilket svårigen kan förklaras av att vara en tillfällighet eller en följd av säsongartade förhållanden.³

Över huvud taget gäller generellt sett, att konkurrensen mellan olika slag av kommunikationsmedel finnes varje dag och varje stund, samt att, åtminstone för Stockholms varutrafiks vidkommande, ojämn varutrafik, beroende på säsongartad produktion och därav beroende säsongkonsumtion eller som en följd av klimatiska förhållanden såsom ishinder, vilka kunna förhindra sjöfarten, äro av mindre stor betydelse. *För att bedöma frågan om konkurrensen mellan järnväg, bil, båt eller post kan därför en undersökning sträckande sig endast över en kortare tid vara tillfyllest.* Detta be-

ning och förslag angående provisorisk reglering av de högsta vagnslasttarifferna av den 30 juni 1933. Stockholm 1933.

¹ Vid jämförelse de olika trafikmedlen emellan har i det följande biltrafikens veckotal multiplicerats med 4,5, varigenom de i möjligaste mån svara mot trafiken för hela maj månad ifrågavarande år.

² Till denna bilaga fogade kartor (sid. 26—52) utgöra emellertid endast en del av det kartografiska åskådliggörandet av denna undersökning. Samtliga kartor komma att ingå i publikationerna angående huvudresultaten av hela *den ekonomisk-geografiska undersökningen av Stockholm*. En förteckning över samtliga kartor jämte kortare text är tryckt i tidskriften *Ymer*, 1933, h. 4.

³ Under förutsättning av att statens järnvägar måste begränsa sig till endast en rangeringsbangård i Stockholm, ha tydligen de fel, vilka förmena, att denna ej, som nu är fallet, skulle ligga norr utan i stället söder om staden. Det är emellertid sannolikt, att de säregna trafikförhållandena i huvudstaden, väsentligen som följd av den smala passagen vid slussen av trafiken mellan södra och norra stadsdelarna, redan nu trafik-ekonomiskt sett motivera två större rangeringsbangårdar, en på norr och en på söder.

kräftas också av företagna speciella *stickprovsundersökningar* för varustransporter under längre tid. Dessa specialundersökningar visa tillika, att i *stort sett tillförsel- resp. avsättningsområdena för maj månad 1932 äro ungefär desamma som för hela året*, även om tillförseln resp. utförseln för denna månad utgjort t. ex. $\frac{1}{10}$, $\frac{1}{12}$ eller $\frac{1}{14}$ av hela årets till- resp. utförsel.

Då insamlandet och bearbetningen av primärmaterial för en undersökning av detta slag kräva såväl mycken tid som pengar har utredningen för övrigt omfattat så lång tid som över huvud taget varit möjligt.

Vad transporten på de olika huvudvägarna till Stockholm beträffar, visar sig denna variera i intensitet rätt avsevärt. Störst är trafiken i bägge riktningarna på Södertäljevägen (räkningspunkt Segeltorp), som är infartsled från södra Sverige, och varöver större delen av trafiken även från Väst-kusten söker sig. Därefter i betydelse kommer Uppsalavägen (räkningspunkt Tureberg), varöver trafiken från Norrland går fram. För fjärrtrafiken är därefter viktigast Västeråsvägen (räkningspunkt Spånga), som samlar huvudtrafiken från de västliggande länen norr om Mälaren, Hjälmaren och Vänern. Den lokala biltrafiken med Södertörn (över räkningspunkterna Tallkrogen och Skarpnäck) visade sig dock överflygla trafiken på Västeråsvägen, till en del beroende på att räkningspunkterna här måste förläggas i Stor-Stockholms ytterområde och ej odiskutabelt *utanför* storstaden. Trafiken med Roslagen, som i huvudsak går fram på Norrtäljevägen (räkningspunkt Täby), i mindre mån på Vaxholmsvägen (räkningspunkt Roslags-Näsby), är också omfattande. Av mindre vikt är den lokala trafiken med Mäläröarna (räkningspunkt Nockebybron) och Värmdö (Skurubron) samt på Huddingevägen (räkningspunkt Huddinge).

Trafikens intensitet i förhållande till väglängden.

Av den kartografiska framställningen över varutrafiken per bil till och från Stockholm, som grundar sig på material från lastfordonsräkningen den 1—7 juni 1932, framgår som ett första och starkt intryck *biltransporternas karaktär av i huvudsak närtrafik*, och av tabellen här nedan framstår detta förhållande än ytterligare.

Genom undersökningen av varutrafiken landsvägledes till resp. från Stockholm visades också, vad man tidigare kände genom föregående räkningar

Den transporterade vikt mängden till resp. från Stockholm med fördelning på län under räkningsveckan 1—7 juni 1932.

Från, resp. till	Till Stockholm		Från Stockholm	
	Ton	Procent	Ton	Procent
Närliggande län (Stockholms län).....	6 816,9	77,5	6 220,3	79,2
Län inom rayon av:				
ca 50—200 km (Uppsala, Södermanlands, Västmanl:s)	1 585,2	18,0	1 131,7	14,5
ca 200—300 km (Östergötlands, Örebro, Kopparbergs, Gävleborgs).....	268,2	3,1	393,8	5,1
ca 300—400 km (Jönköpings, Skaraborgs, Värmlands)	90,9	1,0	68,8	0,8
ca 400—500 km (Kronobergs, Kalmar, Kristianstads, Hallands, Älvsborgs, Göteborgs och Bohus län)	30,7	0,4	37,4	0,4
över 500 km från Stockholm.....	0	0	0	0
Summa	8 791,9	100,0	7 852,0	100,0

av antalet lastfordon, nämligen att varutransporterna per hästskjuts eller kärra praktiskt sett äro obefintliga mellan Stockholm och landsorten.

Stockholms län, som i stort sett ligger inom en rayon av upptill 50 km från Stor-Stockholm, upptog under räkningsveckan närmare 80 % av Stockholms lastfordonstrafik. Detta är så mycket mer anmärkningsvärt, som en del av länet medräknats till Stor-Stockholm, och återstående del är avsevärt mindre till såväl yta som folkmängd än med detta län i tabellen jämförda sammanslagningar av län. Efter Stockholms län minskades trafikintensiteten hastigt. Län inom en rayon av omkring 50—200 km från Stockholm, d. v. s. Uppsala, Södermanlands och Västmanlands län, hade endast omkring 15 % av totala biltransporterna på Stockholm och Östergötlands, Örebro, Kopparbergs och Gävleborgs län, som ligga omkring 200—300 km från Stockholm fingo föga mer än 4 %. Till Jönköpings, Skaraborgs och Värmlands län inom rayonen av 300—400 km gick knappt 1 % och till Kronobergs, Kalmar, Kristianstads, Hallands, Älvsborgs samt Göteborgs och Bohus län, på ett avstånd av c:a 400—500 km, blev den samlade trafiken med Stockholm i bägge riktningar ej fullt $\frac{1}{2}$ % av totala biltransporterna. Län på längre avstånd än 500 km uppvisade under räkningsveckan ingen varutrafik per bil med Stockholm.

Företagna stickprovsundersökningar bekräfta i stort sett riktigheten av biltrafikens huvudkaraktär av närtrafik. Visserligen kunna framhållas förhållanden, som tala för en mera betydande fjärrtrafik, men å andra sidan kunna biltransporterna på de kortare avstånden framhållas såsom mer betydelsefulla, än vad som framgått av resultatet av denna lastfordonsräkning.

Fjärrtrafik och även en mera ordnad sådan eller s. k. linjetrafik existerar tydligen i större utsträckning än vad som framgår av den företagna trafikräkningen. Konserver kunna således forslas till Stockholm med bil från Bohuslän, glasvaror från Småland och diverse mejerialster från Malmöhus län. Det kan också vara möjligt, vilket förekommer, att omlastning på vägen äger rum, varigenom mellanliggande län upptagits såsom varans ursprungsområde.

Men å andra sidan förekommer biltrafik med Stor-Stockholm, som icke medräknats, vilken uteslutande är av mera lokal art. Som nämnt räknades trafiken efter de 10 stora infartslederna till Stockholm. Men utöver dessa leda också ett par mindre vägar in till staden, vilka förmedla trafik mellan storstaden och en närliggande mindre bygd. Detta gäller särskilt två vägar, nämligen vägen ut till Hässelby samt vägen till Saltsjöbaden, vilka kunna upptaga trafik från en bygd, som icke inrangerats under begreppet Stor-Stockholm, taget i här åsyftad bemärkelse. Varutrafiken på dessa mindre vägar med storstaden är emellertid mycket obetydlig och har för övrigt för ett par viktigare varuslag tagits behörig hänsyn till. Denna mera lokala biltrafik har för övrigt aldrig konkurrerat nämnvärt med järnvägarna och endast i begränsad utsträckning med båtarna.

Intrycket av biltrafikens hittillsvarande huvudkaraktär av närtrafik skärpes ytterligare, om man följer trafiken från räkningpunkterna in mot centrum av storstaden. Genom vissa räkningar, som tid efter annan utförts av såväl staden som länet, äro dessa förhållanden tämligen väl kända, vad antalet bilar beträffar. Enligt dessa av Stockholms gatukontor utförda trafikräkningar har man funnit, att trafikens intensitet ökas mycket hastigt inåt staden, så att den i allmänhet från trafikräkningpunkterna, belägna i utkanten av förorterna, blivit 7 gånger större vid broarna och tullarna (Norr-

tull, Roslagstull, Hornstull, Skanstull och Danvikstull och Liljeholmsbron) intill det egentliga Stockholm, för att sedan vid broarna till Gamla staden eller Staden inom broarna, (Vasabron, Norrbro, V. Slussbron och Ö. Slussbron) bilarnas antal ytterligare 3:dubblats. Om nu varutrafiken stode i proportion till antalet bilar, vilket den icke gör, då antalet tomma och obetydligt lastade bilar stiger på kortare avstånd, skulle varutrafiken vid broarna, som leda in till Gamla staden, vara i stort sett ända till 21 gånger större än vid räkningspunkterna. I vilket fall som helst ökas emellertid varutrafiken per bil mycket hastigare, än vad man i allmänhet torde anse, från räkningspunkterna och in mot stadens centrum eller på ett avstånd av endast omkring 10 km.

I detta sammanhang bör understrykas, vad här ovan något berördes, nämligen att *bilar i fjärrtrafik ha utnyttjat sin lastningsförmåga i mycket hög grad*, och att på dessa avstånd bilar utan last i endera riktningen höra till undantagsfallen. Den utförda bilräkningen ger ett ganska klart besked även

Antalet lastade resp. tomma lastbilar jämte utnyttjningsprocent i trafik med olika län under räkningsveckan 1—7 juni 1932.

	Till Stockholm		Från Stockholm		Antal lastade bilar i proc. av samtliga
	lastade bilar	tomma bilar	lastade bilar	tomma bilar	
Närliggande län (Stockholms län)	5 691	5 649	7 540	4 332	57,0
Län inom rayon av:					
c:a 50—200 km (Uppsala, Södermanlands, Västmanlands)	816	197	814	268	78,0
c:a 200—300 km (Östergötlands, Örebro, Kopparbergs, Gävleborgs)	153	22	191	37	85,0
c:a 300—400 km (Jönköpings, Skaraborgs, Värmlands)	38	4	28	11	82,0
c:a 400—500 km (Kronobergs, Kalmar, Kristianstads, Hallands, Älvsborgs, Göteborgs och Bohus län)	11	4	16	3	80,0
över 500 km från Stockholm	—	1 —	—	—	—
Summa	6 709	5 876	8 586	4 651	59

¹ En tom lastbil förekom till Västerbottens län, men då denna sannolikt var inköpt i Stockholm och på väg till Västerbotten för att där insättas i trafik, har den ej medräknats.

Skissen å bredvidstående sida grundar sig på en av Stockholmsförordrernas regionplane-kontor utförd kartografisk bearbetning av Stockholms läns trafikräkning den 28 oktober 1930.

Varutrafikens intensitet har erhållits genom att multiplicera antalet passerade lastbilar med den godsmedelvikt (= c:a 500 kg)² lastbilarna visade sig ha på dessa vägar vid tiden för lastfordonsräkningen 1—7 juni 1932, vilken på föranstaltande av den ekonomisk-geografiska undersökningen av Stockholm utfördes av Stockholms stads gatunämnd.

I stort sett är bilden av varutrafiken per bil vid de övriga infartslederna till Stockholm likartad denna, fastän Södertälje-, Uppsala- och Västeråsvägarna uppvisa en något större trafik längre från Stockholm utgörande fjärrtrafiken med den mera avlägsna svenska landsorten.

² Motsvarande godsmedelvikt per bil för totala biltransporterna till och från Stockholm vid samma tid var 644 kg eller i runt tal 650 kg.

om denna sak. Detta har sin betydelse som varning för att *utan korrigering av något slag draga slutsatser om varutransporten per bil på grundval av de hela landet omfattande stora räkningarna av antalet bilar*, som vid tidpunkten för ifrågavarande räkning (1926 eller 1931) kördes på de viktigare landsvägarna i Sverige.¹ I primärmaterialet från dessa räkningar finnas nämligen inga som helst uppgifter om varutransporterna.

Tabellen ger vid handen, att medan föga mer än hälften av bilarna på Stockholms län voro lastade, minskas procenten tomma bilar allt efter som vägvästandet ökas. I själva verket förekommer praktiskt taget ingen tomgång på de längre avstånden. Att under räkningsveckan några tomma bilar även till och från de längre bort belägna länen förekommo, berodde på, att några sådana bilar räknades 3 à 4 gånger: en gång till och en gång från Stockholm men dessutom på väg till eller från ort liggande strax utanför ringen av räkningspunkten. I senare fallet borde trafiken ansetts som närtrafik, och liksom för denna förekom tomgång i endera riktningen.

Då antalet bilar under räkningsveckan uppgick till 25 826 st. och den transporterade viktmängden till 16 644 ton, var under denna tid *medelvikten gods per lastbil 644 kg*. Trots detta relativt svaga utnyttjande av bilarnas lastningskapacitet har utvecklingen i mån som tekniska förbättringar av vägar och lastbilar fortskridit ännu så länge i Sverige gått i riktning mot användandet av allt större och tyngre vagnar.

Av vad som sagts över lastbiltrafikens huvudkaraktär som förmedlare av transporter på de kortare och medellånga avstånden borde följa, att *på dessa distanser och ej i fjärrtrafiken järnvägarna och båtarna mött den hårdaste konkurrensen*. En undersökning av utvecklingen av järnvägarnas fraktstyckegods och vagnslastgods med fördelning på avstånd under senaste år samt ett studium av de enskilda banornas ekonomiska ställning bekräfta i stort sett riktigheten av ovannämnda förmodande.

Av utrymmesskäl hänvisas i detta avseende till vad härom anförts i förut (sid. 4) nämnda utredningar rörande revidering av statens järnvägars godstaxa samt till huvudbetänkandet.

Bristen på material omöjliggör en med järnvägarna motsvarande utredning för sjötrafiken.

Det förhållandet att regionalt sett godstrafiken på järnvägarna och båtarna uppvisar tillbakagång med minskning i trafikavståndet beror emellertid ej enbart på bilkonkurrensen utan även på *depressionen*. Under uppåtgående konjunktur stiger trafiken (förnämligast av massgodsvaror för export) på kortare avstånd i högre grad än på längre distanser, vilket också den nuvarande tendensen till återhämtning tydligt visar, vad järnvägstrafiken beträffar.

Godstrafikens utveckling vid de enskilda järnvägarna sedan 1925.

Av det sagda har bl. a. framgått, att i allmänhet, som en följd av bilarnas företräden vid varutransporter på de kortare avstånden, järnvägstrafiken och sannolikt även sjötrafiken i första hand drabbats kännbart av bilkonkurrensen på dessa avstånd. Om denna iakttagelse är riktig, har man också anledning antaga, att *de enskilda järnvägarna med kort banlängd lida mer*

¹ Statens vägtrafikräkning 1926 resp. 1931. Stockholm 1928 resp. 1933.

av konkurrensen från det nya transportmedlet än järnvägar med lång banlängd. För att belysa riktigheten av detta antagande, tidigare framfört även i den allmänna diskussionen,¹ har följande sammanställning utarbetats, visande den egna varustrafiken vid vissa enskilda järnvägar sedan år 1925. Av flera anledningar äro uppgifter över den egna varustrafiken att föredraga framför den totala eller sådan enbart i samtrafik, bl. a. därför att i den egna trafiken några dubbelräkningar icke kunna ingå. I samtrafiken däremot dubbelräknas trafikmängden i vikt räknat för varje ny järnväg som tillkommer. Då järnvägens banlängd icke alltid till följd av egna bibanor utgör banans längsta transportlängd, har tabellen kompletterats med uppgifter även för medeltransportlängden på varje järnväg.

Vid ett studium av tabellen framgår särskilt följande, värt att framhålla i detta sammanhang:

1. I stort sett uppvisar godstrafiken en utveckling, som i de stora dragen följer den allmänna konjunkturutvecklingen. Särskilt gäller detta för statens järnvägars totala trafik och de enskilda järnvägarnas sammanlagda trafik.

För att ytterligare belysa detta förhållande och för att få en viss föreställning om depressionens andel på godstrafikens tillbakagång ha sammanställts kurvor över den internationella och svenska produktionsutvecklingen

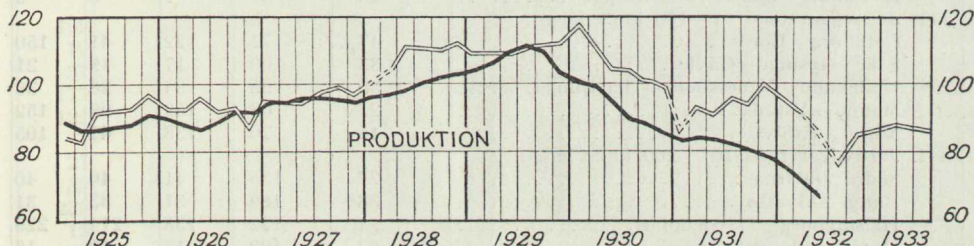


Diagram visande den internationella (heldragen linje) och den svenska (dubbellinje) produktionsutvecklingen sedan 1925.

Produktion: Internationellt: Medeltal av indices för industriproduktionen i tio länder enl. Institut für Konjunkturforschung. 1928 = 100. — Sverige: Industriförbundets produktionsindex, totalt. 1930 = 100. — Båda serierna med utjämnande säsongvariationer.

Källa: Det ekonomiska läget, 1932, nr 5, Industriella meddelanden.

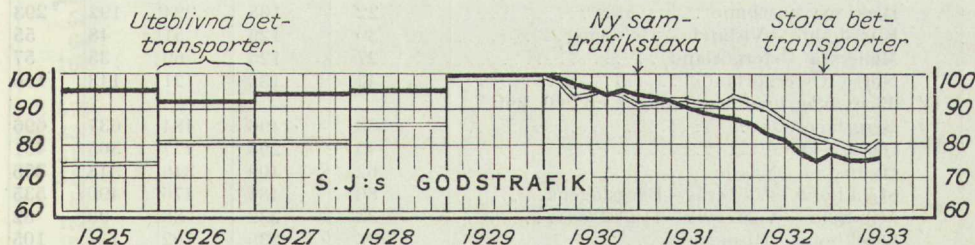


Diagram visande utvecklingen sedan 1925 av S. J:s egen vagnslastgodstrafik (exkl. lapp-landsmalm) i ton (heldragen linje) och tonkilometer (dubbellinje), enligt av S. J. lämnade uppgifter.

Indextal: år 1929 = 100; fr. o. fr. år 1930 med utjämnande säsongvariationer (rörliga årssummer).

¹ Bl. a. av Lars Akselsson och Sven Norrman.

samt statens järnvägars godstrafik i egen trafik under motsvarande tid, mått såväl i ton avgiftspliktigt gods som för motsvarande gods i tonkilometer. Tonkilometer ger ett bättre uttryck för det verkliga transportarbetet, än vad tontalet enbart lämnar. Kurvdiagrammen visa, att den svenska produktionen ganska väl följer den internationella fastän som alltid något för-

Avgiftspliktigt gods (innefattande express- och paketgods, ilgods, fraktgods som åren 1925—1932, jämfört med motsvarande trafik

	Medel- transport- längd km ¹	Ban- längd km ¹	Gods i		
			1925	1926	1927
I. Järnvägar med 31—60 km:s längd:					
Borås—Ulricehamns.....	25	45	8	9	9
Landskrona och Hälsingborgs.....	13	59	167	46	98
Lysekils.....	17	39	25	20	29
Malmö—Trälleborgs.....	9	34	153	46	129
Mjölby—Hästholmens.....	20	31	4	4	5
Uppsala—Enköpings.....	29	44	17	15	13
Växjö—Tingsryds.....	20	45	8	6	8
Hjo—Stenstorps.....	13	55	21	22	15
Lidköping—Skara—Stenstorps.....	18	50	7	6	9
II. Järnvägar med 61—100 km:s längd:					
Göteborg—Borås.....	47	72	122	41	150
Sala—Gysinge—Gävle.....	33	100	17	19	21
Uddevalla—Vänersborg—Herrljunga.....	30	92	34	28	36
Malmö—Ystads.....	21	63	159	99	152
Ystad—Eslövs.....	15	76	138	61	105
III. Järnvägar med 101—200 km:s längd:					
Södra Dalarnas.....	27	135	41	40	40
Borås—Alvesta.....	38	189	31	33	31
Hälsingborg—Hässleholms.....	24	122	238	214	229
Härnösand—Sollefteå.....	67	102	13	19	16
Kalmar.....	48	194	88	76	74
Karlskrona—Växjö.....	41	114	62	62	68
Kristianstad—Hässleholms.....	20	117	170	129	156
Malmö—Simrishamns.....	27	121	234	187	231
Nässjö—Oskarshamns.....	42	149	96	90	94
Skåne—Smålands.....	24	150	15	13	9
Östra Centralbanans.....	43	141	32	30	33
Blekinge kustbanor.....	22	168	224	192	² 293
Karlshamn—Vislanda—Bolmens.....	30	129	51	48	55
Mellersta Östergötlands.....	27	125	69	35	57
Norra Östergötlands.....	42	133	121	143	166
IV. Järnvägar med banlängd över 200 km:					
Bergslagens.....	163	496	484	637	696
Gävle—Dala.....	45	295	477	365	451
Halmstad—Nässjö.....	62	409	348	348	356
Stockholm—Västerås—Bergslagens.....	80	481	476	490	535
Norsholm—Västervik—Hultsfreds.....	33	232	88	93	82
Stockholm—Roslagens.....	46	239	102	114	105
Västergötland—Göteborgs.....	97	255	154	159	175
V. Statens Järnvägar.....	146	6 893	6 357	6 265	6 656
VI. Summa enskilda järnvägar.....					
	43	9 633	7 762	6 734	7 992
VII. Summa Stat. o. ensk. järnvägar.....					
	89	16 470	14 119	12 999	14 648

¹ 1932.

senad i tiden, samt att godstrafiken vid statens järnvägar i sin tur tämligen väl återspeglar den svenska produktionsutvecklingen. Samtliga kurvor visa sålunda under tiden från 1925 ett tydligt markerat maximum 1929, därefter tillbakagång fram till 1933, då såväl den svenska produktionen som järnvägsstrafiken visa en viss återhämtning.

styckegods och vagnslastgods, levande djur) i egen trafik vid vissa enskilda järnvägar å hela statsbanenätet och totala järnvägsnätet.

1 000 ton					Inkomst i 1 000 kr.							
1928	1929	1930	1931	1932	1925	1926	1927	1928	1929	1930	1931	1932
10	10	7	6	5	83	88	86	93	95	76	55	49
122	73	105	83	114	462	207	291	376	235	285	232	286
25	27	26	10	4	74	58	68	63	63	58	26	15
147	108	165	133	170	399	180	315	332	276	361	281	333
5	4	3	3	2	21	17	21	21	18	13	11	7
11	15	14	18	12	89	79	64	48	55	55	59	49
5	5	4	3	3	39	30	28	21	19	14	13	11
14	18	14	9	5	79	74	53	52	61	48	34	21
4	3	3	2	2	42	35	39	24	17	15	12	12
162	149	127	111	106	957	579	1 103	1 042	943	815	615	533
19	18	17	13	5	71	75	84	69	65	66	49	20
37	29	28	19	16	164	114	160	133	103	104	79	63
177	127	125	101	106	613	458	548	544	458	435	371	356
125	100	118	111	137	499	252	334	355	278	309	291	338
21	30	33	25	18	169	178	164	113	144	131	112	92
35	29	24	18	15	205	208	198	220	198	164	122	110
239	242	233	224	203	733	646	661	628	623	580	557	486
12	12	10	13	4	160	194	163	133	112	91	105	42
82	84	80	68	47	581	522	507	539	636	484	417	302
63	72	54	54	61	283	265	289	259	296	223	206	224
160	133	133	111	92	635	521	553	515	460	441	343	265
248	218	228	195	209	905	839	882	877	796	788	656	622
101	100	93	77	73	491	489	456	536	542	477	364	335
13	14	9	5	5	79	77	60	64	69	43	29	29
37	33	34	30	17	228	210	221	220	179	192	154	89
288	312	265	241	179	767	638	² 798	834	890	737	617	532
50	45	37	29	25	198	190	215	195	181	155	124	109
60	50	53	35	45	319	193	240	240	202	205	126	153
160	174	149	161	137	759	825	869	792	755	639	637	516
578	823	699	657	548	3 981	4 695	4 823	4 003	5 146	4 239	4 487	4 194
430	498	462	411	350	1 994	1 603	1 864	1 790	1 988	1 832	1 579	1 369
319	371	346	339	257	1 774	1 728	1 791	1 611	1 811	1 659	1 578	1 176
515	614	594	471	399	3 182	3 020	3 130	2 903	3 152	2 886	2 431	1 989
85	75	63	84	51	494	522	456	457	406	342	315	233
130	134	101	103	94	858	910	925	889	929	741	710	618
162	158	137	142	118	1 366	1 380	1 422	1 312	1 290	1 087	1 032	868
5 927	7 404	7 154	6 602	4 435	52 792	54 290	54 668	52 539	59 267	54 521	50 918	40 568
7 775	8 054	7 585	7 207	6 505	36 608	33 399	35 814	33 474	34 494	31 125	30 446	26 227
13 702	15 458	14 739	13 809	10 940	89 400	87 689	90 482	86 013	93 761	85 646	81 364	66 795

² Fr. o. m. 1927 Bredåkra—Tingsryd inräknad.

2. Ett närmare studium av utvecklingen vid de enskilda järnvägarna visar emellertid många påtagliga skiljaktigheter, vilka svårigen kunna bero på konjunkturutvecklingen enbart men väl ha kunnat intensifierats genom denna.

3. Först lägger man märke till, att som regel de kortare banorna uppvisa en större tillbakagång. Detta gäller i första hand för inkomsterna, som genom tariffnedsättningar och minskad frakt av högtarifferat gods fått vidkännas större avbräck än godsmängden.

4. Godstrafikens större tillbakagång vid de kortaste enskilda banorna är särskilt framträdande för mera lokala järnvägar och ej för sådana, som kunna med större eller mindre rätt anses vara bandelar i stats- eller enskilda järnbanenätet, såsom järnvägarna Göteborg—Borås, Borås—Alvesta, Växjö—Alvesta och Karlskrona—Växjö. Dessa nu nämnda järnvägar sortera också numera under gemensam ledning.

5. I detta sammanhang bör emellertid också ihågkommas, att en stor del av dessa korta och ofta smalspåriga järnvägar tillkommit senare som ett komplement till det förut bestående järnvägsnätet.

6. Över huvud taget kan man säga, att de senast tillkomna järnvägarna, vare sig de äro kompletteringsbanor till ett tidigare varande järnvägsnät i en folkrikare bygd eller äro rena ödemarksbanor drabbats hårdast av depressionen och konkurrensen från lastbilarna. Det är också i första hand järnvägar av denna art, som antingen helt eller delvis nedlagts, eller ock måst övertagas av staten eller uppgått i annan enskild järnväg.

7. Det är påtagligt hurusom banker och annan privat verksamhet tidigt insett dessa järnvägars svaga livskraft, i det att de i relativt liten utsträckning ekonomiskt bistått dem, utan detta har i stället skett i största utsträckning med statens och kommunernas hjälp. Med äldre och längre enskilda järnvägar är i allmänhet förhållandet det motsatta.

8. Det är också påtagligt hurusom järnvägarna först mötte konkurrensen från lastbilarna i sydligaste Sverige, särskilt i Skåne, vilket även kan avläsas i tabellen. Skånejärnvägarna visa sålunda i allmänhet större tillbakagång i trafiken under de första åren. Å andra sidan synas dessa järnvägar i viss grad hunnit anpassa sig efter de ändrade förhållandena, i det de oftare än andra enskilda järnvägar i landet uppvisa en ökning av godstrafiken under den allra senaste tiden. Det är också naturligt att lastbilskonkurrensen på allvar först uppträdde i Skåne, som är vårt tätast befolkade landskap med från början täta och relativt goda vägar och ett komplicerat enskilt järnvägsnät.

Emellertid förorsakas denna utveckling av godstrafiken vid de skånska järnvägarna även av andra förhållanden och i första hand då av skördens storlek, speciellt betskördens. Av kända anledningar odlades mycket litet betor 1926, och 1927 uppvisade över huvud taget en svag skörd överallt i landet. År 1932 däremot var ett mycket gott skördeår. Godstrafikens beroende av skördevariationerna bör alldeles särskilt göra sig gällande i Skåne, Sveriges utan gensägelse betydelsefullaste jordbruksprovins.

I detta sammanhang kan också framhållas, att varutrafiken per bil på den europeiska kontinenten tagit större omfattning än hos oss. I de nordiska länderna började den tidigast i Danmark, varest förhållande i mångt och mycket äro enahanda med dem i Skåne. I Norge har den av topografiska och därmed sammanhängande bebyggelsegeografiska skäl icke kunnat konkurrera med vare sig båtar eller järnvägar i så stor utsträckning som i

grannländerna, och i Finland är fortfarande lastbilstrafiken, och i all synnerhet en mera ordnad sådan, av en mera underordnad betydelse.

9. Den i hela världen allmänt rådande depressionen återspeglas i gods-transporterna i högre grad vid sådana järnvägar, som frakta våra stora exportvaror — trävaror, massa, papper, malm och järnvaror. Typiska sådana järnvägar äro de större järnvägarna i Bergslagen och fast i mindre grad på sydsvenska höglandet, speciellt Halmstad—Nässjö.

10. Exportbanornas befordran av olika slags exportgods och trafikens riktning till skilda slag av länder kan också ha en viss betydelse. Bergslagens järnvägars relativt goda ställning kan sålunda även ha rönt inflytande av det förhållandet, att dess gods huvudsakligen varit avsett för den engelska marknaden och ej för den mer tillknäppta tyska, samt att exportgodset i proportionsvis stor skala utgjorts av papp och papper, som drabbats mindre hårt av lågkonjunkturen än de egentliga trävarorna samt malm och järnvaror.

11. Å andra sidan böra konjunkturen minst beröra järnvägar, vars varutrafik i hög grad utgöres av mera egentliga konsumtionsartiklar för en viss landsända. Av bl. a. denna anledning är den ekonomiska ställningen bättre än väntat vid t. ex. den smalspåriga järnvägen Blekinge kustbanor.

12. Medeltransportlängden visar en anmärkningsvärt kort transportväg för godset i egen trafik. För järnvägar med 31—60 km:s längd rör sig medeltransportlängden endast om 20 km, vid nästa storleksgrupp av järnvägar om 30, vid nästa om 40 och vid de längsta enskilda järnvägarna om ännu mer varierande transportlängder än vid föregående järnvägar, dock aldrig om längre medeltransporter än vid Bergslagens järnvägar, där den uppgått till 160 km.

13. En allmän iakttagelse är att järnvägar med lång medeltransportlängd av fraktat gods stått sig jämförelsevis bra i konkurrensen med lastbilarna. Detta gäller bl. a. för Bergslagens och Halmstad—Nässjö järnvägar samt för statens järnvägar i allmänhet. Det visar sig också, att de järnvägar, som under senare år haft svag ökning eller t. o. m. minskning av medeltransportlängden för befordrat gods, som regel också haft stor inkomstminskning. Exempel på sådana järnvägar äro, varvid inom parentes utsatts medeltransportlängderna för befordrat gods först för 1925 och sedan för 1932: Lysekils (17—15), Mjölby—Hästhagens (20—20), Växjö—Tingsryd (20—16), Sala—Gysinge—Gävle (33—35) och Östra Centralbanan (43—42).

14. Å andra sidan låter det tänka sig, att bilarna i relativt största mängd ombesörjt de kortare transporterna, varvid givetvis medeltransportlängden har ökat.

15. Att därför på grundval endast av förskjutningarna i medeltransportlängden för fraktat gods draga några bestämda slutsatser rörande bilkonkurrensens inverkan på järnvägarnas ekonomi låter sig knappast göra. Det tarvar analytisk undersökning i varje särskilt fall, varvid det kommer att visa sig, att här nämnda och andra faktorer, såsom exportgodsets och jordbruksproduktionens fluktuationer, inverka på det slutliga resultatet.

16. Vid statens järnvägar har från 1925 till 1932 medeltransportlängden för fraktat gods i egen trafik stigit från 146 till 173, vid enskilda normalspåriga från 47 till 83 och vid enskilda smalspåriga från 36 till 43. Dessa siffror visa, vad som redan framhållits, statens järnvägars jämförelsevis goda ställning i detta avseende.

17. Enär medeltransportlängden i egen trafik vid särskilt de enskilda järnvägarna i allmänhet har varit och fortfarande är förvånansvärt låg, och det å andra sidan visat sig, att bilarnas företräden ligga vid transporter på kortare avstånd, borde järnvägarnas egen trafik visa större tillbakagång än motsvarande samtrafik, om förhållandena i övrigt varit lika.

I vissa fall synes så också vara förhållandet, men i andra åter ha järnvägarnas samtrafik gått tillbaka i högre grad än den egna trafiken. Särskilt gäller detta för de enskilda järnvägarna. Till en del kan förklaringen härtill ligga däri, att i statens eller i någon enskild järnväg någon eller några järnvägar uppgått, varigenom den egna trafiken ökats medan samtrafiken minskats. En annan orsak är, att speciellt statens järnvägar försökt att under dessa depressionsår ombesörja godstrafiken i så stor utsträckning som möjligt och på egna banor, även om transporten därigenom skulle bli längre och eventuellt kanske också kostnaderna större än vid samtrafik. Dessa och andra faktorer kunna framhållas som förklaringsgrunder för samtrafikens jämförelsevis stora tillbakagång, men de torde ej vara tillfyllest förklarande. Även det förhållandet att *samtrafiken är fördyrande, besvärlig, riskfylld och försenande*, ger bilarna ett företräde, som onekligen har sin stora betydelse.

Redan av denna mera ytliga granskning av utvecklingen av godstrafikens storlek och av inkomsterna härav framgår, vilken mångfald av faktorer, som i högre eller lägre grad ha influerat på dess utveckling. Det statistiska materialets mindre goda jämförbarhet kan än ytterligare försvåra översiktligheten, även om, som här varit fallet, endast den egna trafiken och ej alla samtrafiken varit föremål för undersökningen. Slutligen har den *personliga dugligheten, omkostnadernas storlek o. dyl.*, som onekligen spela stor roll, i detta sammanhang lämnats helt å sido.

Trafikens fördelning på varuslag och väglängd.

För att ernå en sann bild av varutrafiken per bil måste föregående framställning över trafikens omfattning och intensitet i förhållande till väglängden kompletteras med en undersökning över trafiken av viktigare varor eller varugrupper.

Totalöversikter i tabellens eller kartans form över varutrafiken kunna nämligen även för den med svårigheterna förtrogne lätt ge en skev bild av de verkliga förhållandena. Det är givetvis ej alltid lätt att jämföra totala varutrafiken *efter vikt*, som man nu i brist av lämpligare metoder är nödsakad till, då i denna kan ingå t. ex. sand från Mälaröarna samtidigt med högtarifferat gods från Australien.

För att rätt förstå trafikfrågan bör därför av dessa och andra skäl varje varuslag, varugrupper eller representativa varuslags trafik studeras var för sig. Härvid spela för järnvägarnas del *godstariffer och banavgifter*, för båtarnas vidkommande *fraktsatsernas* och *hamnavgifternas* storlek för ifrågavarande vara en stor roll, som t. o. m. kan vara avgörande vid val av transportmedel. Till dessa kostnader kunna komma bl. a. betydande *omlastnings- och stuvverikostnader*. För Stockholms hamn erlägges emellertid ingen hamnavgift för inrikes avgående gods. Detsamma är fallet för vissa andra hamnar, däribland Göteborgs. Då emellertid rederiernas fraktsatser icke äro kända och hamnavgifterna för olika hamnar variera samt järnvägarnas godstariffer tid

efter annan till följd av konkurrensen från andra trafikföretags sida ändras, kan denna sida av det stora varutrafikproblemet endast i största allmänhet diskuteras. Det faller för övrigt utom ramen för denna specialundersökning. Härtill kommer att såväl statens järnvägar som de enskilda järnvägarna och rederiföretagen med större befraktare träffat och allttjämt träffa *särskilda avtal*, vilka i första hand rikta sig mot bilkonkurrensen. Dessa särskilda avtal äro därför helt eller delvis av hemlig natur. I vilken omfattning de förekomma är känt endast för statens järnvägars vidkommande, där de för närvarande torde röra sig om c:a 50 %. För rederierna torde ännu större relativa varupartier i transporthänseende åtnjuta dessa undantagsförmåner.

För att på ett jämförelsevis klart sätt visa, vilka varor eller varugrupper, som i relativt största mängd forslas med lastbil, samt hur lång transportvägen varit ha efterföljande två tablåer över Stockholms varutrafik (sid. 22 och följ.) utarbetats på grundval av undersökningens väsentligt koncentrerade huvudtabell, som återfinnes som särskild bilaga efter denna utredning (bilaga II).

Av de två ovan nämnda tablåerna över till Stockholm inrikes införda resp. från Stockholm utförda varor kunna vissa betydelsefulla iakttagelser göras och synpunkter läggas i samband härmed, nämligen:

1. Varor, som i relativt stor utsträckning forslas med bil, äro mångskiftande i det att mer än hälften av S. J:s samtliga varugrupper äro representerade.

2. I det stora hela förefinnas samma varugrupper på in- och utförsel-sidorna. Detta beror på, att de införda varorna *dels* till stor del utgöras av dagliga konsumtionsvaror, *dels* som sådana förbrukas icke uteslutande inom området för Stor-Stockholm utan även i grannområdena, d. v. s. inom, vad som skulle kunna lämpligen benämnas, Stockholms konsumtionsområde.

3. Härav följer att ett större område än det, som här ansetts som tillhörande Stor-Stockholm, kan göra anspråk på att uppfattas som *Stockholms konsumtionsområde* (= Stockholms avsättningsområde av dagliga konsumtionsartiklar, företrädesvis livsmedel och byggnadsmaterial, till vars centrum varor inkomma och vidarebefordras eller återutföras i oförändrat skick icke endast inom Stor-Stockholm utan även till orter utanför storstaden). Om denna iakttagelse är riktig, skulle detta betyda, att en storstad regionalt sett drager till sig köpkraften av dagliga konsumtionsvaror (såsom mjölk, kött, mejeriprodukter, specier, ved och trävaror, som den själv måste införskaffa) från ett *vidsträcktare* område än det, som förutom egentliga staden omfattar förorter, där en del av stadens innebyggare med fördel kan bo, fastän de för sitt dagliga arbetes och inkomsts skull äro beroende av verksamheten inne i staden. Det kan t. o. m. hända, att dessa varor utforslas på samma huvudväg, som begagnats för införseln. Den funktion, som storstaden utövar i det här fallet, är givetvis att uppfatta som ett slags transitering, som lämpligen, då ordet transitering eller transitö äro vedertagna termer för den varudistribution, ett land förmedlar mellan tvenne främmande länder, skulle kunna benämnas *lokal vidarebefordran* eller *lokal återutförsel* till skillnad från sådan inom landet, förslagsvis kallad *interlokal* eller *interregional*. Vidarebefordran till resp. från Stockholms inrikes handelsområde från resp. till utlandet skulle i anslutning härtill kunna kallas *utrikes vidarebefordran* eller *återutförsel med utlandet*. Var området för den lokala vidarebefordringen upphör och den interlokala vidtager är omöjligt säga. De övergå omärkligt i varandra och variera för övrigt med tiden.

Internationell vidarebefordran, d. v. s. ett lands vidarebefordran av en vara från ett främmande land till ett annat, blir egentlig transitering eller transitohandel.

4. Bilen kommer till störst användning vid den lokala vidarebefordran, men vid den interlokala och den till eller från utlandet kunna endera tåg eller båt anlitas i båda riktningarna eller också, vilket är vanligast, i endera riktningen antingen båt, tåg eller bil, till utlandet dock undantagsvis tåg och aldrig bil för Stockholms vidkommande.

5. Enär större delen av de varor, som i relativt stor mängd transporteras med bil äro egentliga konsumtionsvaror och förbrukas inom storstaden med närmast omkringliggande trakter, d. v. s. inom Stockholms konsumtionsområde, inses vilken stor betydelse storstaden utövar på näringslivets inriktning inom hela Stockholms varutillförselområde och då speciellt inom närmast liggande del av detta område. Det visar sig också, att den varuproduktion, som röner det största inflytandet av och därför så gott som helt för sin avsättning är beroende av storstaden, i största utsträckning betjänar sig av bilar vid transporten.¹

Sådana varor tillhörande jordbruket, äro i nämnd ordning till deras produktions ungefärliga beroende av Stockholm som konsumtionsområde: blommor, frö och växter (83 % per bil av inrikes tillförseln), rotfrukter och grönsaker (75 %), mjölk och grädde (64 %), sill och strömming (69 %), hö och halm (50 %), levande djur (34 %), kött och fläsk (12 %), smör (29 %) och ost (65 %) samt av övriga varor: jord, sand m. m. (21 %), drycker (26 %), oarbetad sten (49 %), cementarbeten (40 %), oarbetad trä såsom ved (20 %), rundvirke av lövträ (100 %) och annat rundvirke (42 %) (jfr kartorna sid. 42, 34, 33, 35, 36, 43 och 52).

För en isolerad marknadsplats har författaren² förut i likhet med den klassiske nationalekonomen von Thünen uppgjort ett schema för de olika slagen av organisk produktion, vars riktighet på ett belysande sätt bestyrkes av här ovan påvisade produktions- eller tillförselområden till Stockholm, vilkas utbredning torde med tydlighet framgå av den kartografiska översikten av trafiken av skilda slag utav varor.

6. Konkurrensen från bilarnas sida är stor såväl för järnvägarna som för båtarna. Båtarna ha som regel ett företräde vid transport av tyngre och mera skrymmande massgods. På de längre avstånden konkurrera järnvägarna med båtarna om denna frakt men på de kortare avstånden minskas järnvägarnas betydelse och konkurrensen upptages i stället av bilarna. Den mest typiska varan i detta hänseende är sand (jfr kartan sid. 43). Jämförelsevis små mängder sand inkomma till Stockholm per järnväg, trots att järnvägar byggts i omedelbar närhet till rullstensåsarna i Stockholmstrakten. Sandtransporterna från sjösidan ombesörjas ej med båtar utan som regel med pråmar från de närbelägna stora och för pråmarna lättillgängliga sandtagen på Mälarsjöarna, där Uppsalaåsen mäktigt sträcker sig från norr till söder. Men trots denna billiga pråmtransport av förstklassig sand, grus och singel införes per bil c:a $\frac{1}{5}$ av Stockholms behov av sand, huvudsakligen från Brunkebergsåsen söder och norr om Stockholm.

7. Härav följer, att på de kortaste avstånden bilarna kunna taga upp kon-

¹ Märk det amerikanska uttrycket »truckfarming» (truck = lastfordon) för blomster-, rotfrukts- och grönsaksodlingen i en stads omedelbara omgivning.

² Olof Jonasson: »Jordbrukets beroende av det geografiska marknadsläget». Kungl. Lantbruksakademiens Handlingar och tidskrift. 1930, h. 8.

kurrensen om transport av t. o. m. det tyngsta och mest skrymmande gods, som åtnjuter lägsta tariffer eller fraktsatser. På de längre avstånden däremot frakta bilarna förnämligast högtarifferat gods, som eljest skulle i första hand omhändertagits av järnvägarna. Exempel på sådant gods till Stockholm äro ost, kaffe och specierier, textilier, byggnadssnickerier och möbler, järnmanufaktur, redskap, verktyg och maskiner samt från Stockholm: kaffe och specierier, möbler, papp och papper (för bilarnas del i störst utsträckning böcker) järnmanufaktur, redskap, verktyg och maskiner, d. v. s. som regel samma varuslag, som i riktning till Stockholm (jfr kartorna sid. 36, 40, 41, 44, 46, 47, 48 och 49).

8. Ofta förekomma biltransporter av stora, enhetliga massartiklar med relativt låga tariffer och godssatser. Varor av detta slag äro mjöl, spannmål, mineraloljor, trävaror och tegel (jfr kartorna sid. 37, 44 och 50). Lastfordonsräkningen ådagalägger dock, att mera långväga transport av dessa varor, som de alltid kunna påräkna erhålla och därför taga i returfrakt i stället för att köra tomma, förekommer endast i endera riktningen, och att den sannolika förlusten av sådan biltrafik kompenseras av transport i den andra riktningen av mer inkomstbringande körning.

9. Att biltrafiken relativt sett spelar större roll för det billigare massgodset från Stockholm än till Stockholm (t. ex. av trävaror, papp och papper, tegel) torde även stå i samband med dels kortare transporter i den riktningen, dels smärre fraktade varupartier och dels distribution av dessa åt vitt skilda håll och direkt till avnämarna inom det begränsade avsättningsområdet.

10. Undersökningens primärmaterial ådagalägger, att totala varutillförseln till Stockholm, ehuru kvantitativt större, omfattar mindre antal sändningar än från Stockholm. Särskilt är detta påfallande för inrikes varutrafiken med båt. Detta förhållande står framför allt i samband med Stockholms egenkap av övervägande importhamn.

11. Båttrafikens stora andel av in- och utförseln inom landet av vissa varor beror ej enbart på dess konkurrensduglighet vid transporter av detta slag utan helt enkelt på omöjligheter eller stora svårigheter att forsla på annat sätt. För tillförseln gäller detta särskilt beträffande smör, ägg och cement från Gotland samt strömming och ved från skärgården och närmaste del av fastlandet (jfr kartorna sid. 35 och 52). Vid utförseln gör sig detta förhållande mindre gällande. Genom biltrafikens tillkomst har det dock mången gång visat sig fördelaktigare vid dessa transporter att först begagna bil i så stor utsträckning som möjligt för att sedan omlasta till båt. Särskilt gäller detta för lätt förstörbara livsförnödenheter sådana som mjölk och strömming, vilken sistnämnda numera i stor utsträckning först inkommer till hamn med god landsvägsförbindelse med Stockholm, varefter den vidarebefordras med bil till Stockholm.

12. Strömmingtillförseln uppvisar ett typiskt fall, hur bilarna skapat ett *nytt produktionsområde* för marknaden på Stockholm, nämligen norrut åt Öregrund och Gävle och söderut åt Nyköping och Norrköping, vilka områden nu allvarigare än förut konkurrera med den yttre skärgården. Härigenom ha bilarna bidragit till att öka den rådande överproduktionen på speciellt livsmedel.

Andra exempel på biltrafikens förmåga att skapa och vidare utveckla nya produktionsområden äro vissa nyanlagda växtodlingar strax utanför storstadsområdet i närheten av vägarna samt under senare år nytillkomna

mjölktillförselområden för Stockholmsmarknaden (jfr kartorna sid. 42, 43 och 52).

Den relativt stora men absolut mindre betydande utförseln av strömming och annan fisk med båt från Stockholm torde ej i första hand vara vidarebefordran inåt Mälaren utan är dels annan fisk (t. ex. salt sill från Väst-kusten och Norge) och dels sådan, som ej funnit köpare inom staden och därför måste utforslas för att finna användning på annat sätt eller helt kasseras.

13. De relativt stora båttransporterna av tunga och billiga minerala ämnen kunna även bero på, att exploateringen av naturliga råvaror (såsom sten, sand och lera) eller anläggningar av fabriker för bearbetning av på orten varande (t. ex. tegelbruk) eller helt eller delvis dit införda råmaterialier (t. ex. porslinsfabriker) från början valts med hänsyn till billiga båttransporter av såväl införda råvaror som utförda halv- och helfabrikat (jfr kartorna sid. 43 och 52).

Även på detta område gör sig emellertid numera biltrafiken gällande, varpå cement och arbeten därav utgöra goda exempel. Av cement, som så gott som utan undantag inkommer med båt, utfraktas en del, huvudsakligen med bil. I närheten av storstaden, där sand finnes, begagnas större delen av denna cement till gjutning av cementarbeten, som med bil införas för storstadens behov. Tillförsel av cementarbeten till Stockholm sker därför numera mest med bilens hjälp.

14. Biltrafikens andel av till landsorten vidarebefordrat gods, som från utlandet inkommit med båt, är jämförelsevis stor av såväl oförädlad gods (t. ex. mineraloljor, gummi- och gummivaror, kraftfoder, kaffe och speccier och vissa järnvaror) som av sådant, vilket förädlats inom Stockholm (t. ex. margarin) (jfr kartorna sid. 40, 47 och 50). Däremot förefaller det, som om bilarna tillföra Stockholm mindre kvantiteter avsedda för exportmarknaden. Någon del av Stockholms utförsel till främmande land av vissa järnvaror, maskiner etc. komma hit med bil, mindre sällan skogsprodukter (jfr kartorna sid. 46 och 48). Detta sammanhänger emellertid med, att Stockholm är landets största importhamn, vilket i sin tur till en del beror på att kostnaderna för transport av våra stora exportartiklar järn och trävaror till och sedan från Stockholm som regel ställa sig dyrare än för vissa andra hamnar. Då tillförsel för export äger rum (massartiklar), sker denna från relativt långt avlägsna trakter och bilarna kunna därför näppeligen vara med i konkurrensstriden.

15. Att tillförsel per bil av järnvaror till Stockholm relativt och absolut sett stegras allt efter graden av varornas förädling, står ej enbart i samband med ökade järnvägs- och båtfrakter för den förädlade varan utan sammanhänger med, att lokaliseringen av järnindustrien och på denna grundade förädlingsindustrier visa en motsvarande geografisk orientering, nämligen från de mellansvenska malmförekomsterna över de mellansvenska bruks-orterna och järnindustristäderna till Stockholm, varest järnindustrien så gott som uteslutande övergår i företag med högt förädlad tillverkning, såsom maskinindustri och annan mekanisk verkstadsindustri.

16. Olägenheterna och de ökade kostnaderna vid järnvägstrafiken av samtrafik olika järnvägar emellan och svårigheterna av eventuell omlastning mellan normal- och smalspåriga järnvägar kunna iakttagas. För Stockholms vidkommande gör sig detta förhållande bl. a. gällande vid trafiken med Västergötland och sydöstra Sverige. Västergötlands varuomsättning skulle i

annat fall sannolikt varit något större med Stockholm och ej som nu i så övervägande grad inriktad på Göteborg m. fl. västkusthamnar. För Kalmar län och Blekinge skulle ej sjötrafikens, i mindre utsträckning biltrafikens, relativa andel av denna landsändas Stockholmstrafik varit så stor som den nu är, om hela järnvägsnätet därstädes varit normalspårigt och helt eller åtminstone delvis ingått i statsbanenätet.

17. Vid biltransporterna inverka understundom icke endast varans vikt och volym samt förmåga att bära fraktkostnaderna utan även vissa andra egenskaper hos densamma. Ägg t. ex. knäckas lätt under transport med bil, och biltransport av större levande djur är en vanskelig sak. Dessa varugrupper förekomma därför vid biltrafiken huvudsakligen endast med närmast belägna län. För äggtransporternas del beror emellertid även detta på emballagets storlek och det förhållandet, att detta även måste gå tillbaka i returfrakt.

18. Det är intressant att iakttaga, hurusom varor av från trafiksynpunkt mycket likartat slag, också anlita sig av de tre kommunikationsätten i samma utsträckning. Exempel härför äro varugrupperna smör och margarin samt varugrupperna å ena sidan räls, bromsblock, fackverk m. m. och å andra sidan verktyg, manufaktur m. m.

* *
*

Som sammanfattning över valet av trafikmedel med hänsyn till varuslaget kan sägas, att bilarna ombesörja närtransporterna av snart sagt alla slag av varor, samt att de i proportionsvis stor utsträckning frakta högtarifferat gods, även på de längre avstånden.

Då å ena sidan järnvägstransporten av livsmedel i allmänhet är relativt dyr, och å andra sidan storstaden Stockholm för sitt stegrade behov av matvaror i hög grad gynnat livsmedelsproduktionen, i första hand i de närmast Stockholm liggande länen, och jordbrukarna numera själva i stor utsträckning för körslor i allmänhet äga lastbilar eller del i sådana, är det icke förvånansvärt, att i första rummet livsmedel numera distribueras med hjälp av lastbilar. Det är snarare anmärkningsvärt, att även vid försändning av andra varor, bilarna användas i så stor utsträckning, som undersökningen visat.

Den mångsidiga varutrafiken med bil sammanhänger med flera förhållanden. Av dessa må särskilt framhållas biltrafikens möjligheter av bekväm direkt leverans från dörr till dörr, vidare betydelsen av returfrakt, även om denna icke skulle täcka kostnaderna för denna transport, samt slutligen biltrafikens förut framhållna allmänna karaktär av övervägande närtrafik av alla slags varor.

* *
*

Sammanlagda inrikes tillförseln per tåg, bil och båt av varor, som till 15 % eller däröver under den undersökta representativmånaden infördes med bil till Stockholm, utgjorde omkring 117 000 ton eller närmare 54 % av motsvarande totala tillförsel. Men härtill kommer att i ett flertal fall större kvantiteter än av i tabellen upptagna varugrupper inkommo per bil, fastän i dessa fall biltrafikens relativa andel är obetydlig eller mindre än 15 % av ifrågakvarande varugrups hela införsel från landsorten till Stock-

Stockholms inrikes tillförsel av varor, som till minst 15 % inkommit med bil under maj¹ månad 1932.

S. J:s varu- grupp	Varans namn	Mängd i ton	I procent per			Per bil i procent från län inom rayon av				
			järn- väg	bil	båt	< 50 km	50— 200 km	200— 300 km	300— 400 km	> 400 km
1	Sill och strömming.....	388	5 ¹	69	26	65	4	—	—	—
4	Mjöl och grädde.....	10 800	32	64	4	40	24	—	—	—
5:1	Ost.....	300	31	65	4	0,5	28,5	24	10	2
5:2	Smör.....	646	18	29	53	—	5	15	9	ngt
7:0	Mjöl.....	3 414	0,5	15	84,5	9	6	ngt	—	—
9	Potatis.....	2 854	45	15	40	10	3,5	1	—	0,5
10	Övriga rotfrukter samt grönsaker.....	985	19	75	6	68	6	1	—	—
12	Kaffe, specerier.....	578	25	24	51	8	9	6,5	—	0,5
14	Drycker.....	1 812	4	26	70	25	1	—	—	—
15	Teknisk sprit.....	64	17	83	—	83	—	—	—	—
16	Hö och halm.....	1 226	31	50	19	20	30	—	—	—
18	Frö, växter, blommor m. m.	598	3	83	14	82	1	—	—	—
19	Spånadsämnen och avfall	181	7	19	74	9	3	7	—	—
20	Garn, vävnader m. m. (mest tvättkläder)....	1 785	34	35,5	28	30,5	3	2	—	—
21	Hudar, ben m. m. och fabr. därav.....	673	45	28	26	8	7	4	9	—
25	Gummi och gummivaror.	67	28	18	54	5	—	—	13	—
26	Ved.....	5 213	16	20	64	18	2	—	—	—
27	Rundvirke av lövträ....	55	—	100	—	100	—	—	—	—
29	Annat rundvirke.....	207	58	42	—	36	6	—	—	—
31	Sågsån och träull m. m..	251	77	19	4	14	5	—	—	—
32	Byggnadssnickerier m.m.	1 809	77	20	3	5	8	2,5	4	0,5
33	Möbler.....	191	18	68	14	24	23	7	14	—
34	Övriga träarbeten.....	422	43	17	40	10	6,5	0,5	—	—
35	Diverse ämnen ur växtr.	162	14	31	55	31	—	—	—	—
43	Oarbetad sten o. mineral.	1 924	47	49	4	49	—	—	—	—
45	Arbetad sten.....	936	27	22	51	7	14	1	—	—
46	Jord, sand, murkalk m. m.	62 790	11	21	68	21	—	—	—	—
47: 4	Cementarbeten.....	1 989	39	40	21	36	2	2	—	—
49	Övriga lervaror, kakel, porslin m. m.....	568	16	32	52	14	15	3	—	—
56	Tackjärn m.m.samt skrot	853	45	15	40	14	1	—	—	—
58	Räls, bromsblock, fack- verk m. m.....	105	49	51	—	—	51	—	—	—
61	Verkt., manufaktur m.m.	815	43	23	34	8	6	6	3	—
62	Andra metaller samt ar- beten därav.....	1 416	47	23	30	1	19	3	—	—
63	Maskiner, apparater, red- skap.....	2 451	45	20	35	11,5	5	2	1	0,5
64	Fordon och båtar.....	269	46	18	36	5	7	6	—	—
65	Diverse varor.....	2 024	10	82	8	73	4	4,5	0,5	—
68	Återgående emballage...	2 671	13	52	35	28	18	6	ngt	—
71	Levande djur.....	1 502	61	34	5	18	15	—	1	—

¹ Uppgifterna för biltrafiken grunda sig på materialet från lastfordonsräkningen den 1—7 juni 1932 men ha approximativt omräknats att gälla för hela maj månad 1932 enligt samma principer som för huvudtabellen.

Stockholms inrikes utförsel av varor, som till minst 15 % utförts med bil under maj¹ månad 1932.

S. J:s varu- grupp	Varans namn	Mängd i ton	I procent per			Per bil i procent till län inom rayon av				
			järn- väg	bil	båt	< 50 km	50— 200 km	200— 300 km	300— 400 km	> 400 km
1	Sill och strömming.....	227	12	30	58	16	12	2	—	—
2	Fisk, andra slag m. m....	242	5	22	73	21	1	—	—	—
3	Kött och fläsk m. m....	754	5	70	25	66	4	—	—	—
4	Mjöl och gräde.....	592	3	92	5	83	9	—	—	—
5: 1	Ost.....	65	30	30	40	24	6	—	—	—
5: 2	Smör.....	43	35	43	22	28	15	—	—	—
5: 3	Margarin.....	190	36	43	21	22	14	7	—	—
5: 4	Ägg.....	37	8	67	25	60	—	7	—	—
7: 0	Mjöl.....	6 087	24	20	56	13	6	0,5	0,5	—
9	Potatis.....	535	5	75	20	68	5	2	—	—
10	Övriga rotfrukter samt grönsaker.....	71	7	72	21	55	—	17	—	—
12	Kaffe, specierier m. m....	2 684	13	43	44	29	9	5	—	ngt
13	Socker och sirap.....	1 351	16	43	41	15	24	2	—	—
14	Drycker.....	4 234	30	44	26	40	4	ngt	—	—
16	Hö och halm.....	94	1	94	5	94	—	—	—	—
17	Kraftfoder m. m.....	4 414	22	36	42	29	12	0,5	0,5	ngt
20	Garn, vävnader m. m. (mest tvättkläder)....	1 085	4	43	36	38	2,5	2,5	—	—
25	Gummi o. gummivaror..	89	10	22	65	8	14	—	—	—
26	Ved.....	237	—	100	—	100	—	—	—	—
29	Annat rundvirke.....	551	4	96	—	94	2	—	—	—
30	Sågade o. bilade trävaror	2 650	3	86	11	83	2,5	0,5	—	—
31	Sågsåpån o. träull m. m...	130	1	94	5	91	3	—	—	—
32	Byggnadssnickierier m.m.	153	8	92	—	79	13	—	—	—
33	Möbler.....	318	5	88	7	60	18	6	4	—
34	Övriga träarbeten.....	299	40	23	36	16	—	7	—	—
37	Papp och papper m. m.	1 726	25	23,5	45	8	6	3	6	0,5
39	Träkol.....	2	—	100	—	100	—	—	—	—
40	Torv o. torvprodukter...	205	0,5	96,5	3	100	—	—	—	—
43	Oarb. sten o. mineralier.	2 931	2	97	1	97	ngt	—	—	—
45	Arbetad sten.....	245	25	25	50	15	6	4	—	—
46	Jord, sand, murkalk m.m.	4 280	15	56	29	55	1	—	—	—
47: 2	Cement.....	1 784	16	70	14	65	5	—	—	—
48	Tegel och tegelrör.....	788	6	76	18	70	6	ngt	—	—
49	Övriga lervaror, kakel, porslin m. m.....	471	19	23	58	15	2	5	—	1
50	Glas och glasvaror.....	445	29	15	53	10	5	—	—	—
53	Övriga kemikalier m. m.	4 777	22	18	60	13	4,5	0,5	—	—
55	Gödningsämnen utom kalk (mest latrin)....	1 257	44	25	31	22	2	—	—	1
58	Räls, bromsblock, fack- verk m. m.....	101	58	42	—	42	—	—	—	—
61	Verktyg, manufakt. m.m.	840	39	29	32	21	4	2	2	—
63	Maskiner, apparater, red- skap.....	999	27	37	36	21	9	2	3	2
65	Diverse varor.....	5 527	2	76	22	57	17	1,5	0,5	ngt
68	Återgående emballage...	1 689	8	70	22	51	18	1	—	—
70	Samlastningsgods.....	809	84	16	—	11	3	2	—	—
71	Levande djur.....	280	25	71	4	64	7	—	—	—

¹ Se not å föregående sida.

holm. Sådana även för biltrafiken viktiga varugrupper äro: kött och fläsk (386), spannmål (428), sågade och bilade trävaror (2626) och murtegel (857). Inom parentes har angivits den transporterade viktmängden i ton för ifrågavarande varugrupp.

Sammanlagda inrikes utförseln per tåg, bil och båt av varor, som till 15 % eller däröfver under den undersökta representativmånaden utfördes med bil från Stockholm, utgjorde omkring 56 000 ton eller omkring 39 % av motsvarande totala utförsel. Men härtill kommer, liksom för tillförseln av varor, att i ett flertal fall större kvantiteter än av i tabellen upptagna varugrupper utfördes per bil. Av sådana viktiga varugrupper äro i första hand att nämna: mineraloljor (4 020), spannmål (637), oljor och fett (235), göten och valsat järn o. d. (388), gjutgoods (103), tråd, rör och spik (141), andra metaller samt arbeten därav (95). Siffrorna inom parentes ange i ton den med bil transporterade viktmängden.

Biltransporternas förmåga att komplettera tåg- och båttrafiken.

I vilken omfattning bilarna från järnvägarna och båtarna icke blott *erövrat eller upptagit* tillkommet gods, som eljest skulle gått med de äldre kommunikationsmedlen, utan också *tillfört* dessa gods, ger denna undersökning inget klart besked om. Men i betraktande av biltrafikens huvudkaraktär som närtrafik, vilken i stor utsträckning på ett mycket effektivt sätt ersatt hästskjutsen, har nog bilarna icke endast helt eller delvis ersatt hästfordonstransporterna omkring järnvägsstationerna resp. hamnarna, utan också utbrett stationernas och hamnarnas tillförsel- och avsättningsområden. Givetvis har ett sådant vidgat tillförsel- och avsättningsområde menligt kunnat inverka på motsvarande områden för en annan hamn eller station, mången gång belägen vid en helt annan järnväg.

Efter allt att döma tillför dock i allmänhet bilarna järnvägarna icke nämnvärda kvantiteter gods utöver det, som förut framkom till stationerna med hästfordon. Vad som tillföres vid en station kan förloras vid en annan. Att den genom bilarna avledda godsmängden är större än den till järnvägarna nytillförda är uppenbart. Hur stor denna skillnad är, kan omöjligt angivas, icke ens approximativt, då andra faktorer samtidigt verkat och förhållandena äro vitt skilda inom vårt avlånga land.

Med bussarna och persontrafiken kan saken ställa sig annorlunda. Det i förhållande till järnvägsnätet sex gånger längre busslinjenätet i Sverige har intensifierat hela reselivet. Särskilt gäller detta de glesare befolkade delarna av Sverige norr om Dalälven, som hysa 2/3 av det svenska busslinjenätet. Dessa linjer föra passagerarna i stor utsträckning till och från stationssamhällena och komplettera därmed i viss grad järnvägarna. Förhållandet buss och tåg har härvid liknats vid blodcirkulationen i människokroppen. Som blodådrorna föra blodet till pulsådrorna, så skulle busslinjerna befordra passagerarna till järnvägslinjerna. Liknelsen är så till vida fel, att flertalet passagerare endast ha stationssamhället till mål för sin resa, samt att i stor utsträckning, särskilt i Norrland, bussarna ombesörja persontrafik hela sträckan mellan å den ena sidan staden, marknadsplatsen eller hamnen och å den andra omkringliggande bygd, handelsområde eller uppland.

Det är otvivelaktigt, att varutransporterna per bil äro allvarligt att räkna med. En av mig för 1932 års trafikutredning företagen specialundersökning av Roslagens varutrafik visar, att trots den allvarsamma *depressionen* biltransporterna mellan Roslagen och Stockholm *ökat* medan transporterna per järnväg och båt relativt och absolut sett gått *tillbaka*. Den sunda lastbilstrafikens utveckling bör ej, enligt min mening, stoppas. Men det är mycket som talar för att denna ej bör ske så hastigt som varit förhållandet.

Jag tänker då ej uteslutande på olägenheterna av skilda slag att biltrafikens frammarsch och därav följd konkurrensstrid äger rum under rådande depressionstid, samt att mycket kapital ligger fastlåst i järnvägarna i form av byggnader, räls, vagnpark o. s. v., och som hänsyn måste tagas till. Jag tänker nämligen på ett hittills föga beaktat förhållande, som på den långa sikten sannolikt kommer att än mer framträda, och därför är förtjänt av ett omnämmande.

Vi veta alla, att även i vårt gamla kulturland¹ järnvägarna i stor utsträckning, om ej i regeln, lagts i obygdena på större eller mindre avstånd från tätare bebyggelse och gamla landsvägs- och sjöförbindelser. Järnvägarna framskapade ny bygd och nya bebyggelseformer. För att nämna endast några, mera allmänt kända forskare påpekar Gunnar Andersson² järnvägarnas betydelse som *industriebefrämjare*, Helge Nelson³ framhåller deras vikt för den *nya stadsbildningen*, Sten De Geer⁴ belyser mera allmänt, hur det nya transportmedlet inverkat på den *geografiska fördelningen av landets totala befolkning*, och Eli F. Heckscher⁵ har undersökt järnvägarnas betydelse för *Sveriges ekonomiska utveckling*.⁶

Genom bilismen har landsvägstrafiken åter kommit till heders. Trafiken börjar föras tillbaka till de gamla bygderna, som vuxit upp till följd av i första hand goda naturbetingade förhållanden. *Gamla inlandsstäder* med sämre järnvägsförbindelser men med rik bygd och tätt landsvägsnät som Jönköping och Örebro komma att *gå fram*, medan för orter med typisk *stationsbebyggelse* såsom för städerna och stationssamhällena vid södra stambanan — Tranås, Nässjö, Sävsjö, Alvesta, Vislanda, Elmhult och Hässleholm — en *stagnation* kan förväntas.

Det är eventuella förändringar av denna art i Sveriges bebyggelsegeografi i samband med en ökad biltrafik och konsekvenserna härav, som kunna vara väl värda att i tid uppmärksammas.

¹ I de nya kolonisationsländerna, t. ex. Förenta staterna och Canada, ha järnvägarna i allmänhet anlagts först och bygden grundats senare. Se härom bl. a. Helge Nelson: »Nordamerika.» Stockholm 1926.

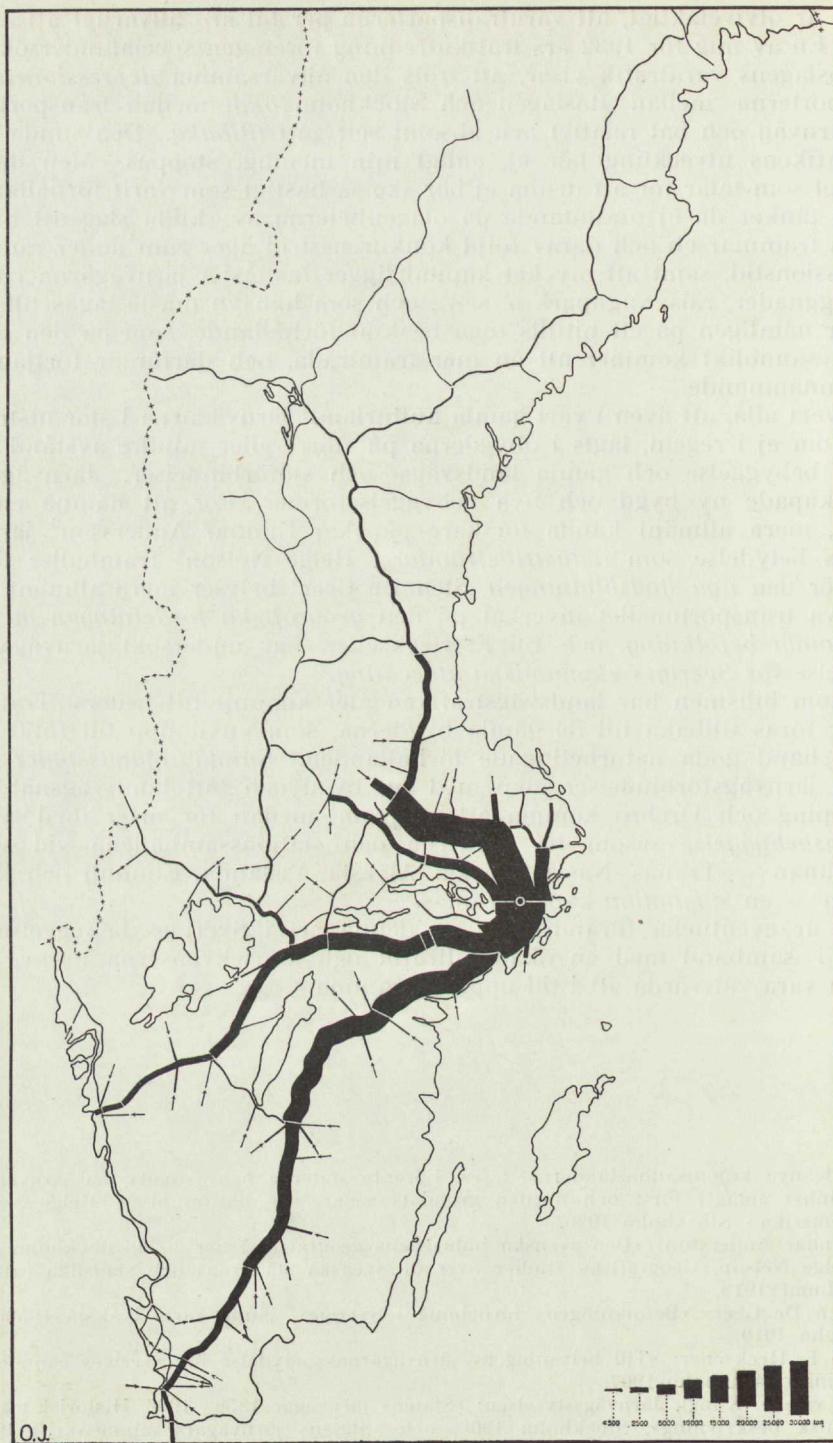
² Gunnar Andersson: »Den svenska industriens geografi.» Ymer 1926. Stockholm 1926.

³ Helge Nelson: Geografiska studier över de svenska städernas och stadlika orternas läge.» Lund 1918.

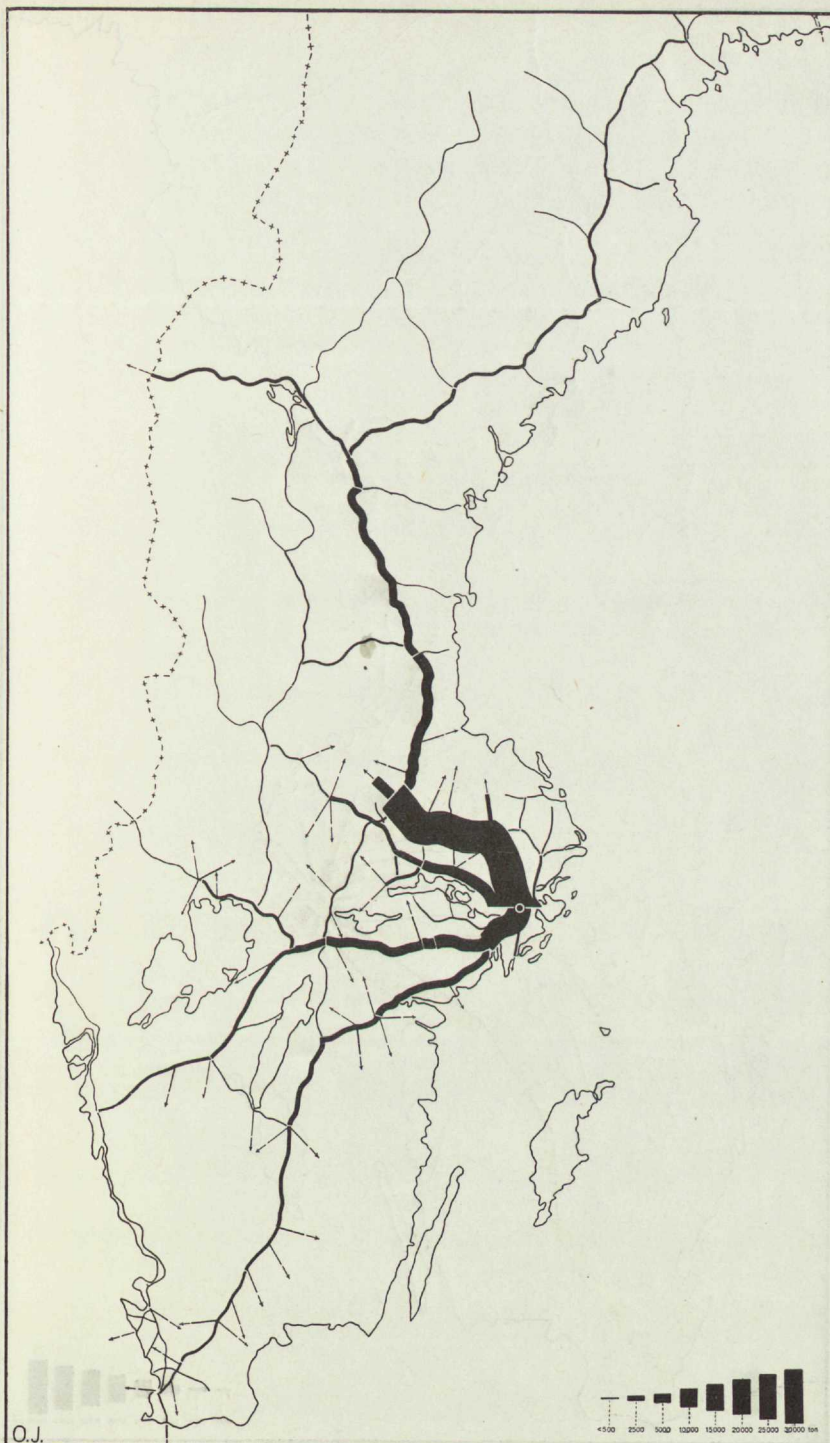
⁴ Sten De Geer: »Befolkningens fördelning i Sverige», jämte karta i skala 1:500 000. Stockholm 1919.

⁵ Eli F. Heckscher: »Till belysning av järnvägarnas betydelse för Sveriges ekonomiska utveckling.» Stockholm 1907.

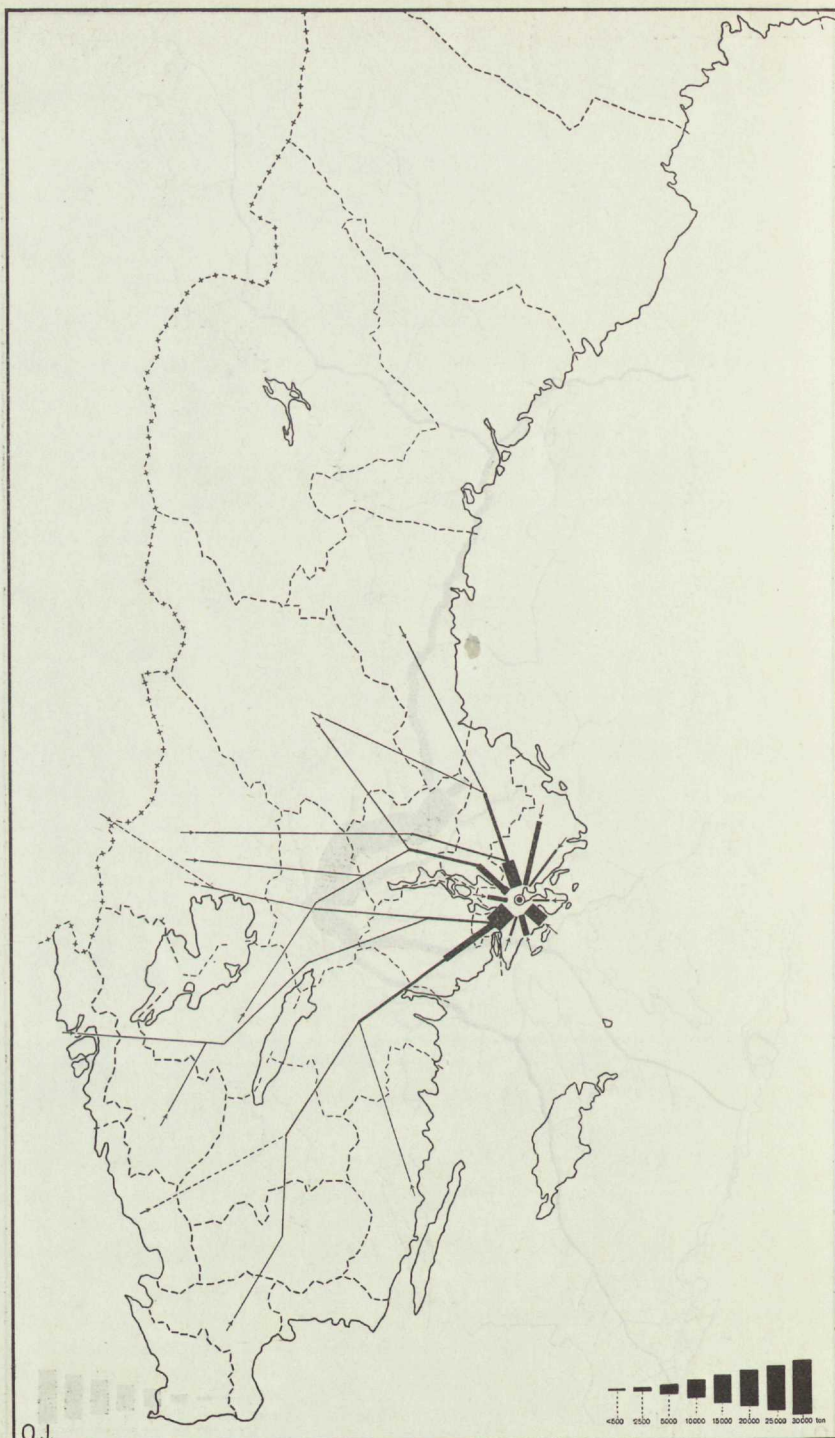
⁶ Se vidare: Kungl. Järnvägsstyrelsen: »Statens järnvägar 1856—1906. Historisk-teknisk-ekonomisk beskrivning», Stockholm 1906; och »Statens järnvägars minnesskrift 1906—1931», Stockholm 1931.



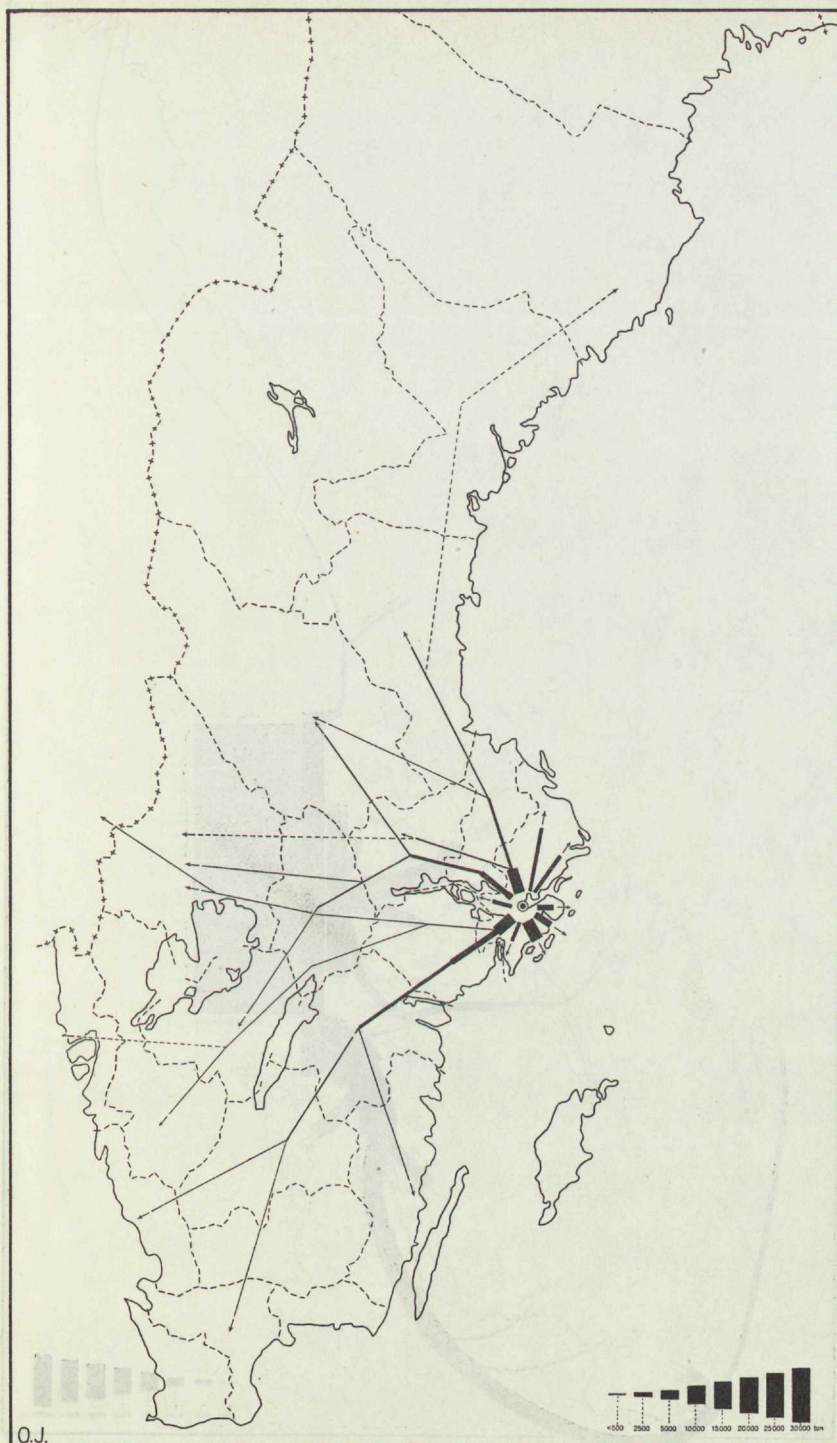
Totala varutr. pr järnväg till Stockholm, fördelad på bandelar för S. J., S. W. B., S. R.
 Samtrafik (30 %) angiven med pil. Kvantitet: 62 650 ton (c. $\frac{1}{13}$ av årstr.).



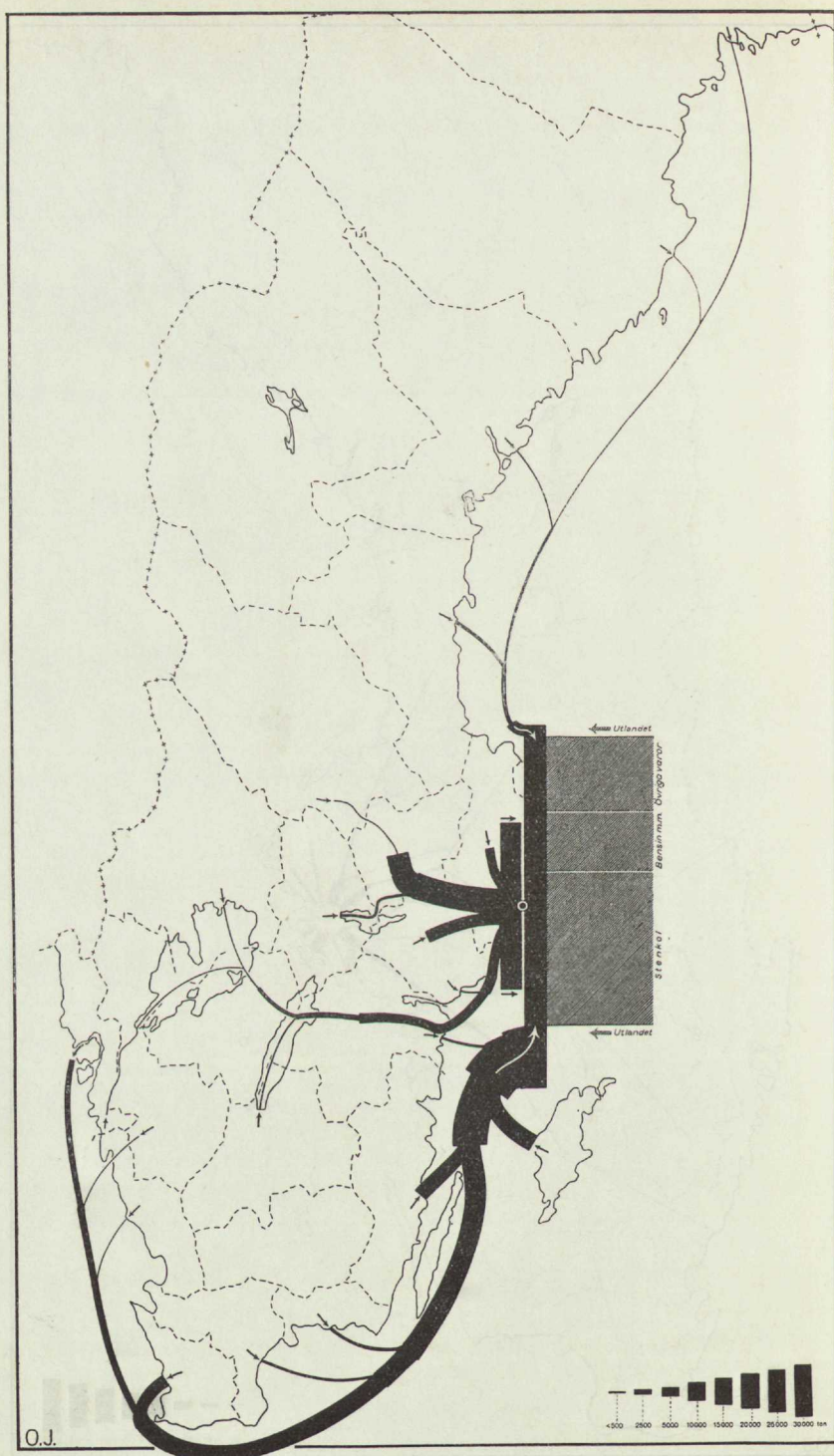
Totala varutr. pr järnväg från Stockholm, fördelad på bandelar för S. J., S. W. B., S. R.
 Samtrafik (31 %) angiven med pil. Kvantitet: 40 380 ton (c. $\frac{1}{13}$ av årstr.).



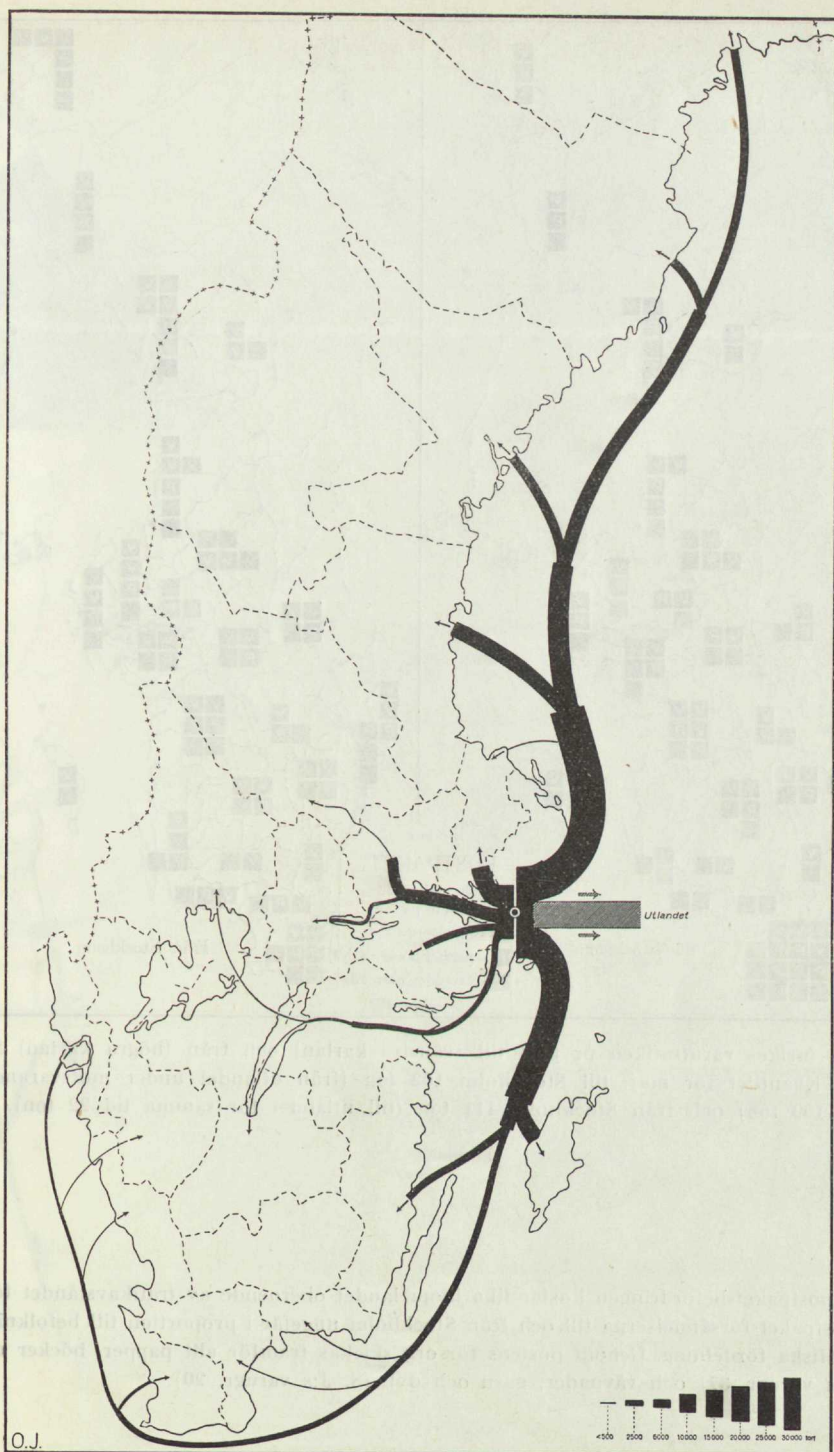
Totala varutransporten pr bil till Stockholm, fördelad på län och räkningspunkter vid infartsvägarna till Stor-Stockholm. Kvantitet för maj: 39 880 ton.



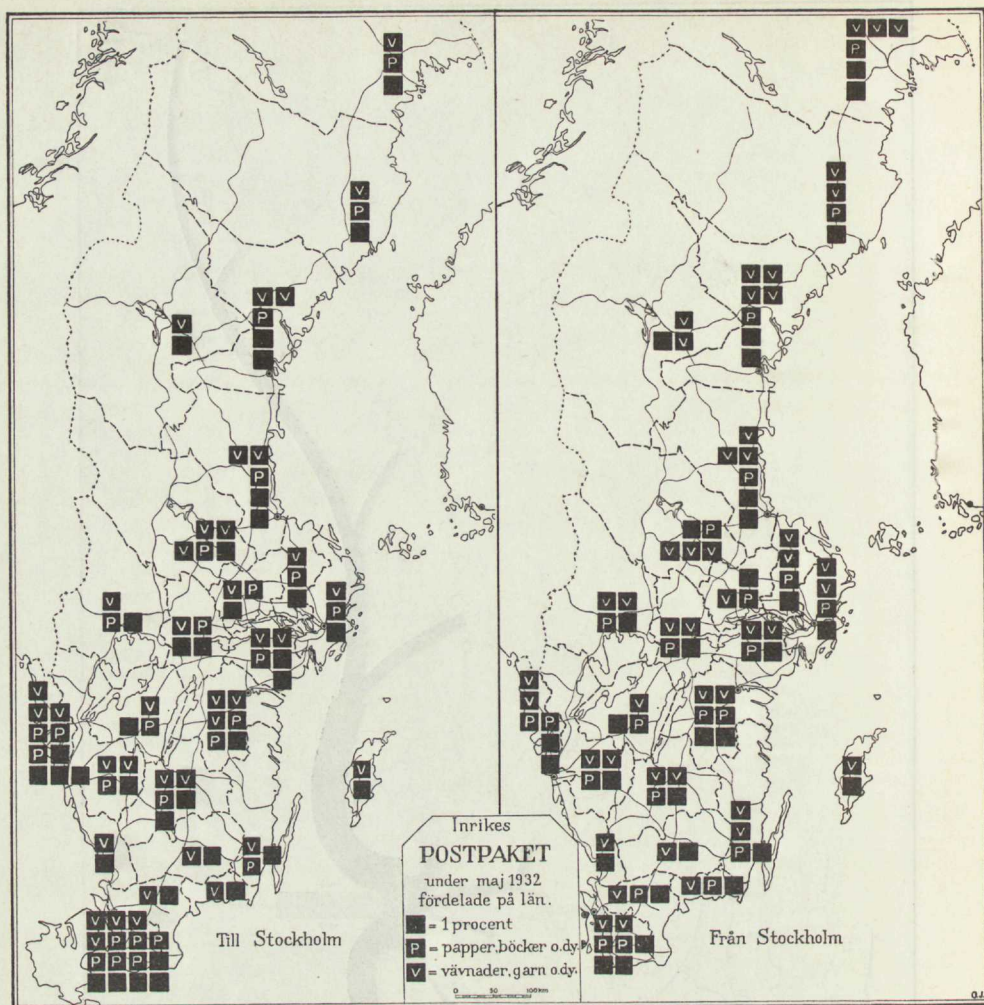
Totala varutransporten pr bil från Stockholm, fördelad på län och räkningspunkter vid infartsvägarna till Stor-Stockholm. Kvantitet för maj: 35 340 ton.



Totala varutr. pr båt till Stockholm av inrikes (fördelad på län) och utrikes ankommande. Kvantitet: 278 530 ton (från utlandet 58 %), motsvarande c. $\frac{1}{12}$ av årstr.

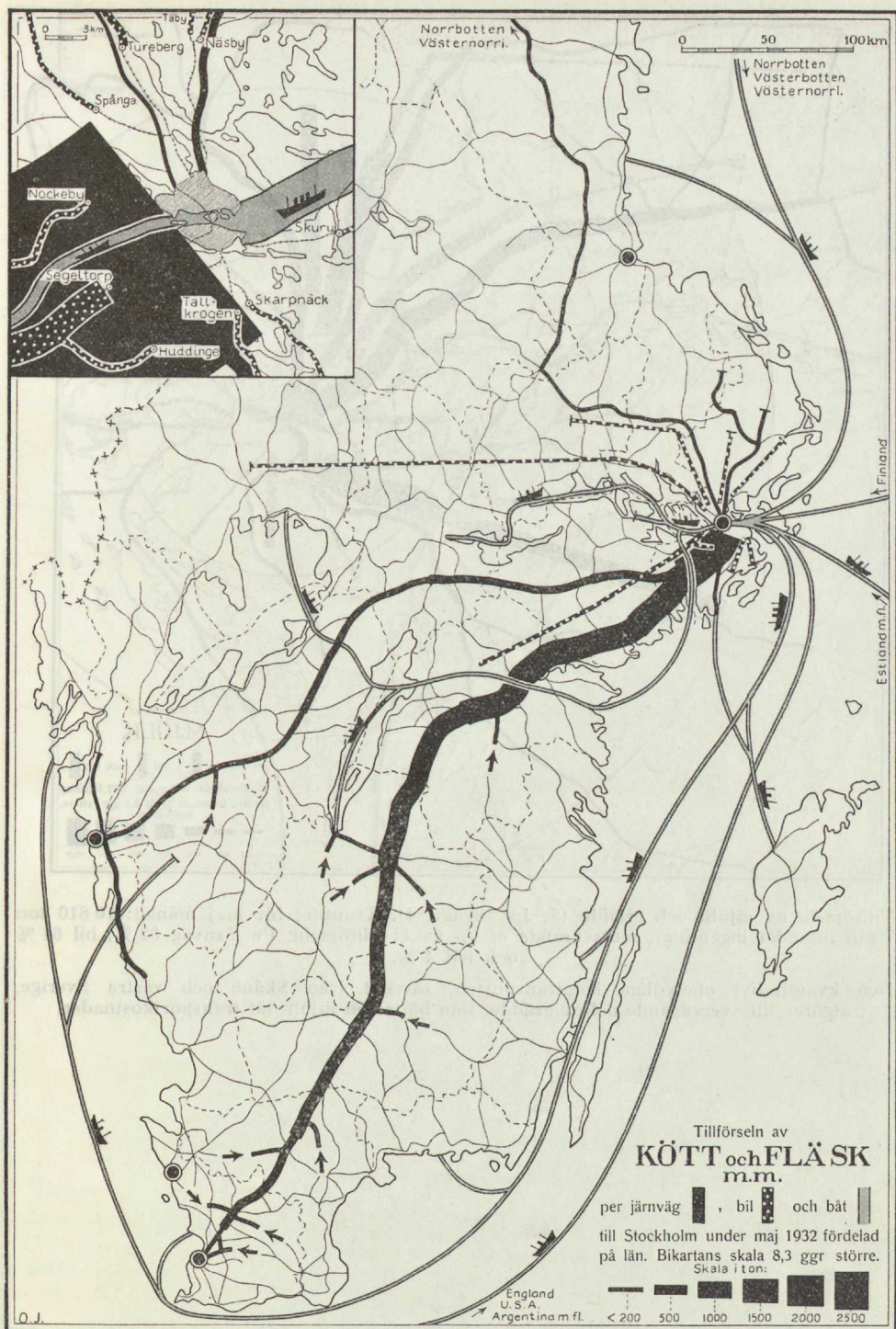


Totala varutr. pr. båt från Stockholm av inrikes (fördelad på län) och utrikes avgående.
 Kvantitet: 85 530 ton (till utlandet 18 %), motsvarande $\frac{1}{12}$ av årstr.

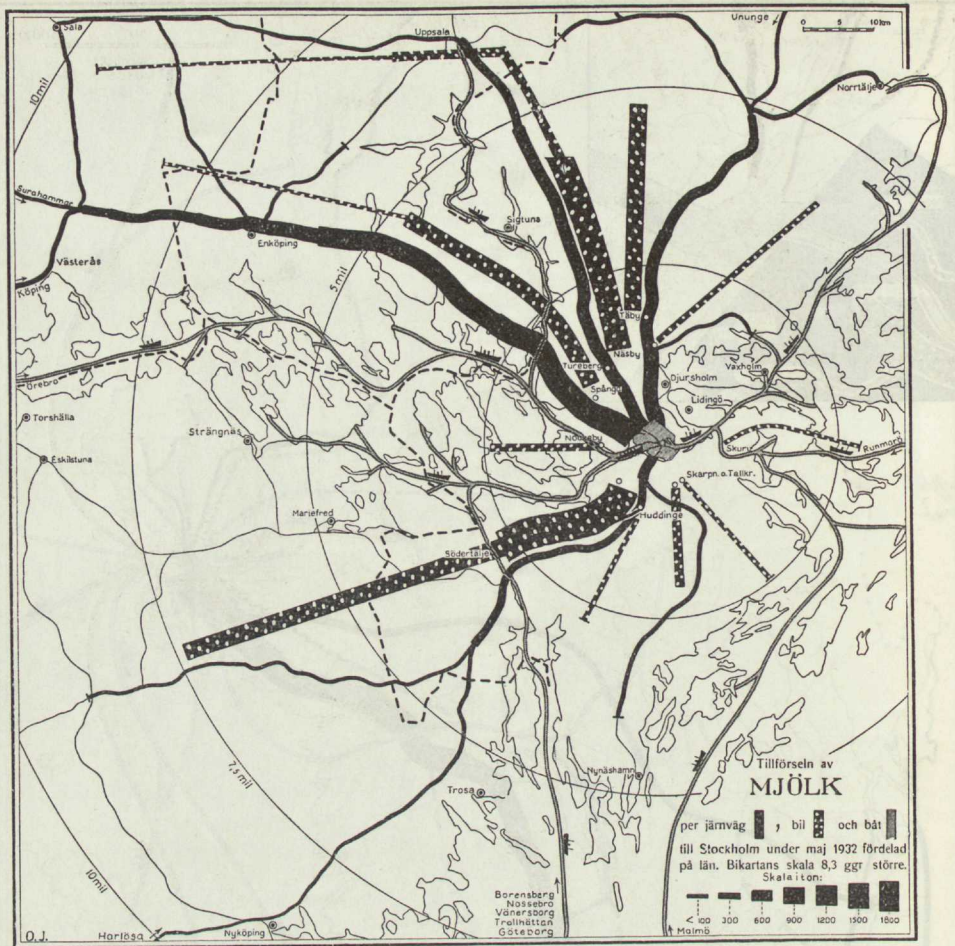


Totala inrikes varutrafiken pr post till (vänstra kartan) och från (högra kartan) Stockholm. Kvantitet för maj: till Stockholm 102 ton (från utlandet under motsvarande tid 109 ton) och från Stockholm 411 ton (till utlandet för samma tid 22 ton).

Då postpaketsbefordringen kostar lika inom landet oberoende av trafikavståndet fördela sig postpaketsförsändelserna till och från Stockholm ungefär i proportion till befolkningens geografiska fördelning. Genom postens försorg skickas framför allt papper, böcker o. dyl. (S. J:s varugr. 37) och vävnader, garn och dyl. (S. J:s varugr. 20).

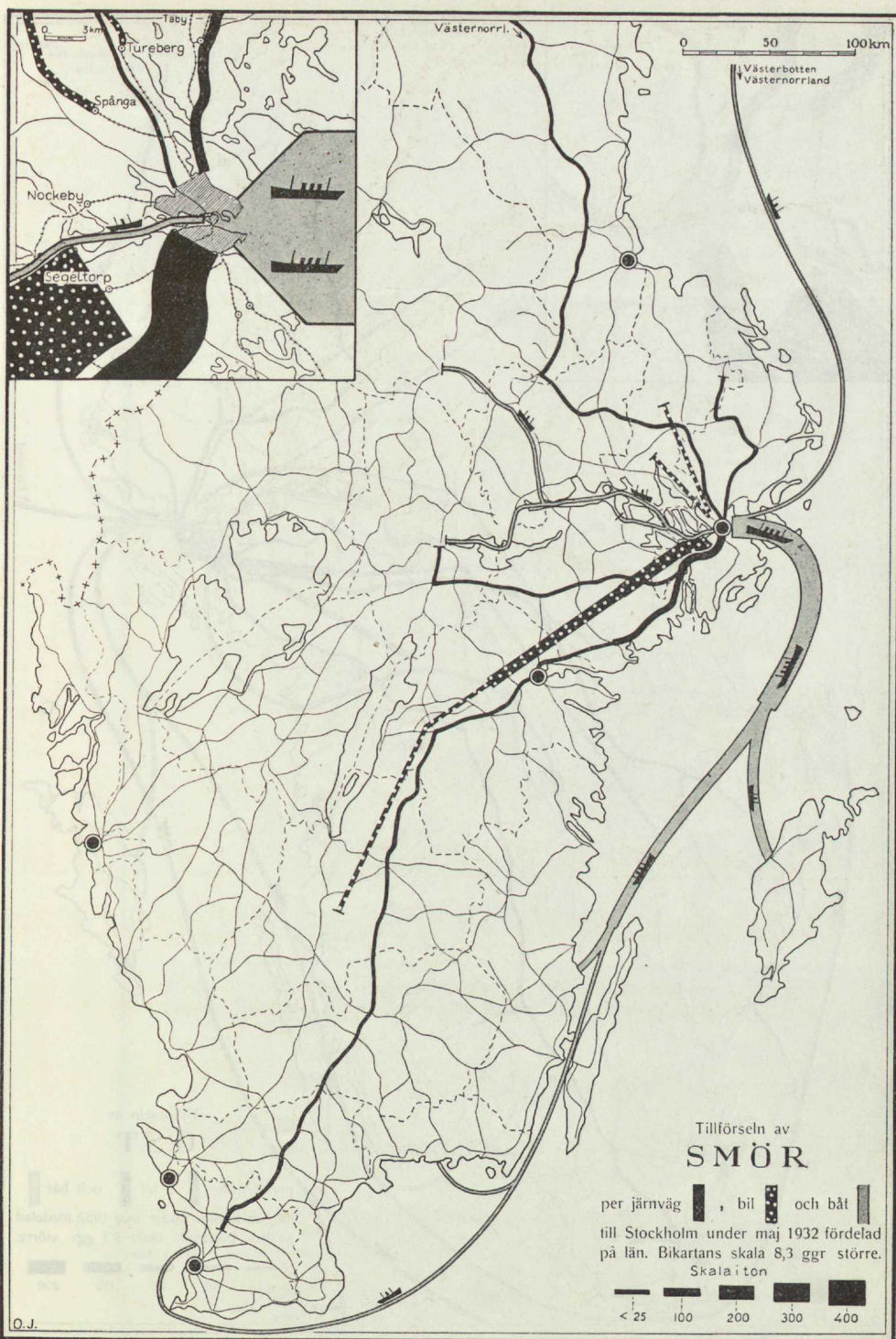


Tillförseln av kött och fläsk (S. J:s varugr. 3). Kvantitet: 3 190 ton (från utlandet 3 %), motsvarande c. $\frac{1}{11}$ av årstillförseln. Pr järnväg 75 %, bil 12 % och båt 13 %.

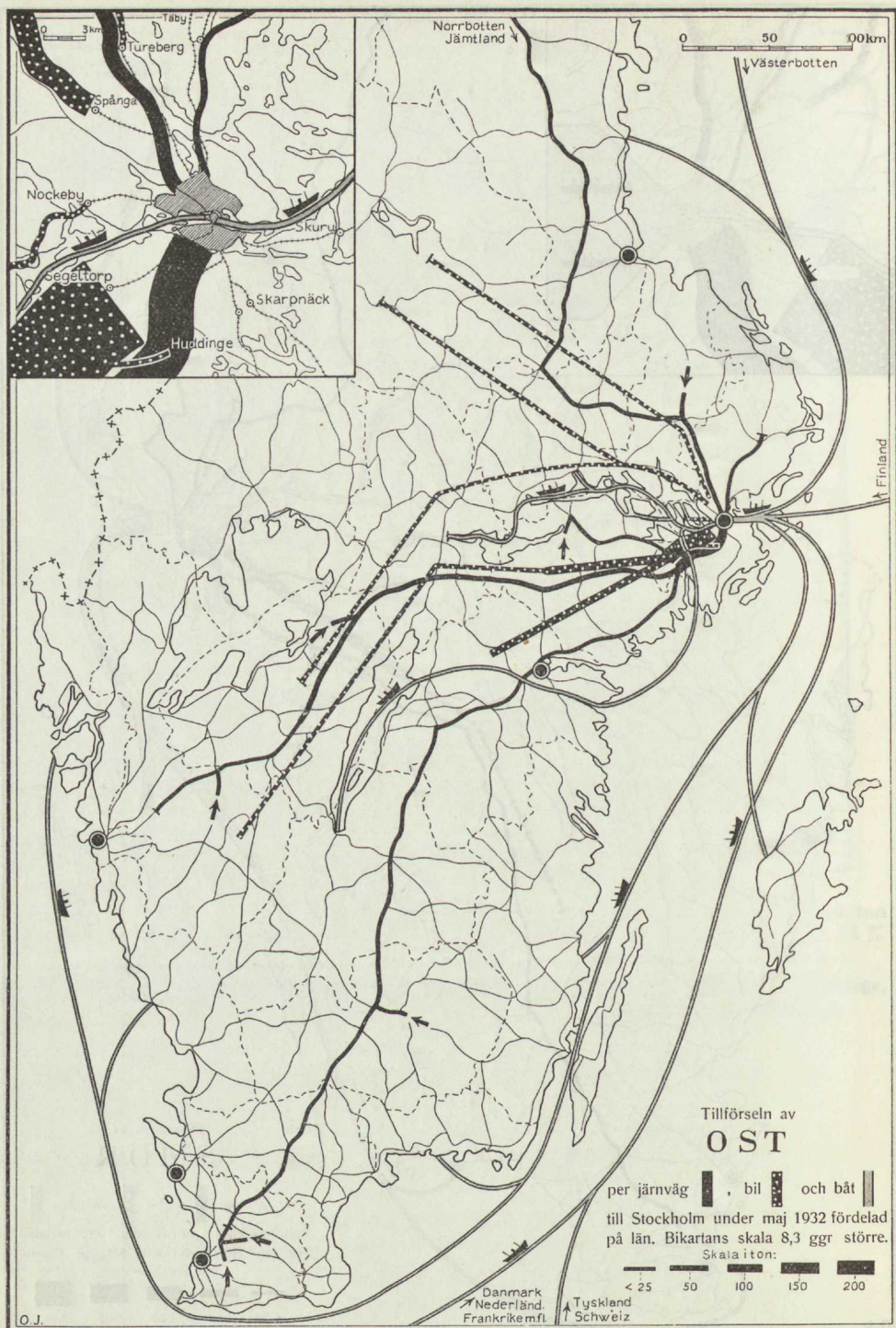


Tillförseln av mjölk och grädde (S. J:s varugr. 4). Kvantitet för maj månad: 10 810 ton (från utlandet ingenting), motsvarande c. $\frac{1}{12}$ av årstillförseln. Pr järnväg 32 %, bil 64 % och båt 4 %.

Den kvantitativt obetydliga långtransporten, särskilt från Skåne och västra Sverige, utgöres till övervägande del av grädde, som bättre än mjölk tål transportkostnader.



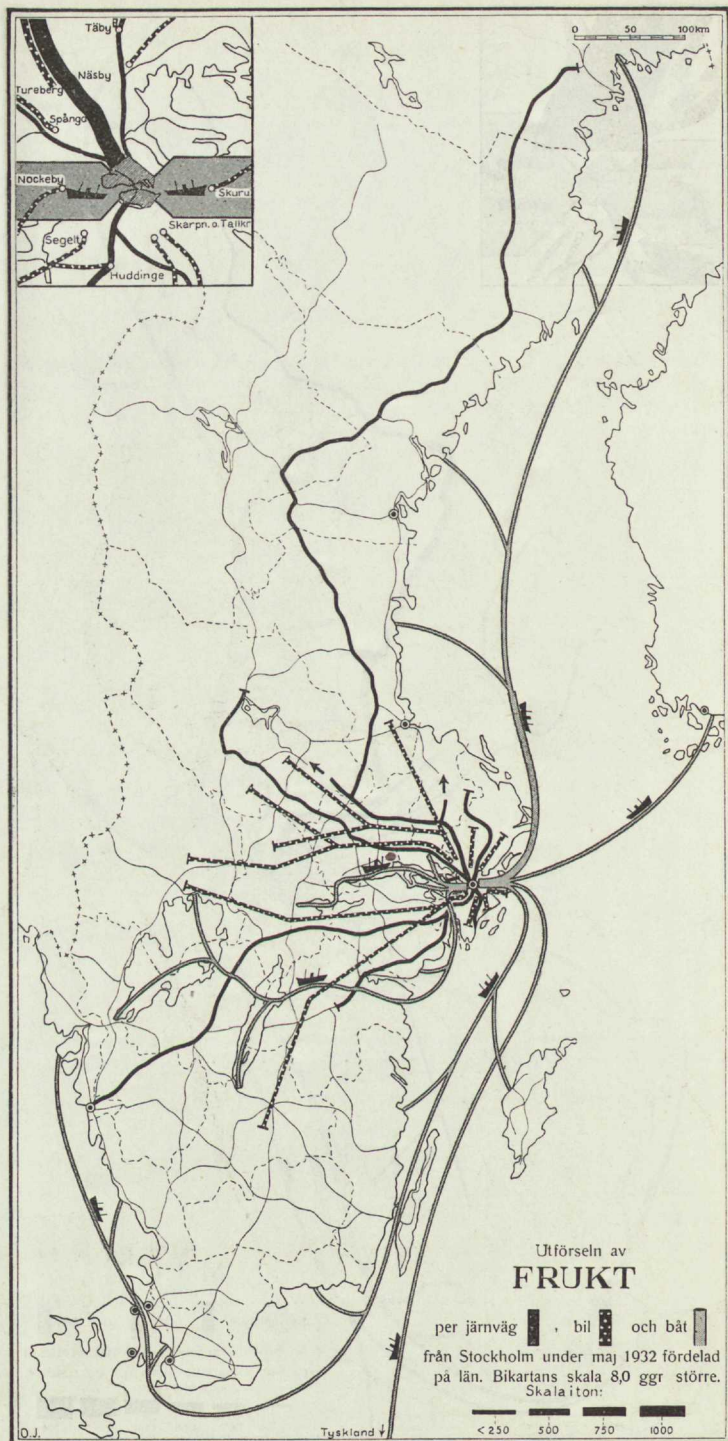
Tillförseln av smör (S. J:s varugr. 5:2). Kvantitet: 650 ton (från utlandet ingenting), motsvarande c. $\frac{1}{12}$ av årstillförseln. Pr järnväg 18 %, bil 29 % och båt 53 %.



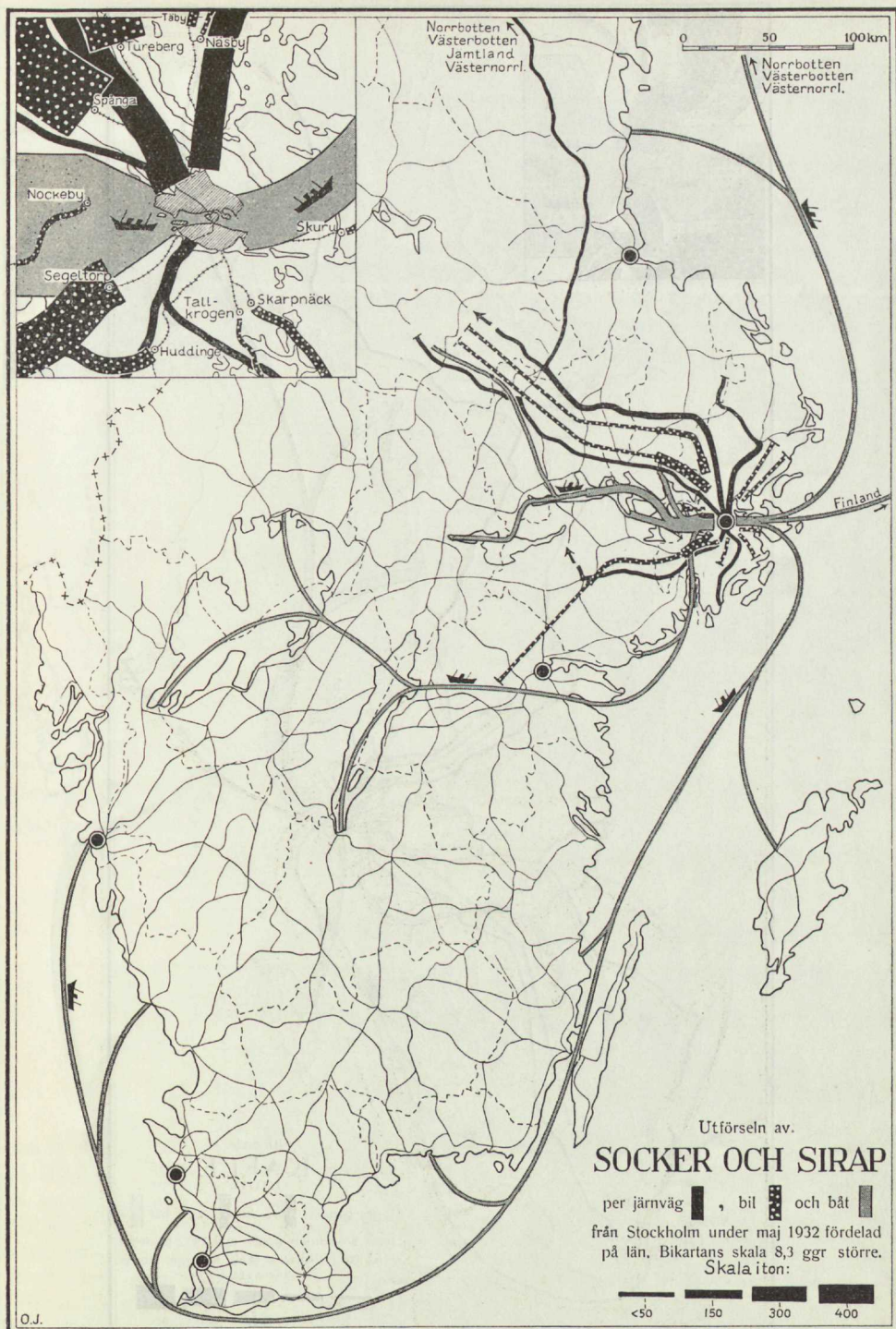
Tillförseln av ost (S. J:s varugr. 5:1). Kvantitet: 360 ton (från utlandet 4 %), motsvarande c. $\frac{1}{15}$ av årstillförseln. Pr järnväg 30 %, bil 62 % och båt 8 %.



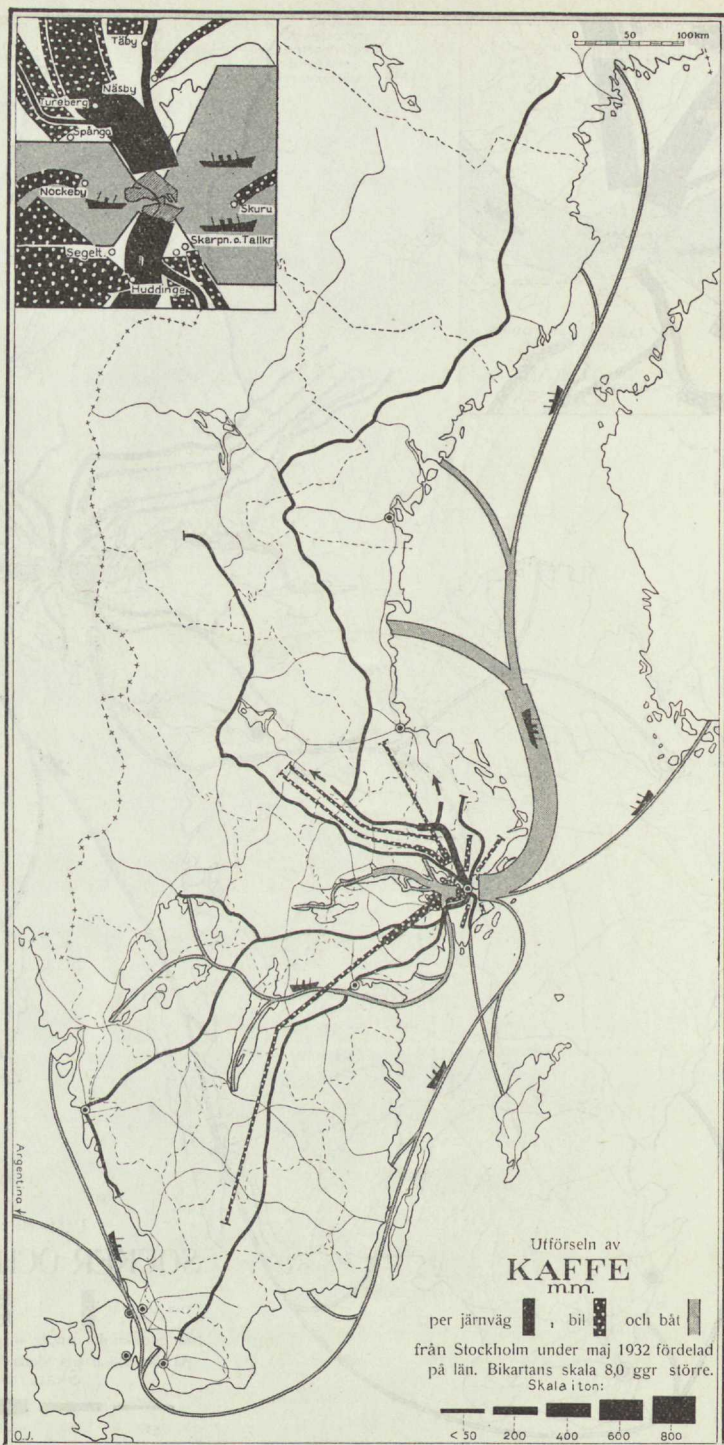
Utförseln av mjöl (S. J:s varugr. 7:0). Kvantitet: 6 150 ton (till utlandet 1 %), motsvarande c. $\frac{1}{11}$ av årsutförseln. Pr järnväg 24 %, bil 20 % och båt 56 %.



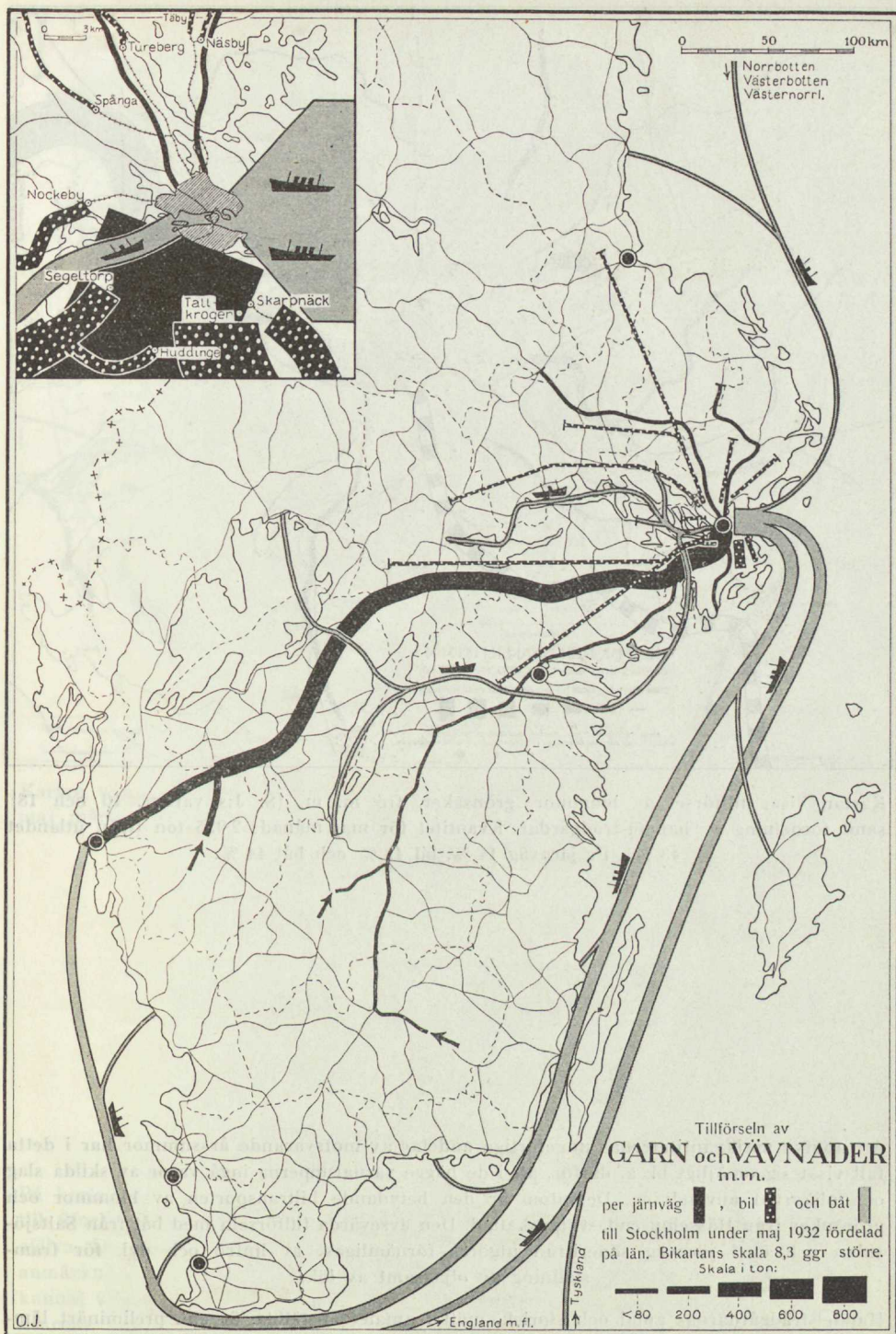
Utförseln av frukt m. m. (S. J:s varugr. 11). Kvantitet: 2 170 ton (till utlandet 1 %), motsvarande c. $\frac{1}{12}$ av årsutförseln. Pr järnväg 16 %, bil 9 % och båt 75 %.



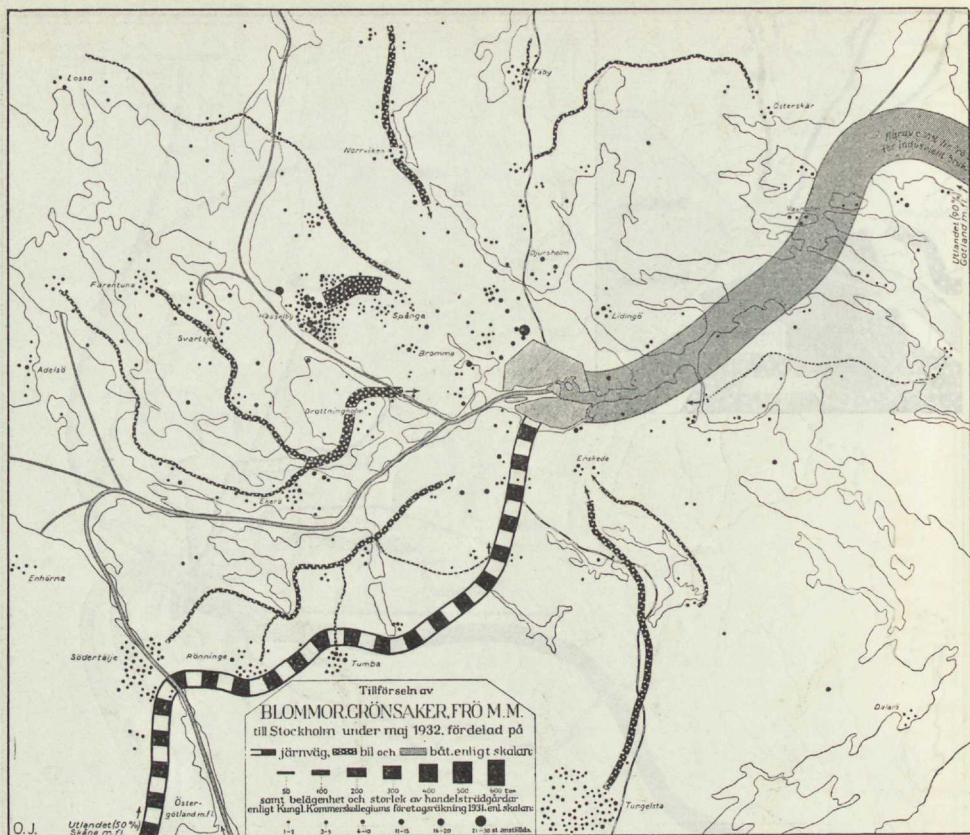
Utförseln av socker och sirap (S. J:s varugr. 13). Kvantitet: 1 350 ton (till utlandet något), motsvarande c. $\frac{1}{13}$ av årsutförseln. Pr järnväg 16 %, bil 43 % och båt 41 %.



Utförseln av kaffe m. m. (S. J:s varugr. 12). Kvantitet: 2 700 ton (till utlandet 0,5 %), motsvarande c. $\frac{1}{10}$ av årsutförseln. Pr järnväg 13 %, bil 43 % (huvuds. specierier), båt 44 %.



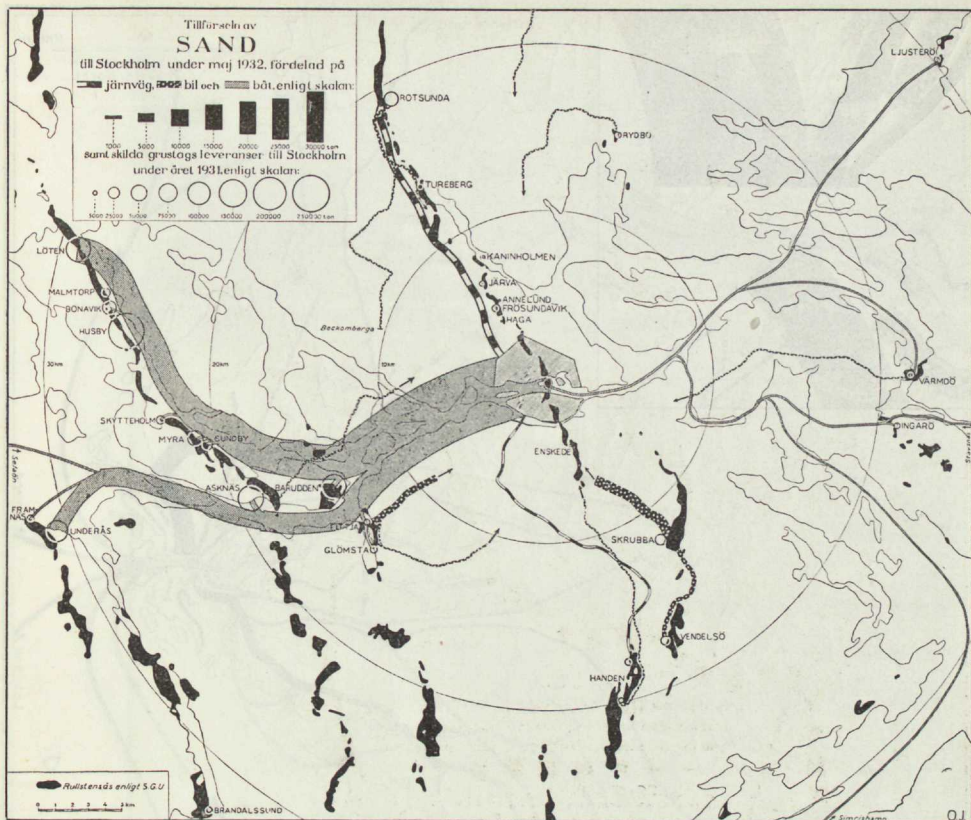
Garn och vävnader (S. J:s varugr. 20). Kvantitet: 2 210 ton (från utlandet 20 %), motsvarande c. $\frac{1}{13}$ av årstillförseln. Pr järnväg 28 %, bil 28 % (huvuds. tvättkläder), båt 40 %, post 4 %.



Kartan visar tillförsel av blommor, grönsaker, frö m. m. (S. J:s varugr. 10 och 18) samt fördelning av handelsträdgårdar. Kvantitet för maj månad: 2 925 ton (från utlandet 43 %). Pr järnväg 14 %, bil 42 % och båt 44 %.

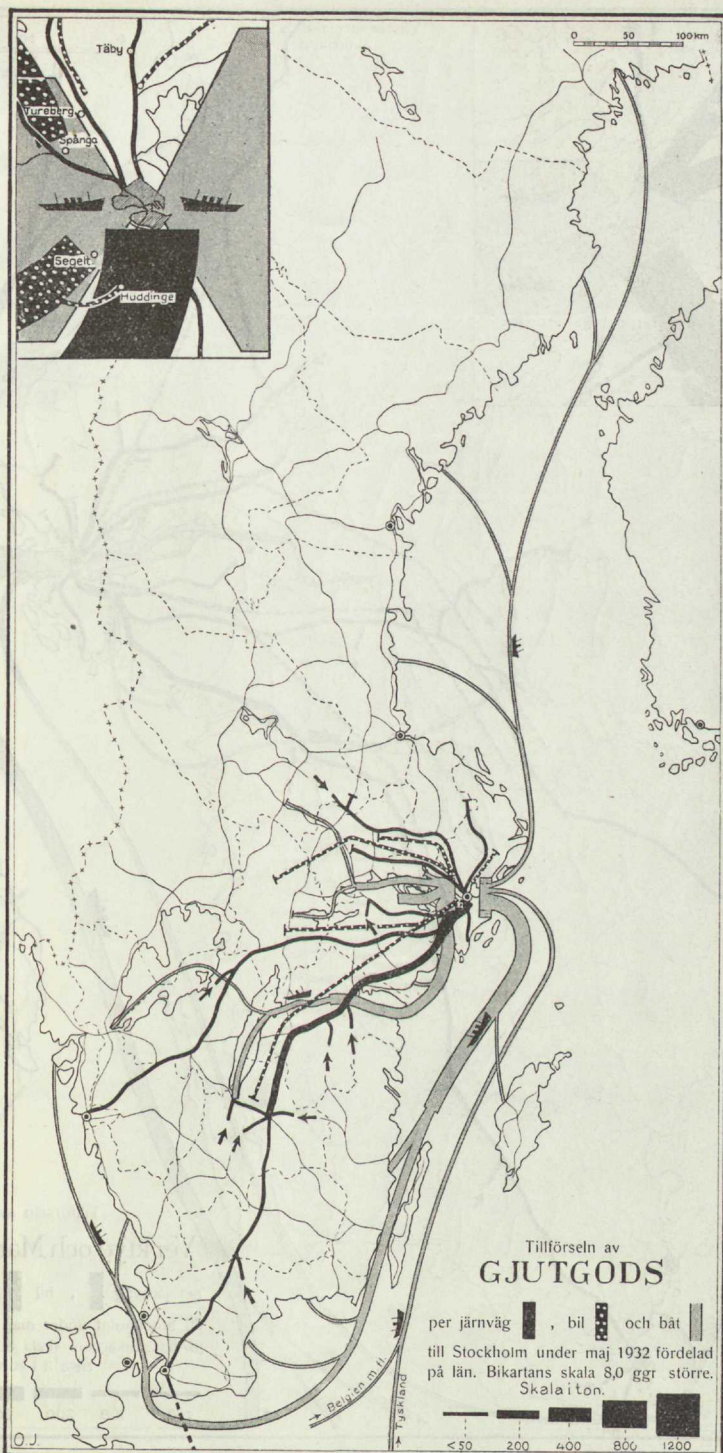
Att angiva majkvantiteternas ungefärliga andelar av motsvarande årssummor har i detta fall visat sig omöjligt bl. a. därför, att i de bägge varugrupperna ingå varor av skilda slag och olikartad användning. Dessutom är den betydande biltransporten av blommor och grönsaker från Hässelby endast uppskattad. Den avsevärda tillförseln med båt från Saltsjösidan och med järnväg söderifrån utgöres förnämligast av linfrö och dyl. för framställning av olja samt av lök.

Handelssträdgårdarnas antal och storlek, mätt i antalet anställda, är enl. preliminärt lämnade uppgifter från Kungl. Kommerskollegiums företagsräkning av år 1931.

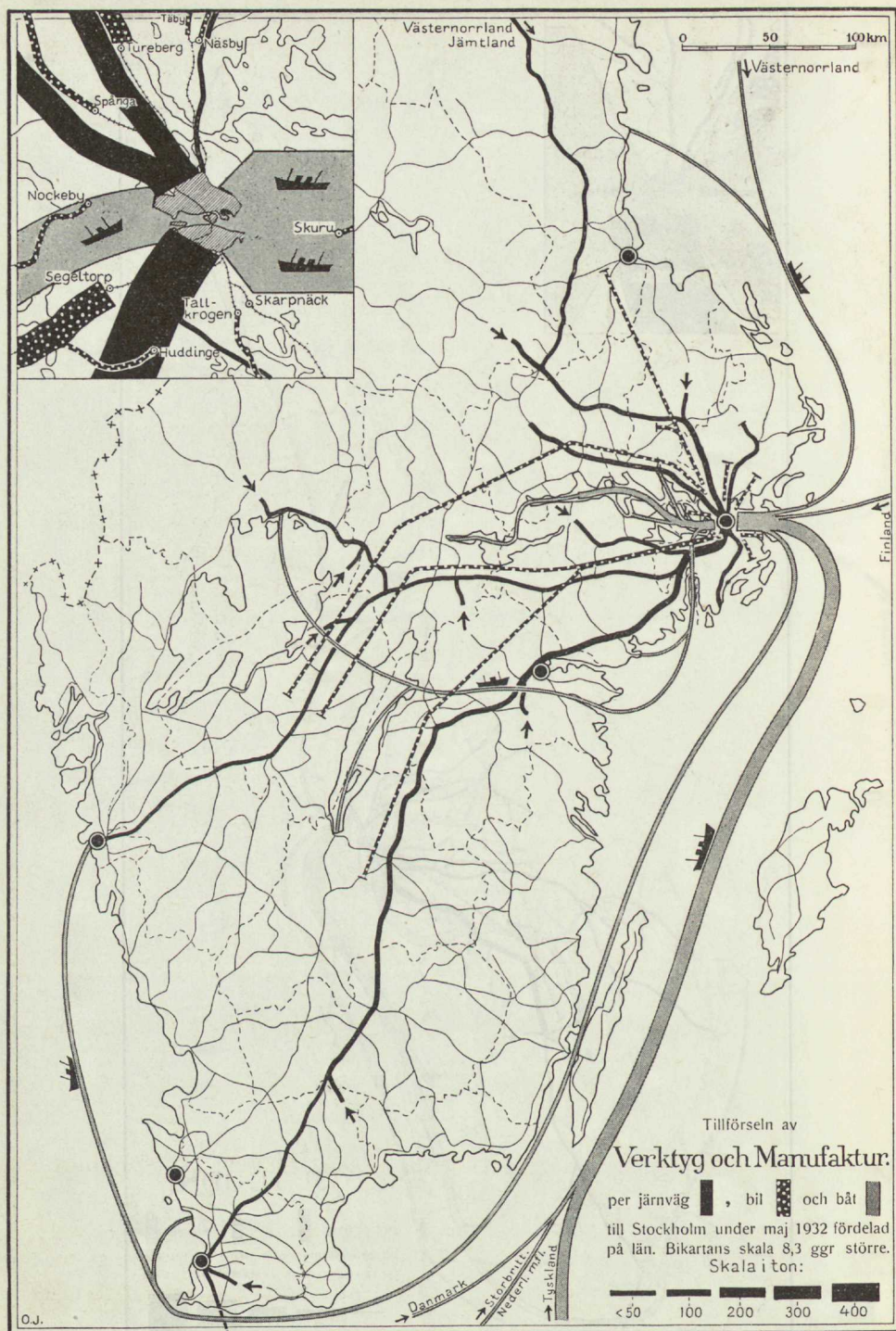


Kartan visar tillförseln av sand, grus och singel m. m. (S. J:s varugr. 46). Kvantitet för maj månad: 59 520 ton (från utlandet ingenting), motsvarande c. $\frac{1}{14}$ av årstillförseln. Pr järnväg 9 %, bil 22 % och båt 69 %.

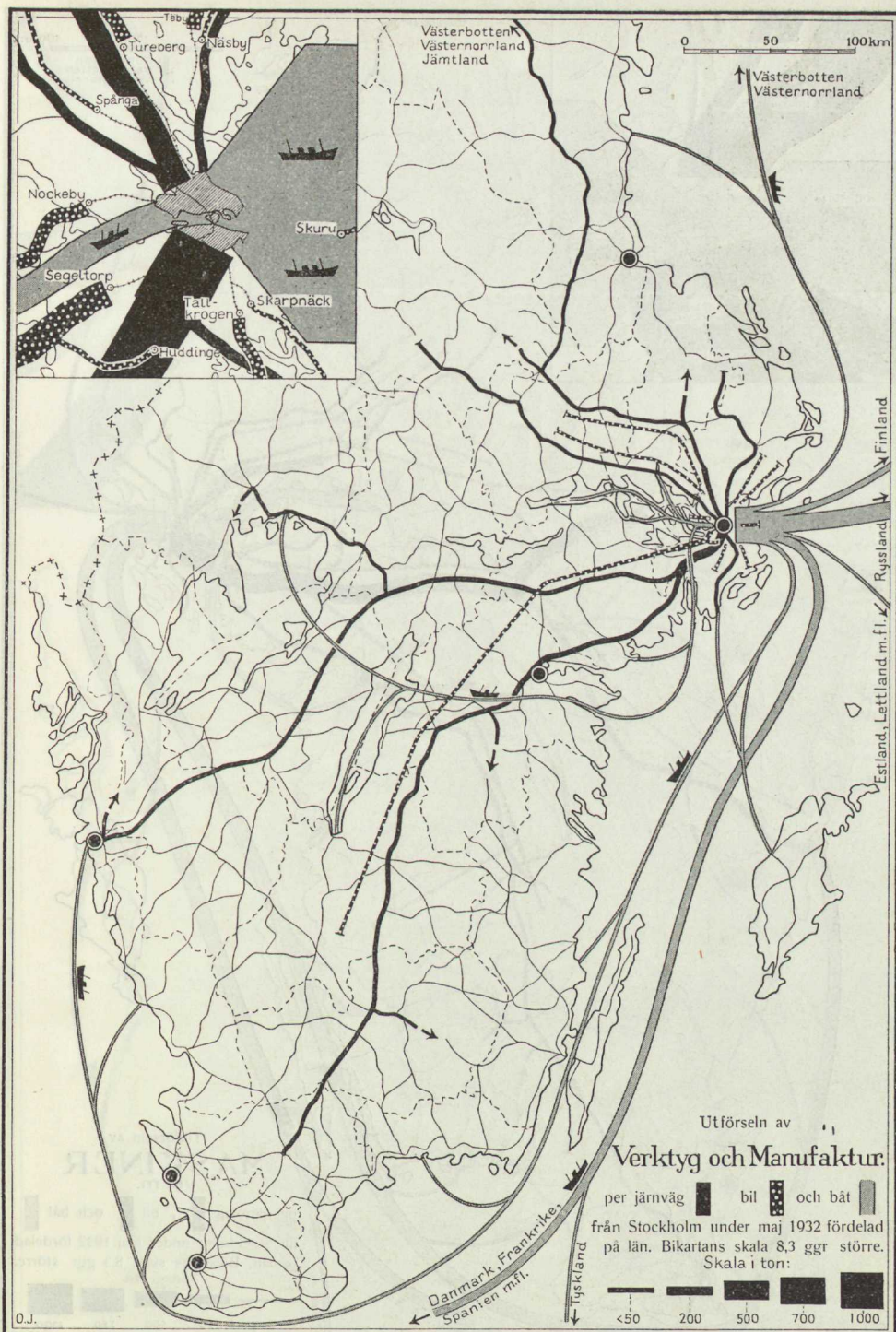
På kartan ha dessutom inlagts skilda grustags belägenhet och leverans av sand m. m. till Stockholm under hela året 1931, enl. beredvilligt lämnade uppgifter från företagen själva. De på två olika vägar erhållna uppgifterna om tillförseln till Stockholm stämma anmärkningsvärt väl, trots att vid transport av detta slag byggnadssäsong, ishinder m. m. kunnat väntas i högre grad influerat på majtrafikens representativitet i ifrågavarande fall. Åsarnas belägenhet är enl. Sveriges Geologiska undersöknings kartor, särskilt »Kvartär-geologisk karta över Stockholmstrakten». Skala 1: 50 000. Ser. BA. Nr 12.



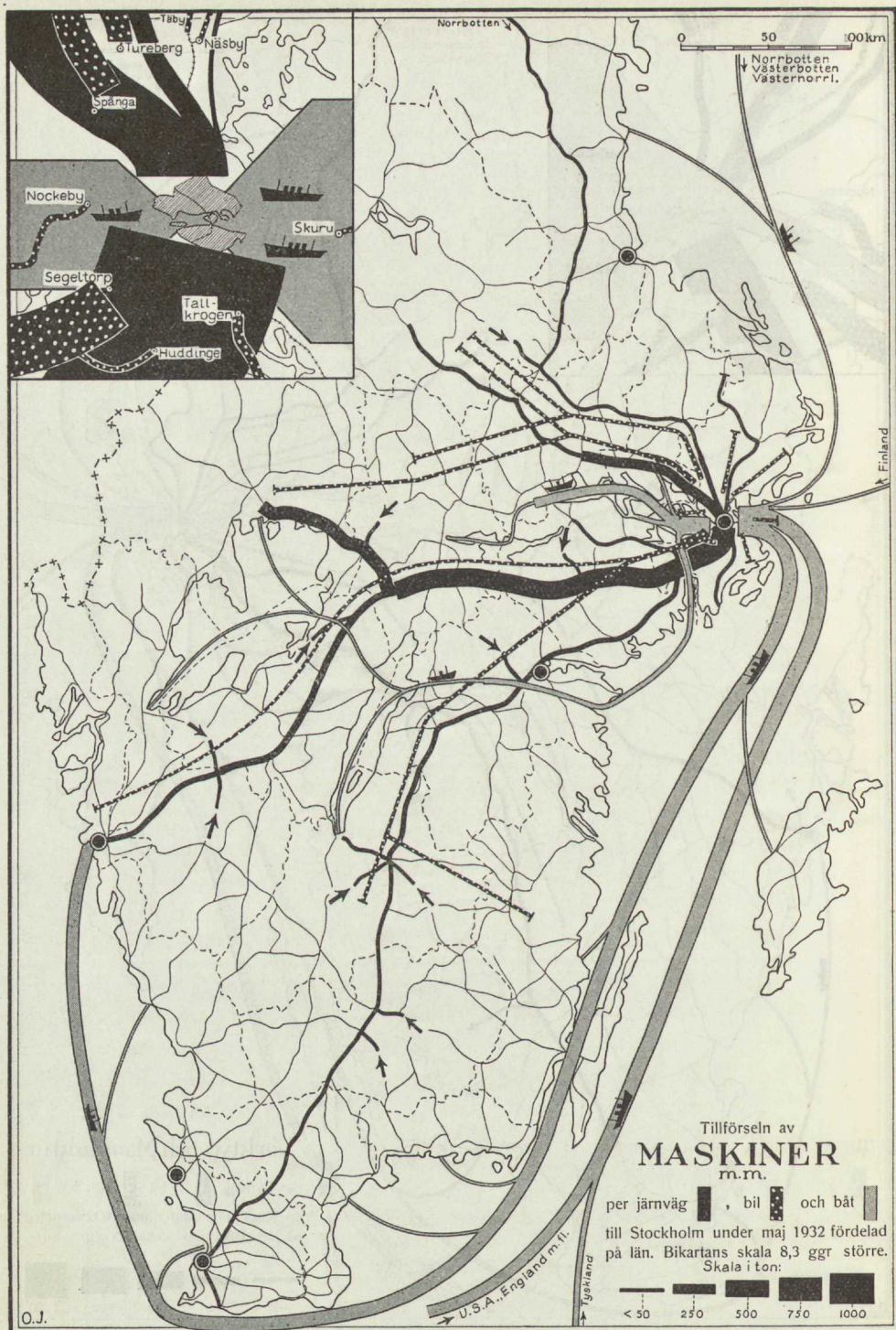
Tillförseln av gjutgods (S. J:s varugr. 60). Kvantitet: 2 780 ton (från utlandet 4 %), motsvarande c. $\frac{1}{12}$ av årstillförseln. Pr järnväg 13 %, bil 10 % och båt 77 %.



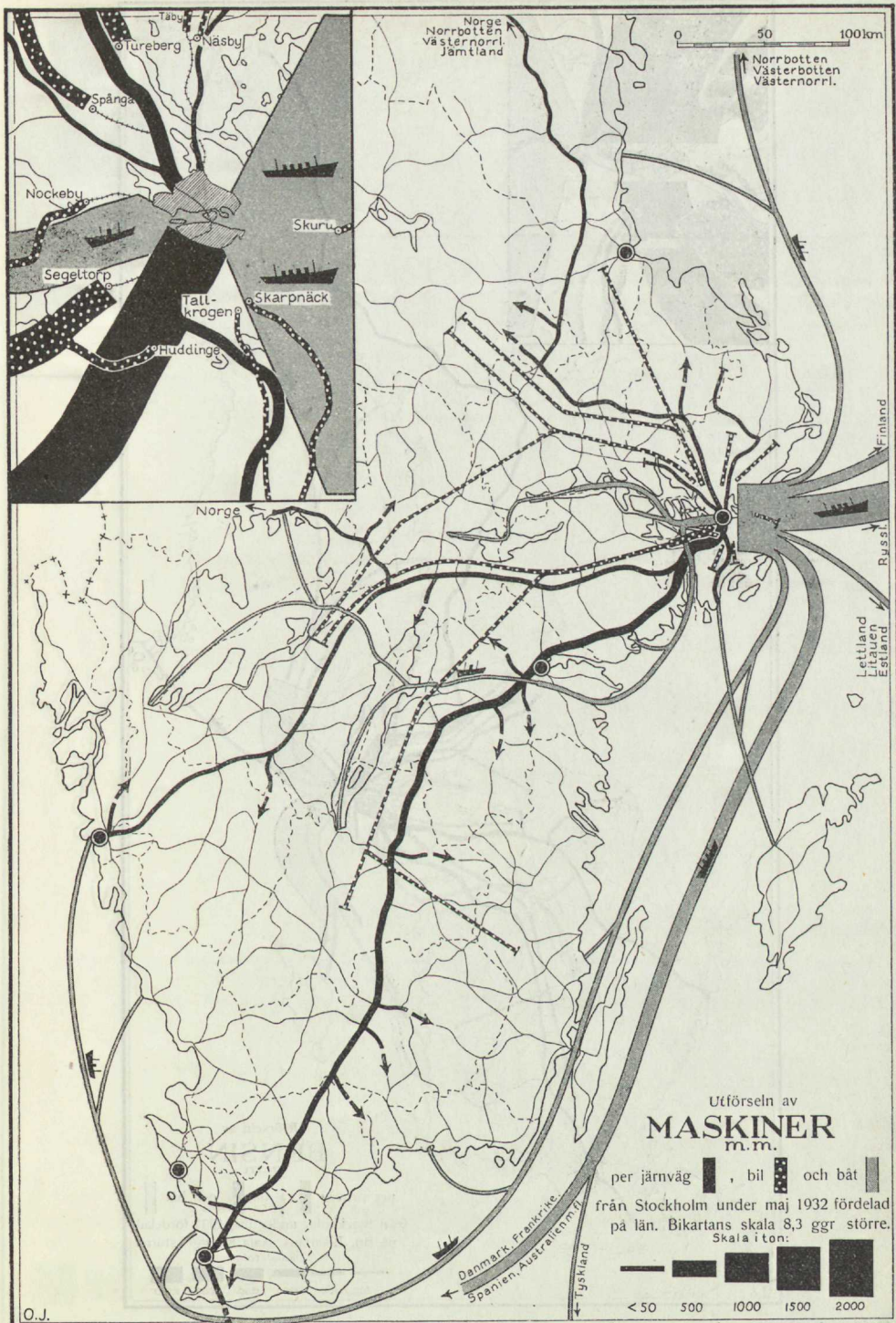
Tillförseln av verktyg och manufaktur (S. J:s varugr. 61). Kvantitet: 1 170 ton (från utlandet 30 %), motsvarande c. $\frac{1}{10}$ av årstillförseln. Pr järnväg 30 %, bil 16 % och båt 54 %.



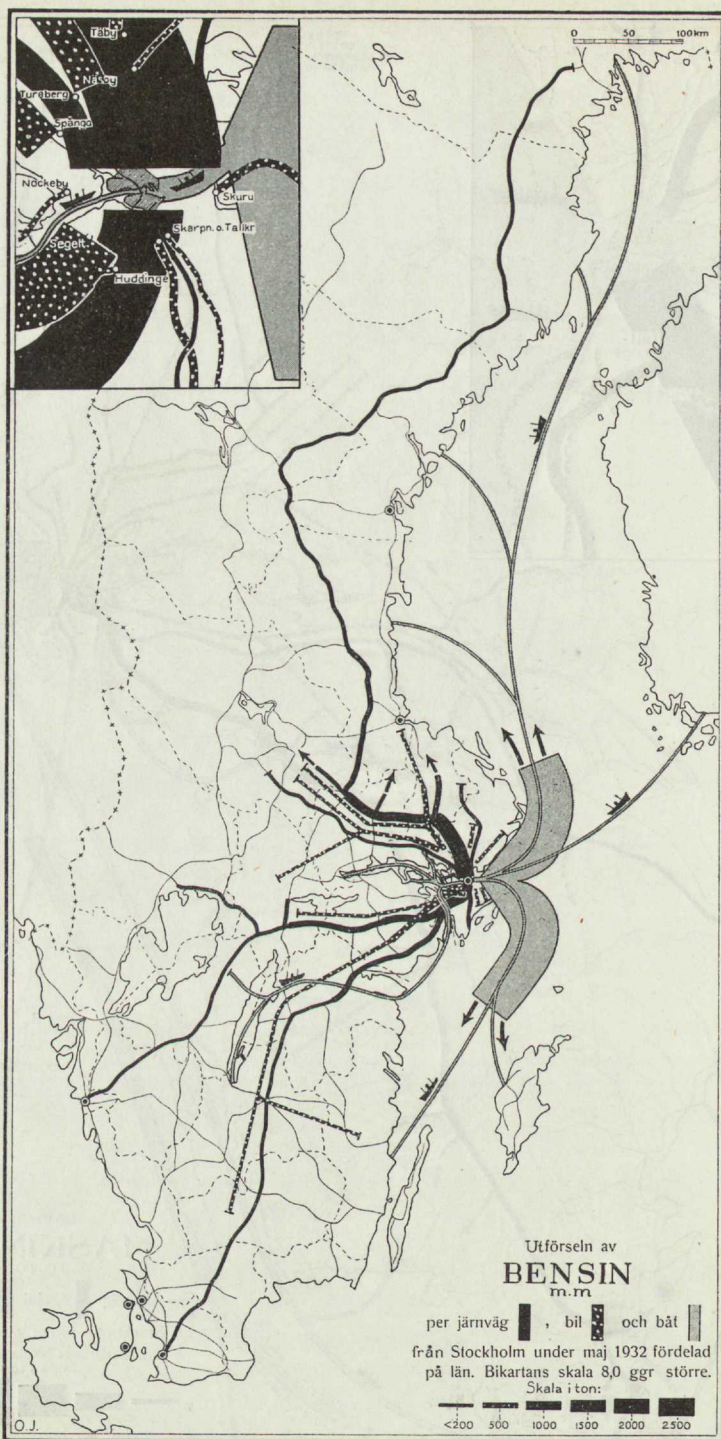
Utförseln av verktyg och manufaktur (S. J:s varugr. 61). Kvantitet: 1 640 ton (till utlandet 50 %), motsvarande c. $\frac{1}{9}$ av årsutförseln. Pr järnväg 20 %, bil 15 %, båt 64 %, post 1 %.



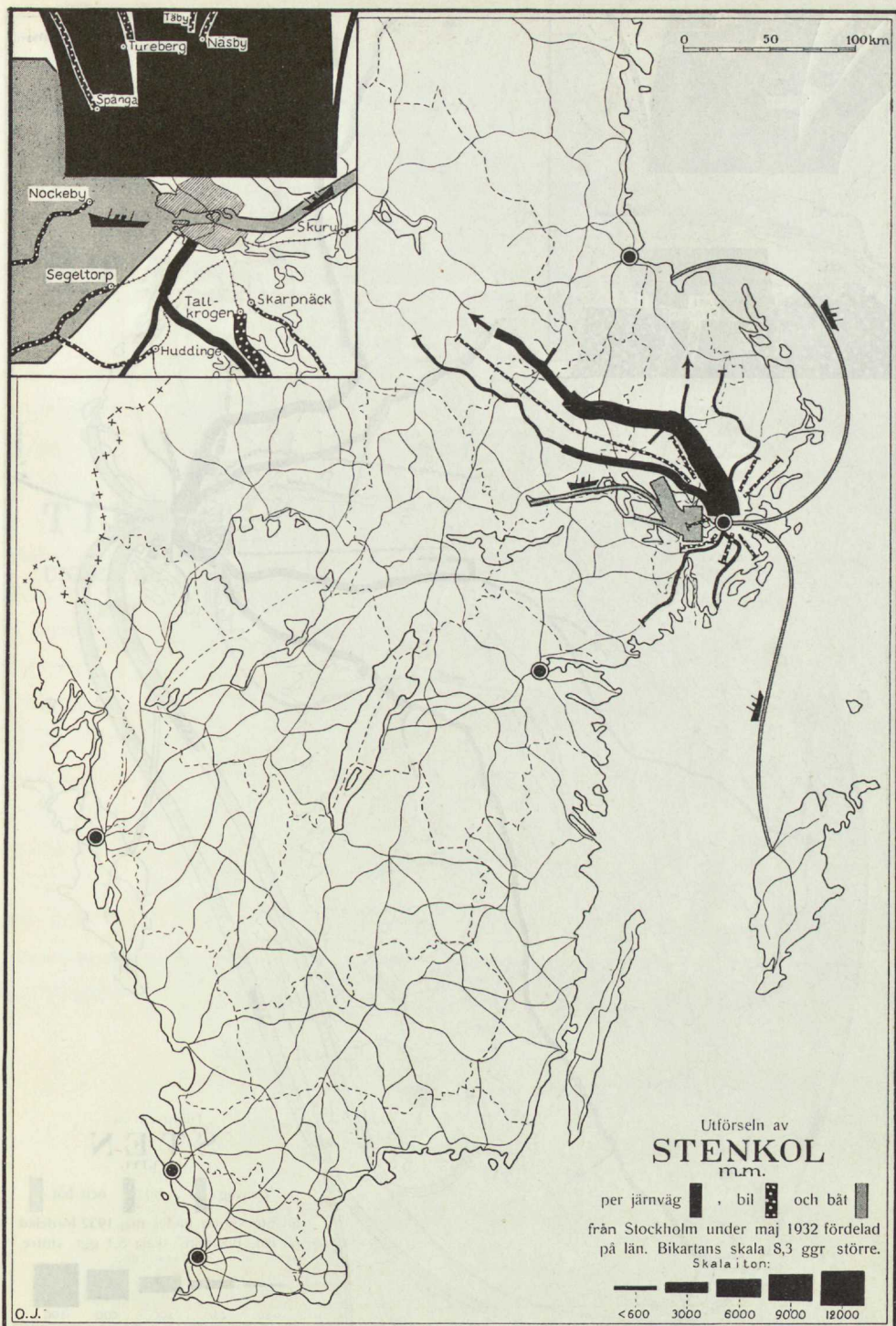
Tillförseln av maskiner m. m. (S. J:s varugr. 63). Kvantitet: 3 260 ton (från utlandet 16 %), motsvarande c. $\frac{1}{7}$ av årstillförseln. Pr. järnväg 35 %, bil 15 % och båt 50 %.



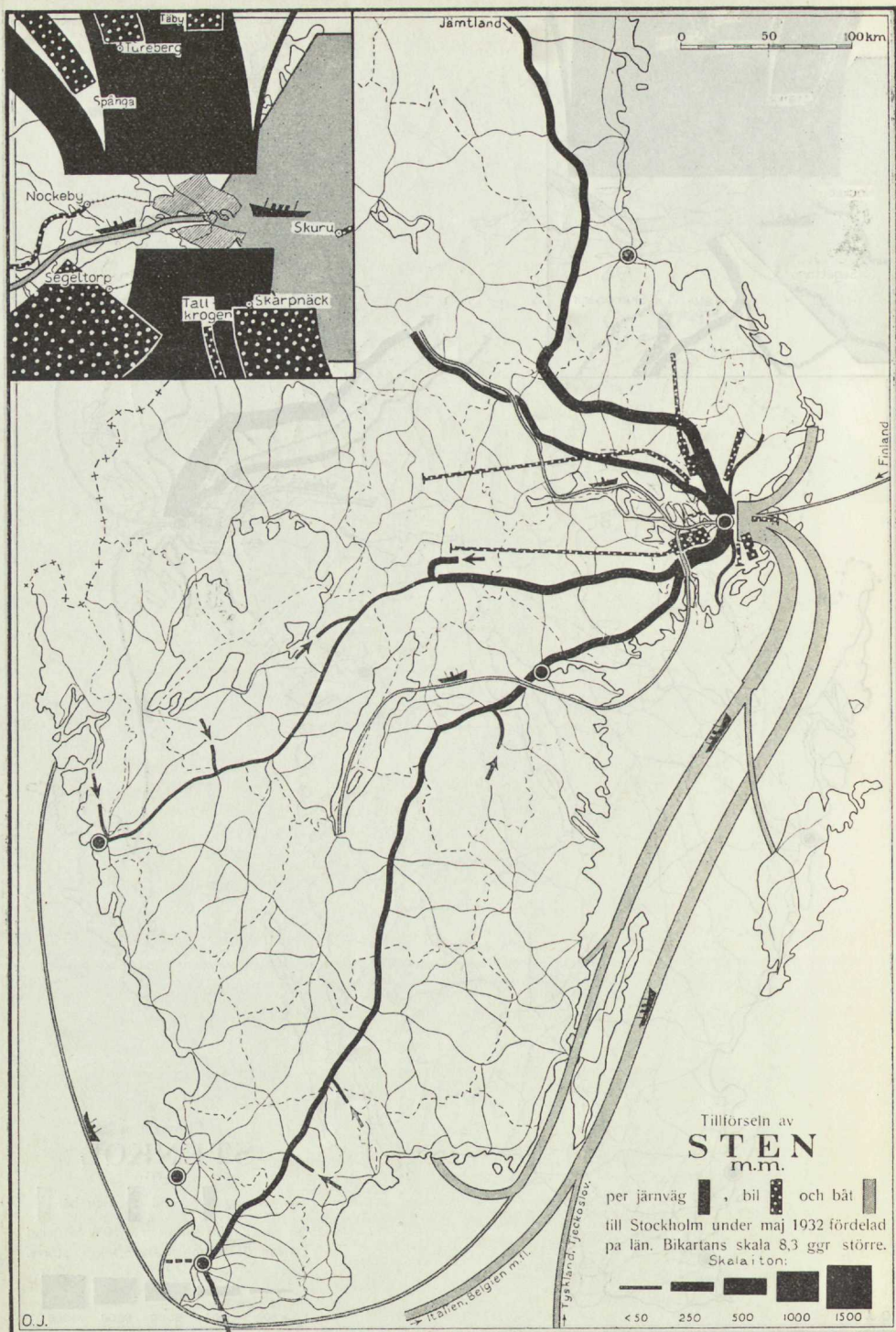
Utförseln av maskiner m. m. (S. J:s varugr. 63). Kvantitet: 3 470 ton (till utlandet 61 %), motsvarande c. $\frac{1}{8}$ av årsutförseln. Pr järnväg 11 %, bil 10,5 %, båt 78 %, post 0,5 %.



Utförseln av bensin m. m. (S. J:s varugr. 22). Kvantitet: 28 540 ton (till utlandet något), motsvarande c. $\frac{1}{10}$ av årsutförseln. Pr järnväg 14 %, bil 11 % och båt 75 %.



Utförseln av stenkol m. m. (S. J:s varugr. 38). Kvantitet 25 130 ton (till utlandet ingenting), motsvarande c. $\frac{1}{13}$ av årsutförseln. Pr järnväg 45 %, bil 4 % och båt 51 %.



Tillförseln av sten m. m. (S. J:s varugr. 43, 44, 45). Kvantitet: 3 820 ton (från utlandet 15 %), motsvarande c. $\frac{1}{10}$ av årstillförseln. Pr järnväg 33 %, bil 30 % och båt 37 %.

STATISTISK ÖVERSIKT

AV

VARUTRAFIKEN

TILL OCH FRÅN STOCKHOLM

UNDER MAJ MÅNAD 1932, FÖRDELAD PÅ TRAFIKSÄTTET JÄRNVÄG, BIL,
BÅT ELLER POST SAMT EFTER LÄN OCH VARUSLAG ENLIGT
STATENS JÄRNVÄGARS VARUGRUPPERING AV ÅR 1929

AV

OLOF JONASSON

DOCENT VID HANDELSHÖGSKOLAN I STOCKHOLM

STOCKHOLM 1934

A.-B. HASSE W. TULLBERGS BOKTRYCKERI

Översikten utgör ett sammandrag av för samma tid omfattande, opublicerad specialstatistik över Stockholms varutrafik per järnväg, bil, båt och post som för *Stadskollegiets i Stockholm ekonomisk-geografiska kommittés räkning* och med ekonomiskt bidrag av *Stockholms stadsfullmäktige* likaså verkställt av docent Olof Jonasson i och för den *ekonomisk-geografiska undersökningen av Stockholm med förorter*.

Primärmaterialet till denna specialstatistik utgöres i sin tur av material, beredvilligt lämnat för järnvägstrafikens del av *Statens Järnvägar, Stockholm—Västerås—Bergslagens Nya Järnvägsaktiebolag, Stockholm—Roslagens Järnvägar* och *Trafikaktiebolaget Stockholm—Nynäs*, för båttrafikens del av *Kungl. Generaltullstyrelsen* (gäller för utrikes ankommande gods), *Stockholms frihamnsaktiebolag* (gäller trafiken i frihamnen) och *Stockholms hamnstyrelse*, som i sin tur infordrat uppgifter direkt från *rederier, fartygsbefälhavare, mäklare m. fl.*, för postpaketsbefordringen av *Kungl. Generalpoststyrelsen*. För biltrafikens vidkommande har särskild *lastfordonsundersökning*, bekostad av *ovannämnda kommitté* och *Stockholms stads gatukontor*, företagits. Denna biltrafikundersökning utfördes under veckan 1--7 juni 1932. För att få ett jämförande tal med den övriga trafiken, som undersökts för hela maj månad, ha biltrafikens veckosiffror multiplicerats med 4,5. Hästfordonstransporterna spela numera för Stockholms varutrafiks vidkommande en ytterst blygsam roll och ha därför inräknats i biltrafiken.

L ä n	V a r u g r u p p										
	Viktsmängder i ton med en decimal, till resp. från Stockholm ¹										
	1: Sill och strömming					2: Fisk, andra slag, m. m.					
	pr järn- väg	pr bil	pr båt	pr post	Summa	pr järn- väg	pr bil	pr båt	pr post	Summa	
Stockholms län	till 3 8	252 0	85 0	—	340 80	57 1	24 3	16 2	0 01	97	
	från 9 7	36 8	10 9	—	57 40	6 4	50 4	13 9	—	70	
Uppsala län	till —	11 7	—	—	11 70	—	—	2 3	—	2	
	från 3 1	3 2	22 5	—	28 80	—	—	23 3	0 03	23	
Södermanlands län	till —	3 2	—	—	3 20	—	1 8	2 4	—	4	
	från 2 3	23 0	15 6	—	40 90	—	2 3	10 9	0 02	13	
Östergötlands län	till —	—	—	—	—	—	—	1 9	—	1	
	från —	—	3 2	—	3 20	—	—	11 2	0 02	11	
Jönköpings län	till —	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	från —	—	3 2	—	3 20	—	—	0 8	—	0	
Kronobergs län	till —	—	—	—	—	—	—	—	0 01	0	
	från 5 0	—	—	—	5 00	—	—	—	—	—	
Kalmar län	till —	—	—	—	—	—	—	0 2	0 01	0	
	från —	—	4 9	—	4 90	—	—	3 2	0 03	3	
Gotlands län	till 10 1	—	—	—	10 10	2 1	—	37 5	—	39	
	från —	—	15 3	—	15 30	3 9	—	14 6	—	18	
Blekinge län	till —	—	0 2	—	0 20	—	—	1 4	0 01	1	
	från —	—	3 0	—	3 00	—	—	3 1	—	3	
Kristianstads län	till —	—	—	—	—	—	—	6 3	—	6	
	från —	—	—	—	—	—	—	3 8	—	3	
Malmöhus län	till —	—	—	—	—	—	—	12 4	0 04	12	
	från —	—	1 0	—	1 00	—	—	14 6	—	14	
Hallands län	till —	—	—	—	—	3 0	—	—	0 04	3	
	från —	—	—	—	—	—	—	0 1	0 02	0	
Göteborgs och Bohus län ..	till 5 6	—	15 3	—	20 90	282 4	—	317 6	0 03	600	
	från —	—	0 1	—	0 10	—	—	23 3	0 03	23	
Älvsborgs län	till —	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	från —	—	—	—	—	—	—	1 5	—	1	
Skaraborgs län	till —	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	från —	—	—	—	—	—	—	1 1	0 02	1	
Värmlands län	till —	—	—	—	—	—	—	0 1	—	0	
	från —	—	3 7	—	3 70	—	—	0 7	—	0	
Örebro län	till —	—	—	—	—	—	—	1 2	—	1	
	från —	—	11 4	—	11 40	—	—	12 1	—	12	
Västmanlands län	till —	—	—	—	—	—	—	0 8	—	0	
	från —	—	15 8	—	15 80	—	—	5 7	—	5	
Kopparbergs län	till —	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	från 6 6	—	0 3	—	6 90	0 5	—	0 2	0 02	0	
Gävleborgs län	till —	—	0 1	—	0 10	—	—	0 4	0 03	0	
	från —	5 9	14 5	—	20 40	—	—	6 0	0 02	6	
Västernorrlands län	till —	—	0 5	—	0 50	—	—	0 8	—	0	
	från —	—	1 3	—	1 30	—	—	13 4	0 02	13	
Jämtlands län	till —	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	från —	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Västerbottens län	till —	—	—	—	—	—	—	—	0 01	0	
	från —	—	1 7	—	1 70	—	—	5 6	—	5	
Norrbottnens län	till —	—	—	—	—	—	—	0 8	—	0	
	från 1 0	—	1 8	—	2 80	—	—	9 0	—	9	
Summa inrikes	till 19 5	266 9	101 1	—	387 5	344 6	26 1	402 3	0 19	773	
	från 27 7	68 9	130 2	—	226 8	10 8	52 7	178 1	0 23	241	
Utlandet	till —	—	37 8	—	37 8	56 0	—	246 1	—	302	
	från —	—	29 8	—	29 8	—	—	1 8	0 05	1	
Summa	till 19 5	266 9	138 9	—	425 3	400 6	26 1	648 4	0 19	1075	
	från 27 7	68 9	160 0	—	256 6	10 8	52 7	179 9	0 28	243	

¹ Posttrafikens andel, som kvantitativt är obetydlig, har dock måst angivas med två decimaler, varvid denna andra decimal också medföljt vid summeringen av varje varugrupp länsvis. Vid förnyad summering däremot har återigen endast en decimal medtagits.

V a r u g r u p p

Viktsmängder i ton med en decimal, till resp. från Stockholm

3: Kött och fläsk m. m.					4: Mjölk och grädde					5: Smör, margarin, ost och ägg				
pr järn- våg	pr bil	pr båt	pr post	Summa	pr järn- våg	pr bil	pr båt	pr post	Summa	pr järn- våg	pr bil	pr båt	pr post	Summa
27 9	208 7	9 4	0 01	246 01	1294 6	4374 4	143 0	—	5812 00	37 8	25 8	1 9	—	65 50
16 0	500 0	15 4	0 09	531 49	16 6	492 3	25 0	—	533 90	68 3	92 7	24 4	—	185 40
14 6	27 5	1 1	0 06	43 26	1030 2	1401 7	162 2	0 01	2594 11	3 0	25 5	3 5	0 03	32 03
0 4	15 7	11 0	0 13	27 23	—	53 1	1 3	—	54 40	2 5	24 7	4 8	0 02	32 02
132 5	30 6	3 2	0 09	166 39	359 4	1069 7	68 9	0 01	1498 01	73 4	111 1	2 0	0 01	186 51
—	6 7	6 4	0 16	13 26	—	1 4	0 1	—	1 50	—	10 4	10 5	0 01	20 91
498 6	110 2	36 7	0 17	645 67	—	—	24 4	—	24 40	174 3	199 8	9 4	0 02	383 52
—	—	12 1	0 15	12 25	—	—	—	—	—	—	11 3	0 8	0 01	12 11
396 5	—	0 2	0 23	396 93	—	—	—	—	—	151 3	57 6	0 3	0 01	209 21
—	—	0 1	0 02	0 12	—	—	—	—	—	—	—	0 4	—	0 40
74 2	—	—	0 18	74 38	—	—	—	—	—	153 2	—	—	—	153 20
—	—	—	0 11	0 11	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	15 4	0 29	15 69	—	—	—	—	—	—	—	188 2	0 01	188 21
—	—	2 8	0 15	2 95	—	—	0 2	—	0 20	—	—	1 0	0 01	1 01
113 2	—	81 6	0 27	195 07	—	—	—	—	—	—	—	582 3	—	582 30
—	—	0 5	0 03	0 53	—	—	0 1	—	0 10	—	—	16 6	—	16 60
—	—	2 4	0 09	2 49	—	—	—	—	—	—	—	11 5	0 01	11 51
—	—	0 7	0 09	0 79	—	—	—	—	—	—	—	0 3	—	0 30
275 7	—	—	0 01	275 71	—	—	—	—	—	380 0	—	—	—	380 00
—	—	0 1	0 05	0 15	—	—	—	—	—	—	—	—	0 01	0 01
457 2	—	20 4	0 36	477 96	17 2	—	2 0	0 02	19 22	243 6	—	48 7	0 05	292 35
—	—	16 8	0 09	16 89	—	—	0 3	—	0 30	—	—	5 5	—	5 50
214 7	—	—	0 07	214 77	—	—	—	—	—	25 5	—	0 3	—	25 80
—	—	1 0	0 01	1 01	—	—	—	—	—	—	—	0 1	—	0 10
40 8	—	99 0	0 17	139 97	—	—	4 3	0 01	4 31	5 0	—	12 9	0 01	17 91
11 5	—	10 4	0 17	22 07	—	—	—	0 01	0 01	5 0	—	0 3	ngt	5 30
24 2	—	0 4	0 04	24 64	—	—	4 0	—	4 00	48 7	8 1	—	0 01	56 81
—	—	1 9	0 06	1 96	—	—	—	—	—	5 0	—	0 9	—	5 90
43 5	—	—	0 13	43 63	—	—	—	—	—	240 7	35 1	0 8	0 10	276 70
—	—	0 5	0 14	0 64	—	—	—	—	—	—	—	0 2	0 01	0 21
—	2 3	9 7	0 16	12 16	—	—	—	—	—	—	—	—	0 04	0 04
—	—	1 5	0 11	1 61	—	—	—	—	—	—	—	0 2	0 01	0 21
61 1	—	6 1	0 06	67 26	—	—	8 6	—	8 60	20 7	9 5	0 7	—	30 90
—	—	6 7	0 11	6 81	—	—	0 5	—	0 50	—	—	5 3	0 01	5 31
—	6 8	27 4	0 01	34 21	728 9	104 0	—	0 01	832 91	5 9	0 5	13 8	0 02	20 22
—	1 4	16 4	0 10	17 90	—	—	ngt	—	ngt	—	—	1 9	0 02	1 92
—	—	—	0 17	0 17	—	—	—	—	0 01	0 01	—	6 8	—	0 04
—	—	0 1	0 11	0 21	—	—	—	—	—	32 8	—	—	ngt	32 80
—	—	6 5	0 09	6 59	—	—	—	0 03	0 03	—	—	0 1	0 01	0 11
—	—	11 6	0 13	11 73	—	—	ngt	—	ngt	—	4 6	1 7	—	6 30
2 4	—	4 0	0 13	6 53	—	—	—	—	—	2 6	—	22 2	0 16	24 96
—	—	25 3	0 15	25 45	—	—	0 5	—	0 50	—	—	6 3	0 01	6 31
—	—	—	0 04	0 04	—	—	—	—	—	2 5	—	—	0 01	2 51
7 9	—	—	0 04	7 94	—	—	—	—	—	—	—	—	0 02	0 02
—	—	7 3	0 06	7 36	—	—	—	—	—	—	—	5 3	0 04	5 34
—	—	4 0	—	4 00	—	—	—	—	—	—	—	2 6	0 02	2 62
2 5	—	1 6	0 17	4 27	—	—	—	—	—	10 2	—	—	0 01	10 21
—	—	47 0	0 06	47 06	—	—	0 1	—	0 10	—	—	0 9	0 01	0 91
2379 6	386 1	332 4	3 06	3101 2	3430 3	6949 8	417 4	0 10	10797 6	1578 4	479 8	903 9	0 59	2962 7
35 8	523 8	192 3	2 26	754 2	16 6	546 8	28 1	0 01	591 5	113 6	143 7	84 7	0 17	342 2
—	—	93 5	0 14	93 6	—	—	10 9	ngt	10 9	—	—	34 7	0 34	35 0
3 0	—	8 9	0 25	12 2	—	—	—	—	—	—	—	0 1	0 01	0 1
2379 6	386 1	425 9	3 20	3194 8	3430 3	6949 8	428 3	0 10	10808 5	1578 4	479 8	938 6	0 93	2997 7
38 8	523 8	201 2	2 51	766 3	16 6	546 8	28 1	0 01	591 5	113 6	143 7	84 8	0 18	342 3

L ä n	V a r u g r u p p										
	Viktsmängder i ton med en decimal, till resp. från Stockholm										
	5 1: Ost					5 2: Smör					
		pr järn- väg	pr bil	pr båt	pr post	Summa	pr järn- väg	pr bil	pr båt	pr post	Summa
Stockholms län.....	till	9 5	1 4	—	—	10 90	16 6	—	0 1	—	16 7
	från	9 0	15 8	5 0	—	29 80	8 5	12 2	6 9	—	27 6
Uppsala län.....	till	2 5	5 4	—	—	7 90	0 3	15 6	—	0 01	15 9
	från	0 6	—	4 0	0 02	4 62	—	—	—	—	—
Södermanlands län.....	till	14 1	95 3	0 6	0 01	110 01	59 3	14 9	0 1	—	74 3
	från	—	3 6	2 0	0 01	5 61	—	6 3	0 5	—	6 8
Östergötlands län.....	till	—	67 0	3 9	0 01	70 91	—	100 4	0 1	0 01	100 5
	från	—	—	0 5	0 01	0 51	—	—	—	—	—
Jönköpings län.....	till	—	—	0 3	—	0 30	—	57 6	—	0 01	57 6
	från	—	—	0 4	—	0 40	—	—	—	—	—
Kronobergs län.....	till	5 0	—	—	—	5 00	—	—	—	—	—
	från	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kalmar län.....	till	—	—	1 4	—	1 40	—	—	105 1	0 01	105 1
	från	—	—	0 5	0 01	0 51	—	—	—	—	—
Gotlands län.....	till	—	—	4 9	—	4 90	—	—	147 8	—	147 8
	från	—	—	1 2	—	1 20	—	—	—	—	—
Blekinge län.....	till	—	—	1 6	—	1 60	—	—	0 2	—	0 20
	från	—	—	0 3	—	0 30	—	—	—	—	—
Kristianstads län.....	till	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	från	—	—	—	0 01	0 01	—	—	—	—	—
Malmöhus län.....	till	7 8	—	—	0 02	7 82	17 0	—	48 7	0 03	65 73
	från	—	—	0 8	—	0 80	—	—	0 4	—	0 40
Hallands län.....	till	—	—	0 3	—	0 30	—	—	—	—	—
	från	—	—	0 1	—	0 10	—	—	—	—	—
Göteborgs och Bohus län ..	till	—	—	0 3	0 01	0 31	—	—	—	—	—
	från	5 0	—	0 3	—	5 30	—	—	—	ngt	ngt
Älvsborgs län.....	till	17 9	8 1	—	—	26 00	—	—	—	0 01	0 01
	från	5 0	—	0 9	—	5 90	—	—	—	—	—
Skaraborgs län.....	till	30 7	35 1	—	0 02	65 82	—	—	—	0 08	0 08
	från	—	—	0 2	0 01	0 21	—	—	—	—	—
Värmlands län.....	till	—	—	—	—	—	—	—	—	0 04	0 04
	från	—	—	0 2	0 01	0 21	—	—	—	—	—
Örebro län.....	till	—	9 5	0 1	—	9 60	20 7	—	0 5	—	21 20
	från	—	—	1 4	0 01	1 41	—	—	1 2	—	1 20
Västmanlands län.....	till	5 9	—	0 3	—	6 20	—	0 5	12 0	—	12 50
	från	—	—	1 5	0 02	1 52	—	—	—	—	—
Kopparbergs län.....	till	—	6 8	—	0 01	6 81	—	—	—	0 03	0 03
	från	—	—	—	—	—	6 4	—	—	—	6 40
Gävleborgs län.....	till	—	—	0 1	—	0 10	—	—	—	0 01	0 01
	från	—	—	1 2	—	1 20	—	—	0 1	—	0 10
Västernorrlands län.....	till	—	—	—	0 03	0 03	2 6	—	22 1	0 08	24 78
	från	—	—	2 8	0 01	2 81	—	—	0 1	—	0 10
Jämtlands län.....	till	2 5	—	—	—	2 50	—	—	—	0 01	0 01
	från	—	—	—	0 02	0 02	—	—	—	—	—
Västerbottens län.....	till	—	—	1 8	0 03	1 83	—	—	3 5	0 01	3 51
	från	—	—	1 6	—	1 60	—	—	—	—	—
Norrbottnens län.....	till	10 2	—	—	0 01	10 21	—	—	—	—	—
	från	—	—	0 8	0 01	0 81	—	—	0 1	—	0 10
Summa inrikes.....	till	106 1	228 6	15 6	0 15	350 5	116 5	189 0	340 2	0 34	646 0
	från	19 6	19 4	25 7	0 15	64 9	14 9	18 5	9 3	ngt	42 7
Utlandet.....	till	—	—	14 9	0 31	15 2	—	—	—	—	—
	från	—	—	0 1	0 01	0 1	—	—	—	—	—
Summa	till	106 1	228 6	30 5	0 46	365 7	116 5	189 0	340 2	0 34	646 0
	från	19 6	19 4	25 8	0 16	65 0	14 9	18 5	9 3	ngt	42 7

V a r u g r u p p
Viktsmängder i ton med en decimal, till resp. från Stockholm

5 3: Margarin					5 4: Ägg					6: Spannmål, ärter m. m.				
pr järn- väg	pr bil	pr båt	pr post	Summa	pr järn- väg	pr bil	pr båt	pr post	Summa	pr järn- väg	pr bil	pr båt	pr post	Summa
0 2	5 9	—	—	6 10	11 5	18 5	1 8	—	31 80	53 0	270 4	120 2	0 01	443 61
41 4	42 2	9 5	—	93 10	2 9	22 5	3 0	—	28 40	70 8	442 7	46 4	—	559 90
—	—	—	—	—	0 2	4 5	3 5	0 01	8 21	46 0	56 3	533 8	0 13	636 23
1 4	24 7	0 8	—	26 90	—	—	—	—	—	—	19 8	1956 2	—	1976 00
—	—	—	—	—	—	0 9	1 3	—	2 20	15 1	67 1	263 2	—	345 40
—	0 5	7 2	—	7 70	—	—	0 8	—	0 80	29 0	155 3	658 7	—	843 00
74 3	—	—	—	174 30	—	32 4	5 4	—	37 80	—	—	1604 1	—	1604 10
—	11 3	0 3	—	11 60	—	—	—	—	—	—	—	460 4	0 01	460 41
51 3	—	—	—	51 30	100 0	—	—	—	100 00	—	—	73 0	—	73 00
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	58 5	—	58 50
—	—	—	—	—	148 2	—	—	—	148 20	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9 0	—	—	9 00
—	—	—	—	—	—	—	81 7	—	81 70	—	—	138 5	—	138 50
—	—	0 5	—	0 50	—	—	—	—	—	—	—	10 1	—	10 10
—	—	0 1	—	0 10	—	—	429 5	—	429 50	—	—	253 5	—	253 50
—	—	15 4	—	15 40	—	—	—	—	—	—	—	48 3	—	48 30
—	—	—	—	—	—	—	9 7	0 01	9 71	—	—	0 2	—	0 20
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	13 3	—	13 30
25 2	—	—	—	25 20	354 8	—	—	—	354 80	—	—	296 1	—	296 10
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
137 8	—	—	—	137 80	81 0	—	—	—	81 00	—	—	1877 9	0 01	1877 91
—	—	4 3	—	4 30	—	—	—	—	—	—	—	0 1	0 02	0 12
—	—	—	—	—	25 5	—	—	—	25 50	10 0	—	80 0	0 02	90 02
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	12 6	—	12 60	5 0	—	—	—	5 00	—	12 6	87 2	0 01	99 81
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	ngt	0 01	0 01
—	—	—	—	—	30 8	—	—	—	30 80	—	—	10 0	0 01	10 01
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0 1	—	0 10
—	—	—	—	—	210 0	—	0 8	—	210 80	—	—	230 9	—	230 90
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9 7	—	9 70
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	35 8	—	35 80
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	61 3	—	61 30
—	—	—	—	—	—	—	0 1	—	0 10	—	—	638 5	—	638 50
—	—	0 5	—	0 50	—	—	2 2	—	2 2	—	—	470 5	0 01	470 51
—	—	0 4	—	0 40	—	—	1 1	—	1 10	263 0	21 6	768 8	0 01	1053 41
—	—	0 4	—	0 40	—	—	—	—	—	—	10 4	284 9	0 01	295 31
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 0	—	—	1 00
26 4	—	—	—	26 40	—	—	—	—	—	102 4	—	—	—	102 40
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	2 3	0 3	—	2 60	—	2 3	0 1	—	2 40	—	—	72 2	—	72 20
—	—	0 1	—	0 10	—	—	—	0 01	0 01	—	—	—	—	—
—	—	0 9	—	0 90	—	—	2 5	—	2 50	10 0	—	211 3	—	221 30
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0 01	0 01
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	17 2	—	—	—	17 20
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	1 0	0 02	1 02	24 8	—	63 5	—	88 30
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	166 0	—	166 00
388 8	5 9	13 2	—	407 9	967 0	56 3	534 9	0 03	1558 2	388 1	428 0	7011 7	0 21	7828 0
69 2	81 0	40 1	—	190 3	2 9	24 8	9 6	0 02	37 3	254 2	637 2	4591 5	0 06	5483 0
—	—	18 8	—	18 8	—	—	1 0	—	1 0	—	—	4052 9	—	4052 9
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1736 2	—	1736 2
388 8	5 9	32 0	—	426 7	967 0	56 3	535 9	0 03	1559 2	388 1	428 0	11064 6	0 21	11880 9
69 2	81 0	40 1	—	190 3	2 9	24 8	9 6	0 02	37 3	254 2	637 2	6327 7	0 06	7219 2

V a r u g r u p p
Viktmängder i ton med en decimal, till resp. från Stockholm

L ä n										
	7: Mjöl, gryn, jäst, bröd m. m.					7 o: Mjöl m. m.				
	pr järn- våg	pr bil	pr båt	pr post	Summa	pr järn- våg	pr bil	pr båt	pr post	Summa
Stockholms län.....	till 0 3	326 7	7 8	0 04	334 84	0 2	326 7	7 8	—	334
	från 151 2	828 1	387 2	0 09	1366 59	117 4	804 6	357 5	—	1279 5
Uppsala län.....	till 25 2	124 7	316 6	0 06	466 56	5 2	102 2	266 6	—	374 0
	från 19 8	163 8	206 0	0 09	389 69	18 7	163 8	188 0	—	370 5
Södermanlands län.....	till 6 8	83 3	543 7	0 11	633 91	6 8	73 8	533 4	—	614 0
	från 69 6	167 9	128 1	0 19	365 79	69 6	167 9	104 5	—	342 0
Östergötlands län.....	till —	4 9	441 1	0 10	446 10	—	4 9	421 7	—	426 6
	från —	15 3	313 8	0 16	329 26	—	15 3	281 0	—	296 3
Jönköpings län.....	till 10 0	—	0 1	0 15	10 25	—	—	0 1	—	0 1
	från —	—	11 4	0 15	11 55	—	—	5 9	—	5 9
Kronobergs län.....	till —	—	—	0 01	0 01	—	—	—	—	—
	från —	13 5	—	0 11	13 61	—	9 0	—	—	9 0
Kalmar län.....	till —	—	352 3	0 10	352 40	—	—	171 1	—	171 1
	från —	18 0	334 0	0 09	352 09	—	18 0	326 5	—	344 5
Gotlands län.....	till —	—	360 6	0 02	360 62	—	—	360 6	—	360 6
	från 1 3	—	91 2	0 07	92 57	—	—	79 6	—	79 6
Blekinge län.....	till —	—	208 0	0 07	208 07	—	—	5 0	—	5 0
	från —	—	21 7	0 04	21 74	—	—	12 0	—	12 0
Kristianstads län.....	till 10 0	—	12 2	0 08	22 28	—	—	0 5	—	0 5
	från —	—	2 6	0 02	2 62	—	—	1 0	—	1 0
Malmöhus län.....	till —	—	737 0	0 35	737 35	—	—	732 1	—	732 1
	från —	—	143 8	0 09	143 89	—	—	100 1	—	100 1
Hallands län.....	till —	—	5 8	0 08	5 88	—	—	4 1	—	4 1
	från —	—	29 3	0 02	29 32	—	—	27 7	—	27 7
Göteborgs och Bohus län...	till 97 3	—	227 6	0 09	324 99	—	—	146 4	—	146 4
	från —	—	49 0	0 17	49 17	—	—	15 9	—	15 9
Älvsborgs län.....	till 5 0	—	—	0 04	5 04	5 0	—	—	—	5 0
	från —	—	3 9	0 13	4 03	—	—	—	—	—
Skaraborgs län.....	till —	—	0 1	0 02	0 12	—	—	0 1	—	0 1
	från —	—	30 8	0 07	30 87	—	—	20 0	—	20 0
Värmlands län.....	till —	—	—	0 11	0 11	—	—	—	—	—
	från —	—	73 0	0 12	73 12	—	—	42 6	—	42 6
Örebro län.....	till —	—	15 6	0 06	15 66	—	—	0 1	—	0 1
	från —	—	189 4	0 13	189 53	—	—	139 7	—	139 7
Västmanlands län.....	till 1 5	—	228 6	0 01	230 11	1 5	—	226 2	—	227 7
	från 95 1	34 2	396 5	0 12	525 92	95 1	34 2	370 5	—	499 8
Kopparbergs län.....	till —	—	—	0 14	0 14	—	—	—	—	—
	från 444 5	3 6	7 3	0 08	455 48	434 0	3 6	7 2	—	444 8
Gävleborgs län.....	till —	—	12 9	0 13	13 03	—	—	5 3	—	5 3
	från 87 9	—	596 0	0 17	684 07	87 9	—	558 5	—	646 4
Västernorrlands län.....	till —	—	0 4	0 19	0 59	—	—	0 3	—	0 3
	från 102 9	—	428 4	0 16	531 46	102 9	—	314 3	—	417 2
Jämtlands län.....	till —	—	—	0 07	0 07	—	—	—	—	—
	från 326 5	—	—	0 07	326 57	312 4	—	—	—	312 4
Västerbottens län.....	till —	—	6 5	0 03	6 53	—	—	6 4	—	6 4
	från 126 1	—	267 7	0 06	393 86	126 1	—	220 3	—	346 4
Norrbottens län.....	till —	—	—	0 06	0 06	—	—	—	—	—
	från 139 0	—	265 1	0 57	404 67	139 0	—	194 2	—	333 2
Summa inrikes.....	till 156 1	539 6	3476 9	2 12	4174 7	18 7	507 6	2887 8	—	3414 1
	från 1563 9	1244 4	3976 2	2 97	6787 5	1503 1	1216 4	3367 0	—	6086 5
Utlandet.....	till —	—	844 0	0 16	844 2	—	—	615 5	—	615 5
	från —	—	172 1	0 14	172 2	—	—	63 9	—	63 9
Summa	till 116 1	539 6	4320 9	2 28	5018 9	18 7	507 6	3503 3	—	4029 6
	från 1563 9	1244 4	4148 3	3 11	6959 7	1503 1	1216 4	3430 9	—	6150 4

V a r u g r u p p

Viktmängder i ton med en decimal, till resp. från Stockholm

9: Potatis					10: Övriga rotfrukter samt grönsaker					11: Frukter och bär				
pr järn- våg	pr bil	pr båt	pr post	Summa	pr järn- våg	pr bil	pr båt	pr post	Summa	pr järn- våg	pr bil	pr båt	pr post	Summa
31 2	285 3	85 3	—	401 80	7 2	671 1	0 9	—	679 20	1 5	1 8	22 7	0 03	26 03
15 9	364 4	53 0	—	433 30	4 8	39 1	1 0	—	44 90	33 6	69 4	20 0	0 30	123 30
2 1	88 2	16 6	—	106 90	—	53 1	7 0	—	60 10	8 0	0 5	16 2	0 01	24 71
—	15 8	15 0	—	30 80	0 2	—	4 4	0 01	4 61	57 6	24 7	126 4	0 36	209 06
—	22 1	161 6	—	183 70	—	1 8	0 5	0 01	2 31	—	—	20 1	0 07	20 17
—	14 0	10 1	—	24 10	—	—	0 4	0 04	0 44	—	6 9	102 4	0 33	109 63
43 4	21 6	1 3	—	66 30	10 9	9 0	—	0 02	19 92	—	—	7 0	0 05	7 05
10 0	9 0	5 0	0 01	24 01	—	—	1 5	0 01	1 51	40 0	—	162 8	0 27	203 07
84 3	—	1 5	—	85 80	—	—	—	—	—	—	—	—	0 05	0 05
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	13 5	0 8	0 23	14 53
722 1	—	—	—	722 10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	0 01	0 01	—	—	—	0 09	0 09
—	8 1	116 2	—	124 30	—	—	3 4	0 04	3 44	—	—	3 4	0 05	3 45
—	—	ngt	—	ngt	—	—	—	0 01	0 01	—	—	30 7	0 12	30 82
—	—	334 2	—	334 20	3 1	—	38 4	0 06	41 56	—	—	1 0	0 01	1 01
—	—	—	—	—	—	—	0 1	—	0 10	—	—	34 7	0 02	34 72
—	—	47 6	—	47 60	—	—	1 2	—	1 20	—	—	5 8	0 01	5 81
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7 1	0 06	7 16
214 6	—	325 4	—	540 00	—	—	—	0 03	0 03	—	—	2 2	—	2 20
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0 11	0 11
173 7	—	45 7	—	219 40	153 5	—	4 9	0 10	158 50	—	—	11 6	0 01	11 61
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9 9	0 11	10 01
12 1	—	—	—	12 10	—	—	—	—	—	—	—	—	0 03	0 03
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0 4	—	0 40
—	—	—	—	—	19 0	—	0 4	0 01	19 41	133 3	—	87 5	0 05	220 85
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	17 1	—	4 3	0 21	21 61
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0 03	0 03
—	—	—	—	—	—	—	0 1	—	0 10	—	—	1 1	0 08	1 18
—	—	0 5	—	0 50	—	—	—	0 01	0 01	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	0 03	0 03	—	—	0 2	0 15	0 35
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0 07	0 07
—	—	—	—	—	—	—	—	0 01	0 01	11 3	43 2	0 15	0 15	54 65
—	—	3 2	—	3 20	—	—	—	—	—	—	—	1 5	0 03	1 53
—	—	1 6	—	1 60	—	—	—	—	—	—	1 4	156 4	0 32	158 12
—	—	5 3	—	5 30	—	—	—	—	—	—	—	3 0	0 04	3 04
—	—	11 0	—	11 00	—	—	0 3	—	0 30	20 0	16 6	179 3	0 14	216 04
—	—	—	—	—	—	—	—	0 01	0 01	—	—	—	0 03	0 03
—	—	3 0	0 01	3 01	—	—	—	0 01	0 01	102 1	24 8	—	0 33	127 23
—	—	0 1	—	0 10	—	—	—	0 01	0 01	—	—	1 2	0 01	1 21
—	—	5 1	0 01	5 11	—	12 2	0 1	0 01	12 31	2 5	28 7	274 7	0 17	306 07
—	—	0 1	—	0 10	—	—	—	—	—	—	—	0 1	0 03	0 13
—	—	—	—	—	—	—	2 8	0 03	2 83	—	—	256 0	0 29	256 29
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1 8	—	—	—	1 80	—	—	—	0 03	0 03	49 7	—	—	0 06	49 76
—	—	0 2	—	0 20	—	—	—	0 01	0 01	—	—	—	—	—
—	—	0 6	—	0 60	—	—	2 6	—	2 60	—	—	86 6	0 08	86 68
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0 01	0 01
—	—	—	0 01	0 01	—	—	1 5	0 04	1 54	24 0	—	101 2	0 12	125 32
283 5	425 3	1144 8	—	2853 6	193 7	735 0	56 7	0 31	985 7	142 8	2 3	183 3	0 62	329 0
27 7	403 2	104 4	0 04	535 3	5 0	51 3	14 8	0 24	71 3	346 6	197 3	1598 2	4 10	2146 2
89 5	—	1031 9	—	1121 4	208 3	—	238 5	0 02	446 8	322 1	—	3805 1	—	4127 2
—	—	—	—	—	—	—	0 4	0 05	0 5	—	—	27 5	0 11	27 6
373 0	425 3	2176 7	—	3975 0	402 0	735 0	295 2	0 33	1432 5	464 9	2 3	3988 4	0 62	4456 2
27 7	403 2	104 4	0 04	535 3	5 0	51 3	15 2	0 29	71 8	346 6	197 3	1625 7	4 21	2173 8

L ä n	V a r u g r u p p										
	Viktsmängder i ton med en decimal, till resp. från Stockholm										
	11 1: Äpplen och päron					11 4: Apelsiner och citroner					
		pr järn- våg	pr bil	pr båt	pr post	Summa	pr järn- våg	pr bil	pr båt	pr post	Summa
Stockholms län.....	till	0 5	—	?	?	0 50	—	—	?	?	—
	från	9 8	14 9	?	?	24 70	11 3	2 3	?	?	13 6
Uppsala län.....	till	—	—	?	?	—	8 0	—	?	?	8 0
	från	12 7	21 5	?	?	34 20	0 8	1 8	?	?	2 6
Södermanlands län.....	till	—	—	?	?	—	—	—	?	?	—
	från	—	6 9	?	?	6 90	—	—	?	?	—
Östergötlands län.....	till	—	—	?	?	—	—	—	?	?	—
	från	—	—	?	?	—	—	—	?	?	—
Jönköpings län.....	till	—	—	—	?	—	—	—	—	?	—
	från	—	13 5	?	?	13 50	—	—	?	?	—
Kronobergs län.....	till	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	från	—	—	—	?	—	—	—	—	?	—
Kalmar län.....	till	—	—	?	?	—	—	—	?	?	—
	från	—	—	?	?	—	—	—	?	?	—
Gotlands län.....	till	—	—	?	?	—	—	—	?	?	—
	från	—	—	?	?	—	—	—	?	?	—
Blekinge län.....	till	—	—	?	?	—	—	—	?	?	—
	från	—	—	?	?	—	—	—	?	?	—
Kristianstads län.....	till	—	—	?	—	—	—	—	?	—	—
	från	—	—	—	?	—	—	—	—	?	—
Malmöhus län.....	till	—	—	?	?	—	—	—	?	?	—
	från	—	—	?	?	—	—	—	?	?	—
Hallands län.....	till	—	—	—	?	—	—	—	—	?	—
	från	—	—	?	—	—	—	—	?	—	—
Göteborgs och Bohus län...	till	10 1	—	?	?	10 10	—	—	?	?	—
	från	15 5	—	?	?	15 50	—	—	?	?	—
Älvsborgs län.....	till	—	—	—	?	—	—	—	—	?	—
	från	—	—	?	?	—	—	—	?	?	—
Skaraborgs län.....	till	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	från	—	—	?	?	—	—	—	?	?	—
Värmlands län.....	till	—	—	—	?	—	—	—	—	?	—
	från	—	11 3	?	?	11 30	—	—	?	?	—
Örebro län.....	till	—	—	?	?	—	—	—	?	?	—
	från	—	—	?	?	—	—	0 9	?	?	0 9
Västmanlands län.....	till	—	—	?	?	—	—	—	?	?	—
	från	6 0	16 6	?	?	22 60	14 0	—	?	?	14 0
Kopparbergs län.....	till	—	—	—	?	—	—	—	—	?	—
	från	80 7	20 3	—	?	101 00	20 8	4 5	—	?	25 3
Gävleborgs län.....	till	—	—	?	?	—	—	—	?	?	—
	från	2 5	28 7	?	?	31 20	—	—	?	?	—
Västernorrlands län.....	till	—	—	?	?	—	—	—	?	?	—
	från	—	—	?	?	—	—	—	?	?	—
Jämtlands län.....	till	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	från	26 7	—	—	?	26 70	9 0	—	—	?	9 0
Västerbottens län.....	till	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	från	—	—	?	?	—	—	—	?	?	—
Norrbottnens län.....	till	—	—	—	?	—	—	—	—	?	—
	från	16 5	—	?	?	16 50	7 5	—	?	?	7 5
Summa inrikes.....	till	10 6	—	100 0	?	110 6	8 0	—	30 0	?	38 0
	från	170 4	133 7	627 0	?	931 1	63 4	9 5	606 0	?	678 9
Utlandet.....	till	—	—	1299 4	—	1299 4	301 8	—	1270 2	—	1572 0
	från	—	—	10 0	—	10 0	—	—	10 0	—	10 0
Summa	till	10 6	—	1399 4	?	1410 0	309 8	—	1300 2	?	1610 0
	från	170 4	133 7	637 0	?	941 1	63 4	9 5	616 0	?	688 9

V a r u g r u p p
Viktmängder i ton med en decimal, till resp. från Stockholm

11 5: Bananer					12: Kaffe, krydd., specer., tobak m. m.					12 1: Kaffe				
pr järn- våg	pr bil	pr båt	pr post	Summa	pr järn- våg	pr bil	pr båt	pr post	Summa	pr järn- våg	pr bil	pr båt	pr post	Summa
—	1 8	?	?	1 80	0 2	52 3	0 2	0 04	52 74	0 2	3 2	0 2	0 01	3 61
6 4	49 5	?	?	55 90	61 4	771 3	23 3	0 38	856 38	15 5	21 6	9 7	0 09	46 89
—	—	?	?	—	2 9	36 0	0 7	—	39 60	—	—	0 7	—	0 70
41 2	1 4	?	?	42 60	110 0	74 3	31 8	0 15	216 25	59 9	0 9	19 7	0 09	80 59
—	—	?	?	—	—	9 9	0 2	0 04	10 14	—	0 9	0 1	0 02	1 02
—	—	?	?	—	41 7	134 6	26 6	0 19	203 09	—	11 3	15 0	0 04	26 34
—	—	?	?	—	—	37 8	3 5	0 03	41 33	—	—	3 3	—	3 30
40 0	—	?	?	40 00	26 3	100 8	92 5	0 27	219 87	—	5 4	91 0	0 13	96 53
—	—	—	?	—	—	—	0 3	—	0 30	—	—	0 3	—	0 30
—	—	?	?	—	—	—	5 7	0 17	5 87	—	—	2 4	0 10	2 50
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	?	—	—	9 0	—	0 17	9 17	—	—	—	0 13	0 13
—	—	?	?	—	—	—	1 2	0 01	1 21	—	—	0 5	—	0 50
—	—	?	?	—	—	—	15 7	0 28	15 98	—	—	12 8	0 10	12 90
—	—	?	?	—	—	—	0 1	—	0 10	—	—	0 1	—	0 10
—	—	?	?	—	0 3	—	32 1	0 07	32 47	0 3	—	17 2	0 04	17 54
—	—	?	?	—	—	—	—	0 03	0 03	—	—	—	0 01	0 01
—	—	?	?	—	—	—	6 3	0 17	6 47	—	—	3 3	0 10	3 40
—	—	?	?	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	?	—	—	—	0 1	0 12	0 22	—	—	—	0 06	0 06
—	—	?	?	—	0 8	—	55 0	0 23	56 03	—	—	—	0 02	0 02
—	—	?	?	—	3 5	—	23 9	0 36	27 76	—	—	18 8	0 16	18 96
—	—	—	?	—	—	—	2 2	—	2 20	—	—	2 2	—	2 20
—	—	?	—	—	7 9	—	—	0 18	8 08	—	—	—	0 13	0 13
23 2	—	?	?	123 20	120 3	2 7	156 3	0 09	279 39	—	2 7	153 4	—	156 10
—	—	?	?	—	15 7	—	16 6	0 23	32 53	—	—	0 4	0 09	0 49
—	—	—	?	—	—	—	—	0 02	0 02	—	—	—	0 01	0 01
—	—	?	?	—	—	—	2 9	0 28	3 18	—	—	2 8	0 09	2 89
—	—	—	—	—	—	—	—	0 03	0 03	—	—	—	—	—
—	—	?	?	—	—	—	2 7	0 34	3 04	—	—	2 7	0 18	2 88
—	—	—	?	—	21 5	—	7 6	0 01	29 11	—	—	7 6	—	7 60
—	—	?	?	—	6 3	—	10 0	0 12	16 42	—	—	9 9	0 05	9 95
—	—	?	?	—	—	—	0 1	0 01	0 11	—	—	0 1	0 01	0 11
—	—	?	?	—	—	—	58 6	0 22	58 82	—	—	25 7	0 09	25 79
—	—	?	?	—	—	—	5 8	0 02	5 82	—	—	3 7	—	3 70
—	—	?	?	—	8 2	41 0	148 1	0 18	197 48	—	—	138 4	0 08	138 48
—	—	—	?	—	—	—	—	0 02	0 02	—	—	—	—	—
—	—	—	?	—	10 6	18 0	—	0 21	28 81	—	—	—	0 08	0 08
—	—	?	?	—	—	—	56 5	0 05	56 55	—	—	56 0	0 04	56 04
—	—	?	?	—	0 2	13 5	416 8	0 27	430 77	—	—	404 5	0 10	404 60
—	—	?	?	—	—	—	3 1	0 01	3 11	—	—	—	—	—
—	—	?	?	—	1 6	—	188 8	0 36	190 76	—	—	176 0	0 20	176 20
—	—	—	—	—	—	—	—	0 02	0 02	—	—	—	—	—
—	—	—	?	—	37 4	—	—	0 18	37 58	28 6	—	—	0 05	28 65
—	—	—	—	—	—	—	—	0 01	0 01	—	—	—	—	—
—	—	?	?	—	4 6	—	16 5	0 10	21 20	—	—	15 6	0 05	15 65
—	—	—	?	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	?	?	—	3 0	—	58 9	0 22	62 12	—	—	55 5	0 06	55 56
23 2	1 8	24 0	?	149 0	145 7	138 7	292 8	0 67	577 9	0 2	6 8	228 2	0 12	235 3
87 6	50 9	450 0	?	588 5	338 7	1162 5	1177 9	5 22	2684 3	104 3	39 2	1021 4	2 29	1167 2
—	—	725 0	—	725 0	—	—	920 7	0 62	921 3	—	—	694 9	0 10	695 0
—	—	7 5	—	7 5	—	—	13 8	0 05	13 9	—	—	11 1	—	11 1
23 2	1 8	749 0	?	874 0	145 7	138 7	1213 5	1 29	1499 2	0 2	6 8	923 1	0 22	930 3
87 6	50 9	457 5	?	596 0	338 7	1162 5	1191 7	5 27	2698 2	104 3	39 2	1032 5	2 29	1178 3

L ä n	V a r u g r u p p										
	Viktsmängder i ton med en decimal, till resp. från Stockholm										
	13: Socker och sirap						14: Drycker				
		pr järn- våg	pr bil	pr båt	pr post	Summa	pr järn- våg	pr bil	pr båt	pr post	Summ
Stockholms län.....	till	—	64 7	ngt	0 01	64 71	1 0	456 8	702 4	0 01	1160
	från	74 0	209 8	60 3	0 17	344 27	92 2	1677 2	87 2	0 01	1856
Uppsala län.....	till	—	16 7	0 1	0 02	16 82	—	8 1	—	—	8
	från	28 1	238 9	86 6	0 16	353 76	417 9	98 6	34 5	—	551
Södermanlands län.....	till	—	—	ngt	0 01	0 01	—	8 6	—	0 01	8
	från	16 7	68 0	117 5	0 21	202 41	207 3	44 0	77 0	—	328
Östergötlands län.....	till	—	2 7	5 3	0 10	8 10	—	—	—	0 01	0
	från	—	7 2	7 8	0 25	15 25	20 9	—	300 0	—	320
Jönköpings län.....	till	—	—	—	0 05	0 05	—	—	ngt	0 03	0
	från	—	—	3 5	0 18	3 68	15 1	—	83 1	—	98
Kronobergs län.....	till	—	18 0	—	0 01	18 01	—	—	—	0 01	0
	från	—	—	—	0 13	0 13	5 4	—	—	—	5
Kalmar län.....	till	—	—	3 0	0 04	3 04	—	—	1 0	0 01	1
	från	—	—	6 5	0 16	6 66	—	—	68 9	—	68
Gotlands län.....	till	—	—	ngt	0 02	0 02	—	—	—	—	—
	från	0 2	—	22 5	0 07	22 77	—	—	61 7	—	61
Blekinge län.....	till	—	—	22 0	0 03	22 03	—	—	187 7	0 01	187
	från	—	—	2 8	0 07	2 87	—	—	40 2	—	40
Kristianstads län.....	till	—	—	—	0 02	0 02	—	—	279 5	0 01	279
	från	—	—	—	0 08	0 08	—	—	0 1	—	0
Malmöhus län.....	till	0 6	—	1800 0	0 12	1800 72	3 7	—	1 1	0 05	4
	från	—	—	6 8	0 20	7 00	75 9	—	3 5	0 01	79
Hallands län.....	till	—	—	—	0 02	0 02	—	—	0 1	—	0
	från	—	—	0 7	0 07	0 77	—	—	—	—	—
Göteborgs och Bohus län ..	till	—	27 0	29 9	0 05	56 95	—	—	83 3	0 01	83
	från	—	—	4 0	0 19	4 19	—	—	125 4	0 01	125
Älvsborgs län.....	till	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	från	—	—	2 6	0 12	2 72	—	—	0 6	—	0
Skaraborgs län.....	till	—	—	—	0 02	0 02	—	—	—	0 01	0
	från	—	—	1 2	0 15	1 35	—	—	16 3	—	16
Värmlands län.....	till	—	—	—	0 02	0 02	—	—	ngt	—	ngt
	från	—	—	1 5	0 18	1 68	43 5	—	100 3	—	143
Örebro län.....	till	—	—	1 6	0 04	1 64	62 8	—	0 8	—	63
	från	—	—	68 2	0 16	68 36	116 4	0 9	14 0	—	131
Västmanlands län.....	till	—	—	1 6	0 01	1 61	—	4 5	ngt	—	4
	från	12 2	42 3	78 0	0 12	132 62	78 8	18 5	49 9	—	147
Kopparbergs län.....	till	—	—	—	0 02	0 02	—	—	—	0 01	0
	från	58 6	18 0	0 1	0 18	76 88	129 2	9 9	—	0 01	139
Gävleborgs län.....	till	—	3 2	7 1	0 03	10 33	—	—	0 6	0 02	0
	från	1 6	—	36 0	0 16	37 76	48 6	—	7 0	—	55
Västernorrlands län.....	till	—	—	ngt	0 06	0 06	—	—	10 2	0 02	10
	från	0 9	—	19 2	0 15	20 25	5 1	—	11 5	—	16
Jämtlands län.....	till	—	—	—	0 01	0 01	—	—	—	0 01	0
	från	20 6	—	—	0 01	20 61	10 0	—	—	—	10
Västerbottens län.....	till	—	—	0 7	0 01	0 71	—	—	—	—	—
	från	3 6	—	6 7	0 03	10 33	9 1	—	2 6	0 01	11
Norrbottnens län.....	till	—	—	—	0 02	0 02	—	—	—	0 01	0
	från	5 5	—	8 8	0 10	14 40	20 2	—	5 6	—	25
Summa inrikes.....	till	0 6	132 3	1871 3	0 74	2004 9	67 5	478 0	1266 7	0 24	1812
	från	222 0	584 2	541 3	3 30	1350 8	1295 6	1849 1	1089 4	0 05	4234
Utländet.....	till	—	—	571 5	0 05	571 6	—	—	221 8	0 10	221
	från	—	—	1 6	—	1 6	—	—	97 8	—	97
Summa	till	0 6	132 3	2442 8	0 79	2576 5	67 5	478 0	1488 5	0 34	2034
	från	222 0	584 2	542 9	3 30	1352 4	1295 6	1849 1	1187 2	0 05	4332

Var u g r u p p

Viktsmängder i ton med en decimal, till resp. från Stockholm

15: Teknisk sprit					16: Hö och halm					17: Kraftfoder, vitbetmassa m. m.				
pr järn- våg	pr bil	pr båt	pr post	Summa	pr järn- våg	pr bil	pr båt	pr post	Summa	pr järn- våg	pr bil	pr båt	pr post	Summa
—	53 1	—	—	53 10	190 1	262 4	49 9	—	502 40	—	9 9	11 1	—	21 00
56 8	5 4	—	—	62 20	1 4	87 8	4 9	—	94 10	140 9	1292 0	72 4	—	1505 30
5 4	—	—	—	5 40	34 6	213 7	43 8	—	292 10	—	13 5	49 5	—	63 00
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	32 7	79 7	88 3	—	200 70
—	—	—	—	—	22 2	—	8 4	—	30 60	—	17 1	—	—	17 10
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	71 3	142 6	127 9	—	341 80
—	—	—	—	—	60 4	—	—	—	60 40	17 6	—	—	—	17 60
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	17 5	37 8	—	55 30
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	42 0	—	42 00
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	187 5	—	187 50
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9 0	93 2	—	102 20
—	—	—	—	—	—	—	62 0	—	62 00	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	56 6	—	56 60
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	13 8	—	13 80
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	59 0	—	59 00
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	35 4	—	35 40
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	75 9	—	75 90
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8 2	—	8 20
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	142 9	—	142 90
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9 0	—	9 00
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	25 0	—	25 00
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	11 0	—	11 00
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	56 2	—	56 20
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5 0	—	26 0	—	31 00
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	21 2	19 6	—	40 80
—	—	—	—	—	—	—	65 0	—	65 00	—	—	15 2	—	15 20
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	168 5	—	168 50
—	—	—	—	—	68 2	137 3	3 1	—	208 60	—	—	4 0	—	4 00
5 3	—	—	—	5 30	4 5	—	—	—	4 50	62 3	18 0	272 1	—	352 40
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	338 1	13 5	19 8	—	371 40
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0 2	—	0 20
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	33 7	—	139 4	—	173 10
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	48 2	—	233 1	—	281 30
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	128 1	—	—	—	128 10
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	59 5	—	58 7	—	118 20
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	60 8	—	56 9	—	117 70
10 7	53 1	—	—	63 8	380 0	613 4	232 2	—	1225 6	17 6	40 5	376 3	—	434 4
56 8	5 4	—	—	62 2	1 4	87 8	4 9	—	94 1	980 6	1593 5	1839 9	—	4414 0
—	—	—	—	—	5 1	—	—	—	5 1	—	—	2089 3	—	2089 3
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	314 4	—	314 4
10 7	53 1	—	—	63 8	385 1	613 4	232 2	—	1230 7	17 6	40 5	2465 6	—	2523 7
56 8	5 4	—	—	62 2	1 4	87 8	4 9	—	94 1	980 6	1593 5	2154 3	—	4728 4

L ä n	V a r u g r u p p										
	Viktmängder i ton med en decimal, till resp. från Stockholm										
		18: Frö, växter m. m.					19: Spånadsämnena och avfall				
		pr järn- väg	pr bil	pr båt	pr post	Summa	pr järn- väg	pr bil	pr båt	pr post	Summa
Stockholms län.....	till	0 5	490 9	1 7	0 05	493 15	0 3	16 2	2 0	—	18 5
	från	8 0	31 1	3 8	0 31	43 21	15 0	22 0	2 5	—	39 5
Uppsala län.....	till	—	—	4 2	0 05	4 25	0 2	0 5	1 2	—	1 9
	från	0 1	7 2	42 8	0 16	50 26	1 6	—	3 1	—	4 7
Södermanlands län.....	till	7 5	3 2	4 2	0 08	14 98	—	4 5	9 0	—	13 5
	från	—	—	1 4	0 26	1 66	—	22 5	2 0	—	24 5
Östergötlands län.....	till	—	—	50 8	0 05	50 85	12 1	—	13 4	—	25 5
	från	—	—	10 0	0 10	10 10	12 7	—	8 6	—	21 3
Jönköpings län.....	till	—	—	0 3	0 05	0 35	—	—	2 3	—	2 3
	från	—	—	0 2	0 14	0 34	—	4 5	56 4	—	60 9
Kronobergs län.....	till	—	—	—	0 05	0 05	—	—	—	—	—
	från	—	—	—	0 09	0 09	12 7	—	—	—	12 7
Kalmar län.....	till	—	—	0 3	0 15	0 45	—	—	6 1	—	6 1
	från	—	—	0 4	0 12	0 52	—	—	92 0	—	92 0
Gotlands län.....	till	—	—	ngt	0 06	0 06	—	—	2 7	—	2 7
	från	0 1	—	6 5	0 09	6 69	—	—	1 1	—	1 1
Blekinge län.....	till	—	—	—	0 06	0 06	—	—	—	—	—
	från	—	—	—	0 04	0 04	—	—	0 3	—	0 3
Kristianstads län.....	till	—	—	—	0 11	0 11	—	—	—	—	—
	från	—	—	—	0 04	0 04	—	—	—	—	—
Malmöhus län.....	till	—	—	11 7	0 27	11 97	—	—	30 5	—	30 5
	från	—	—	0 1	0 03	0 13	—	—	22 3	—	22 3
Hallands län.....	till	—	—	—	0 01	0 01	—	—	0 3	—	0 3
	från	—	—	—	0 01	0 01	—	—	0 5	—	0 5
Göteborgs och Bohus län ..	till	—	—	10 3	0 08	10 38	—	—	44 2	—	44 2
	från	—	—	—	0 08	0 08	—	—	5 6	—	5 6
Älvsborgs län.....	till	—	—	—	0 04	0 04	—	—	—	—	—
	från	—	—	—	0 05	0 05	5 0	—	1 5	—	6 5
Skaraborgs län.....	till	8 9	—	0 5	0 02	9 42	—	—	—	—	—
	från	—	—	0 1	0 06	0 16	—	—	0 1	—	0 1
Värmlands län.....	till	—	—	—	0 04	0 04	—	—	—	—	—
	från	2 5	—	0 1	0 14	2 74	—	—	0 1	—	0 1
Örebro län.....	till	—	—	—	0 08	0 08	—	9 0	2 3	—	11 3
	från	—	—	0 5	0 15	0 65	—	—	2 4	—	2 4
Västmanlands län.....	till	—	—	1 4	0 04	1 44	—	—	6 1	—	6 1
	från	—	—	51 7	0 04	51 74	—	1 4	5 8	—	7 2
Kopparbergs län.....	till	—	—	—	0 03	0 03	—	3 6	—	—	3 6
	från	3 1	—	—	0 30	3 40	—	—	—	—	—
Gävleborgs län.....	till	—	—	ngt	0 02	0 02	—	—	14 0	—	14 0
	från	—	—	10 0	0 28	10 28	0 2	2 3	10 9	—	13 4
Västernorrlands län.....	till	—	—	—	0 01	0 01	—	—	0 6	—	0 6
	från	—	—	32 0	0 37	32 37	—	—	7 4	—	7 4
Jämtlands län.....	till	—	—	—	0 04	0 04	—	—	—	—	—
	från	2 4	—	—	0 18	2 58	0 2	—	—	—	0 2
Västerbottens län.....	till	—	—	—	0 01	0 01	—	—	—	—	—
	från	2 5	—	3 1	0 14	5 74	—	—	14 5	—	14 5
Norrbottens län.....	till	—	—	—	0 02	0 02	—	—	0 2	—	0 2
	från	—	—	0 6	0 14	0 74	—	—	7 5	—	7 5
Summa inrikes.....	till	16 9	494 1	85 4	1 42	597 8	12 6	33 8	134 9	—	181 3
	från	18 7	38 3	163 3	3 32	223 6	47 4	52 7	244 6	—	344 7
Utlandet.....	till	—	—	896 7	1 14	897 8	15 0	—	158 9	—	173 9
	från	—	—	2 4	—	2 4	15 0	—	26 8	—	41 8
Summa	till	16 9	494 1	982 1	2 56	1495 6	27 6	33 8	293 8	—	355 2
	från	18 7	38 3	165 7	3 32	226 0	62 4	52 7	271 4	—	386 5

V a r u g r u p p

Viktmängder i ton med en decimal, till resp. från Stockholm

0: Garn, vävnader, manufaktur m. m.					21: Hudar, ben m. m. samt fabr. därav					22: Mineraloljor				
pr järn- våg	pr bil	pr båt	pr post	Summa	pr järn- våg	pr bil	pr båt	pr post	Summa	pr järn- våg	pr bil	pr båt	pr post	Summa
2 8	546 3	2 8	1 23	553 13	1 6	50 5	1 5	0 17	53 77	180 2	176 8	3159 2	—	3516 20
29 6	410 4	13 3	8 04	461 34	3 5	0 4	1 3	0 48	5 68	270 3	1614 9	1728 8	0 01	3614 01
0 1	1 8	8 2	1 16	11 26	34 1	27 0	1 4	0 17	62 67	—	1 8	—	—	1 80
2 2	—	33 7	7 07	42 97	0 7	—	2 2	0 28	3 18	938 2	604 8	1341 0	—	2884 00
—	44 5	9 5	1 83	55 83	—	9 9	1 7	0 21	11 81	—	—	—	—	—
—	32 0	29 6	7 97	69 57	7 4	—	1 6	0 39	9 39	360 4	395 7	276 3	0 01	1032 41
41 8	26 6	65 4	2 67	136 47	20 3	17 1	32 5	0 20	70 10	—	—	—	—	—
—	20 2	18 8	9 09	48 09	—	—	44 6	0 42	45 02	528 0	437 2	3 5	—	968 70
10 0	—	1 0	1 77	12 77	—	27 0	8 4	0 41	35 81	—	—	—	—	—
—	—	1 2	6 52	7 72	5 0	—	0 2	0 45	5 65	15 0	39 6	51 5	—	106 10
2 9	—	—	0 70	3 60	—	—	—	0 07	0 07	—	—	—	—	—
—	—	—	4 14	4 14	—	—	—	0 13	0 13	—	9 0	—	—	9 00
—	—	8 5	0 92	9 42	—	—	0 6	0 11	0 71	—	—	—	—	—
—	—	14 5	8 63	23 13	—	—	4 9	0 27	5 17	—	28 4	1579 5	—	1607 90
0 1	—	2 2	0 59	2 89	0 1	—	22 3	0 10	22 50	—	—	—	—	—
2 8	—	29 3	4 28	36 38	0 1	—	1 4	0 13	1 63	—	—	6791 0	0 01	6791 01
—	—	8 0	0 71	8 71	—	—	12 1	0 08	12 18	—	—	—	—	—
—	—	4 3	4 86	9 16	—	—	8 0	0 20	8 20	—	—	75 3	—	75 30
—	—	—	0 77	0 77	12 3	—	1 8	0 11	14 21	—	—	—	—	—
—	—	1 7	5 53	7 23	—	—	—	0 15	0 15	16 7	—	—	—	16 70
—	—	94 9	4 39	99 29	15 0	—	11 5	0 61	27 11	—	—	—	—	—
—	—	17 7	9 41	27 11	—	—	46 3	0 69	46 99	24 7	—	0 5	—	25 20
—	—	35 6	0 65	36 25	21 0	—	1 0	0 25	22 25	—	—	—	—	—
—	—	0 2	2 58	2 78	26 2	—	—	0 19	26 39	—	—	0 2	0 01	0 21
46 6	—	249 2	3 49	599 29	—	—	25 8	0 36	26 16	—	—	—	—	—
—	—	20 1	8 73	28 83	—	—	45 4	0 52	45 92	177 1	—	—	—	177 10
201 3	—	ngt	2 42	203 72	—	—	ngt	0 09	0 09	—	—	—	—	—
6 9	—	1 1	6 81	14 81	—	—	0 1	0 19	0 29	15 8	—	—	0 01	15 81
—	—	0 1	1 10	1 20	—	—	—	0 11	0 11	—	—	—	—	—
—	—	1 4	5 73	7 13	—	—	0 2	0 26	0 46	2 5	—	225 0	—	227 50
—	—	1 4	1 40	2 80	20 9	31 5	—	0 19	52 59	—	—	—	—	—
—	—	2 6	9 06	11 66	—	—	0 6	0 32	0 92	301 8	—	—	—	301 80
—	6 3	2 9	1 39	10 59	—	11 7	4 6	0 68	16 98	—	—	—	—	—
—	—	14 8	6 79	21 59	—	—	5 2	0 82	6 02	461 8	197 2	20 0	—	679 00
—	6 8	4 6	1 44	12 84	79 2	12 6	10 3	0 15	102 25	—	—	4 2	—	4 20
—	—	25 6	5 33	30 93	—	—	16 7	0 32	17 02	850 0	347 9	336 3	—	1534 20
2 3	—	—	2 62	4 92	26 8	—	—	0 46	27 26	—	—	—	—	—
—	—	0 2	10 61	10 81	—	—	0 1	0 46	0 56	726 1	127 9	—	—	854 00
—	2 7	2 2	2 00	6 90	5 0	—	17 6	0 18	22 78	18 8	6 8	—	—	25 60
—	3 2	32 0	11 27	46 47	—	1 4	79 6	0 46	81 46	183 0	216 9	4963 7	0 02	5363 62
—	—	2 7	2 34	5 04	16 4	—	21 0	0 17	37 57	—	—	1 0	—	1 00
—	—	37 3	14 67	51 97	—	—	13 4	0 48	13 88	75 5	—	1052 7	—	1128 20
—	—	—	0 99	0 99	6 5	—	—	0 07	6 57	—	—	—	—	—
—	—	—	8 25	8 25	—	—	—	0 20	0 20	459 3	—	—	—	459 30
—	—	3 2	1 14	4 34	23 0	—	1 9	0 15	25 05	—	—	—	—	—
—	—	24 1	10 19	34 29	—	—	1 8	0 11	1 91	166 3	—	1897 5	—	2063 80
—	—	0 4	1 43	1 83	20 9	—	1 6	0 16	22 66	—	—	—	—	—
—	—	65 1	13 63	78 73	—	—	6 4	0 19	6 59	99 0	—	1590 9	0 01	1689 91
507 9	635 0	502 8	39 15	1784 8	303 1	187 3	177 6	5 26	673 3	199 0	185 4	3164 4	—	3548 8
41 5	465 8	388 6	189 19	1085 1	42 9	1 8	280 0	8 11	332 8	5671 5	4019 5	21933 7	0 08	31624 8
—	—	381 1	41 26	422 4	10 0	—	430 8	9 51	45 3	116 4	—	34394 5	0 14	34511 0
0 5	—	30 2	5 30	36 0	—	—	166 8	0 60	167 4	—	—	77 0	—	77 0
507 9	635 0	883 9	80 41	2207 2	313 1	187 3	608 4	14 77	1123 6	315 4	185 4	37558 9	0 14	38059 8
42 0	465 8	418 8	194 49	1121 1	42 9	1 8	446 8	8 71	500 2	5671 5	4019 5	22010 7	0 08	31701 8

L ä n	V a r u g r u p p										
	Viktsmängder i ton med en decimal, till resp. från Stockholm										
		22 1: Bensin och gasolja					23: Tjära, tjäroljor m. m.				
		pr järn- väg	pr bil	pr båt	pr post	Summa	pr järn- väg	pr bil	pr båt	pr post	Summa
Stockholms län.....	till	180 0	27 4	3058 3	—	3265 70	16 5	12 2	5 1	—	33
	från	86 9	1235 3	1657 5	—	2979 70	14 0	46 0	13 7	—	73
Uppsala län.....	till	—	1 8	—	—	1 80	10 1	—	35 4	—	45
	från	773 4	518 4	1340 4	—	2632 20	20 4	25 2	11 3	0 02	56
Södermanlands län.....	till	—	—	—	—	—	15 6	—	24 3	0 01	39
	från	169 1	315 5	214 9	—	699 50	—	0 4	11 2	—	11
Östergötlands län.....	till	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	från	461 4	288 8	—	—	750 20	—	—	29 7	—	29
Jönköpings län.....	till	—	—	—	—	—	—	—	—	0 01	0
	från	—	39 6	51 2	—	90 80	3 4	—	8 1	—	11
Kronobergs län.....	till	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	från	—	9 0	—	—	9 00	—	—	—	—	—
Kalmar län.....	till	—	—	—	—	—	—	—	2 7	0 01	2
	från	—	13 5	1534 5	—	1548 00	—	—	52 4	—	52
Gotlands län.....	till	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	från	—	—	6752 0	—	6752 00	—	—	18 3	—	18
Blekinge län.....	till	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	från	—	—	—	—	—	—	—	22 2	—	22
Kristianstads län.....	till	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	från	—	—	—	—	—	5 0	—	3 9	—	8 90
Malmöhus län.....	till	—	—	—	—	—	—	—	10 8	—	10
	från	10 7	—	—	—	10 70	—	—	251 0	0 02	251
Hallands län.....	till	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	från	—	—	—	—	—	—	—	0 5	—	0
Göteborgs och Bohus län...	till	—	—	—	—	—	—	—	4 2	—	4
	från	14 1	—	—	—	14 10	—	—	2 5	0 03	2
Älvsborgs län.....	till	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	från	—	—	—	—	—	—	—	0 9	—	0
Skaraborgs län.....	till	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	från	—	—	225 0	—	225 00	—	—	0 2	—	0
Värmlands län.....	till	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	från	268 6	—	—	—	268 60	—	—	3 3	—	3
Örebro län.....	till	—	—	—	—	—	—	—	1 3	—	1
	från	385 7	176 9	—	—	562 60	—	11 2	9 0	—	20
Västmanlands län.....	till	—	—	—	—	—	82 9	—	22 7	—	105
	från	485 7	200 2	327 3	—	1013 20	2 5	13 5	14 4	—	30
Kopparbergs län.....	till	—	—	—	—	—	32 2	—	—	0 01	32
	från	519 0	90 0	—	—	609 00	20 5	—	—	0 03	20
Gävleborgs län.....	till	—	6 8	—	—	6 80	36 1	—	112 4	—	148
	från	150 4	178 2	4859 1	—	5187 70	19 1	—	136 5	—	155
Västernorrlands län.....	till	—	—	1 0	—	1 00	—	—	0 9	0 01	0
	från	42 0	—	1043 4	—	1085 40	15 0	—	84 6	0 02	99
Jämtlands län.....	till	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	från	339 3	—	—	—	339 30	—	—	—	—	—
Västerbottens län.....	till	—	—	—	—	—	10 0	—	0 6	—	10
	från	123 8	—	1892 5	—	2016 30	—	—	9 8	—	9
Norrbottnens län.....	till	—	—	—	—	—	28 8	—	ngt	—	28
	från	99 0	—	1585 7	—	1684 70	—	—	11 1	—	11
Summa inrikes.....	till	180 0	36 0	3059 3	—	3275 3	232 2	12 2	220 4	0 05	464
	från	3929 1	3065 4	21483 5	—	28478 0	99 9	96 3	694 6	0 12	890
Utlandet.....	till	—	—	31226 7	0 02	31226 7	15 0	—	433 1	0 04	448
	från	—	—	61 0	—	61 0	0 3	—	54 6	—	54
Summa.....	till	180 0	36 0	34286 0	0 02	34502 0	247 2	12 2	653 5	0 09	913
	från	3929 1	3065 4	21544 5	—	28539 0	100 2	96 3	749 2	0 12	945

V a r u g r u p p

Viktsmängder i ton med en decimal, till resp. från Stockholm

Övr. oljor, fett m. m. samt fabr. därav					25: Gummi och gummivaror					26: Trä: ved till bränsle				
pr järn- våg	pr bil	pr båt	pr post	Summa	pr järn- våg	pr bil	pr båt	pr post	Summa	pr järn- våg	pr bil	pr båt	pr post	Summa
11 2	35 6	118 2	0 01	165 01	0 4	3 2	ngt	0 02	3 62	345 8	925 7	1186 8	—	2458 30
63 8	98 1	225 6	0 15	387 65	7 1	7 2	3 3	0 14	17 74	—	236 7	—	—	236 70
0 1	7 2	6 7	0 02	14 02	—	—	0 8	—	0 80	224 9	31 5	214 8	—	471 20
3 2	23 8	220 1	0 23	247 33	0 4	12 6	9 2	0 16	22 36	—	—	—	—	—
—	25 6	4 3	0 03	29 93	—	—	0 3	—	0 30	215 2	83 2	72 0	—	370 40
—	11 3	95 7	0 22	107 22	—	—	5 1	0 11	5 21	—	—	—	—	—
62 7	4 5	43 6	0 03	110 83	—	—	0 4	0 06	0 46	—	—	192 0	—	192 00
—	9 0	207 5	0 36	216 86	—	—	3 0	0 10	3 10	—	—	—	—	—
11 3	—	0 1	—	11 40	10 1	9 0	ngt	0 02	19 12	—	—	—	—	—
—	7 7	27 6	0 24	35 54	—	—	0 6	0 08	0 68	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	0 02	0 02	—	—	—	—	—
—	—	—	0 05	0 05	—	—	—	0 06	0 06	—	—	—	—	—
—	—	65 7	0 01	65 71	—	—	0 2	0 02	0 22	—	—	1404 4	—	1404 40
—	—	97 0	0 34	97 34	—	—	0 5	0 11	0 61	—	—	—	—	—
—	—	0 2	—	0 20	—	—	0 1	0 01	0 11	—	—	—	—	—
—	—	78 9	0 07	78 97	0 8	—	1 8	0 06	2 66	—	—	—	—	—
—	—	36 5	—	36 50	—	—	0 1	0 06	0 16	—	—	—	—	—
—	—	96 0	0 17	96 17	—	—	0 2	0 09	0 29	—	—	—	—	—
—	—	127 5	—	127 50	8 2	—	0 1	0 02	8 32	—	—	63 2	—	63 20
—	—	3 8	0 21	4 01	—	—	—	0 05	0 05	—	—	—	—	—
—	—	117 9	0 15	118 05	—	—	7 5	0 13	7 63	—	—	112 0	—	112 00
—	—	90 8	0 41	91 21	—	—	5 8	0 22	6 02	—	—	—	—	—
—	—	ngt	0 01	0 01	—	—	1 0	—	1 00	—	—	—	—	—
—	—	5 5	0 09	5 59	—	—	0 5	0 06	0 56	—	—	—	—	—
—	—	206 5	0 08	206 58	—	—	23 2	0 06	23 26	—	—	—	—	—
—	—	103 8	0 57	104 37	—	—	4 8	0 12	4 92	—	—	—	—	—
—	—	—	0 02	0 02	—	—	—	0 06	0 06	—	—	—	—	—
4 1	—	10 6	0 30	15 00	—	—	0 3	0 10	0 40	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	0 02	0 02	—	—	—	—	—
7 7	—	4 4	0 24	12 34	—	—	—	0 05	0 05	—	—	—	—	—
5 4	—	0 5	0 01	5 91	—	—	—	0 05	0 05	2 5	—	—	—	2 50
15 6	18 0	33 2	0 23	67 03	—	—	0 1	0 18	0 28	—	—	—	—	—
7 6	—	1 6	0 03	9 23	—	—	0 4	0 02	0 42	—	—	—	—	—
—	12 6	117 8	0 17	130 57	—	—	3 6	0 09	3 69	—	—	—	—	—
—	—	2 2	0 01	2 21	—	—	0 6	—	0 60	—	—	88 8	—	88 80
7 6	30 6	280 0	0 22	318 42	—	—	3 8	0 10	3 90	—	—	—	—	—
—	—	—	0 03	0 03	—	—	—	0 03	0 03	—	—	—	—	—
28 3	7 2	38 5	0 21	74 21	—	—	—	0 15	0 15	—	—	—	—	—
52 9	—	23 1	0 06	76 06	—	—	0 3	0 07	0 37	17 0	—	—	—	17 00
0 5	16 7	245 5	0 37	263 07	—	—	2 4	0 15	2 55	—	—	—	—	—
—	—	3 3	0 03	3 33	—	—	1 2	0 02	1 22	—	—	—	—	—
0 3	—	517 8	0 35	518 45	—	—	9 8	0 18	9 98	—	—	—	—	—
—	—	—	0 03	0 03	—	—	—	0 05	0 05	—	—	—	—	—
48 5	—	—	0 05	48 55	—	—	—	0 16	0 16	—	—	—	—	—
—	—	2 1	0 04	2 14	—	—	ngt	0 03	0 03	28 7	—	4 8	—	33 50
3 6	—	176 9	0 19	180 69	—	—	1 7	0 11	1 81	—	—	—	—	—
1 5	—	2 2	0 01	3 71	—	—	0 1	0 02	0 12	—	—	—	—	—
11 0	—	377 2	0 14	388 34	—	—	1 5	0 31	1 81	—	—	—	—	—
52 7	72 9	762 2	0 61	988 4	18 7	12 2	36 3	0 79	68 0	834 1	1040 4	3338 8	—	5213 3
94 2	235 0	3054 2	5 58	3489 0	8 3	19 8	58 0	2 94	89 0	—	236 7	—	—	236 7
6 1	—	1683 1	2 82	1692 0	—	—	203 8	5 33	209 1	—	—	255 6	—	255 6
20 0	—	258 7	0 23	278 9	—	—	7 9	0 19	8 1	—	—	—	—	—
58 8	72 9	2445 3	3 43	2680 4	18 7	12 2	240 1	6 12	277 1	834 1	1040 4	3594 4	—	5468 9
214 2	235 0	3312 9	5 81	3767 9	8 3	19 8	65 9	3 13	97 1	—	236 7	—	—	236 7

L ä n	V a r u g r u p p										
	Viktsmängder i ton med en decimal, till resp. från Stockholm										
		27: Rundvirke av lövträ m. m.					28: Gruvstöttor och pappersved				
		pr järn- väg	pr bil	pr båt	pr post	Summa	pr järn- väg	pr bil	pr båt	pr post	Summ
Stockholms län.....	till	—	54 5	—	—	54 50	—	—	—	—	—
	från	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Uppsala län.....	till	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	från	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Södermanlands län.....	till	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	från	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Östergötlands län.....	till	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	från	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Jönköpings län.....	till	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	från	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kronobergs län.....	till	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	från	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kalmar Jän.....	till	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	från	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Gotlands län.....	till	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	från	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Blekinge län.....	till	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	från	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kristianstads län.....	till	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	från	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Malmöhus län.....	till	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	från	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Hallands län.....	till	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	från	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Göteborgs och Bohus län...	till	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	från	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Älvsborgs län.....	till	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	från	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Skaraborgs län.....	till	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	från	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Värmlands län.....	till	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	från	3 0	—	—	—	3 00	—	—	—	—	—
Örebro län.....	till	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	från	17 5	—	—	—	17 50	—	—	—	—	—
Västmanlands län.....	till	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	från	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kopparbergs län.....	till	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	från	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Gävleborgs län.....	till	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	från	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Västernorrlands län.....	till	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	från	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Jämtlands län.....	till	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	från	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Västerbottens län.....	till	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	från	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Norrbottens län.....	till	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	från	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Summa inrikes.....	till	—	54 5	—	—	54 5	—	—	—	—	—
	från	20 5	—	—	—	20 5	—	—	—	—	—
Utlandet.....	till	—	—	50 4	—	50 4	—	—	—	—	—
	från	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Summa	till	—	54 5	50 4	—	104 9	—	—	—	—	—
	från	20 5	—	—	—	20 5	—	—	—	—	—

V a r u g r u p p

Viktsmängder i ton med en decimal, till resp. från Stockholm

29: Annat rundvirke					30: Sågade och bilade trävaror m. m.					31: Sågspån, träull m. m.				
pr j ä r n - v ä g	pr bil	pr båt	pr post	Summa	pr j ä r n - v ä g	pr bil	pr båt	pr post	Summa	pr j ä r n - v ä g	pr bil	pr båt	pr post	Summa
10 0	74 7	—	—	84 70	1232 6	1662 7	649 1	—	3544 40	—	34 7	—	—	34 70
13 1	518 0	—	—	531 10	43 4	2197 8	201 8	—	2443 00	1 1	118 0	3 7	—	122 80
—	11 3	—	—	11 30	589 7	225 0	100 5	—	915 20	22 0	—	—	—	22 00
—	—	—	—	—	0 9	26 1	60 0	—	87 00	—	—	0 1	—	0 10
43 2	—	—	—	43 20	698 3	378 0	1298 3	—	2374 60	—	—	—	—	—
5 6	10 8	—	—	16 40	10 1	29 2	2 2	—	41 50	—	4 5	—	—	4 50
—	—	—	—	—	177 0	—	—	—	177 00	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	2 4	—	—	2 40	—	—	—	—	—
10 0	—	—	—	10 00	222 9	—	—	—	222 90	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	109 6	—	—	—	109 60	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	236 2	—	236 20	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	3 7	—	3 70	—	—	0 3	—	0 30
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 0	—	1 00
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2 0	—	2 00
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	18 6	—	0 9	—	19 50
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9 5	—	0 3	—	9 80
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	4 4	—	4 40	—	—	2 3	—	2 30
—	—	—	—	—	—	—	19 5	—	19 50	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	12 4	—	—	—	12 40	—	—	—	—	—
5 0	—	—	—	5 00	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	9 0	—	—	—	9 00	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	16 9	12 6	14 9	—	44 40	6 0	—	3 0	—	9 00
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31 6	—	—	—	31 60	1213 8	306 0	10099 5	—	11619 30	47 9	13 5	0 8	—	62 20
—	—	—	—	—	—	5 4	1 5	—	6 90	—	—	—	—	—
21 1	—	—	—	21 10	3060 2	27 9	—	—	3088 10	79 0	—	—	—	79 00
—	—	—	—	—	5 0	—	—	—	5 00	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	492 3	13 5	431 7	—	937 50	10 0	—	—	—	10 00
3 0	—	—	—	3 00	5 0	12 6	2 3	—	19 90	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	245 2	—	245 20	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	1 5	—	1 50	—	—	1 5	—	1 50
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	16 4	—	247 5	—	263 90	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	4 5	—	4 50	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	6 0	—	6 00	—	—	—	—	—
20 9	86 0	—	—	206 9	7842 1	2625 7	13327 3	—	23795 1	193 0	48 2	9 3	—	250 5
21 7	528 8	—	—	550 5	73 4	2273 5	303 0	—	2649 9	1 1	122 5	6 6	—	130 2
—	—	1687 5	—	1687 5	17 0	—	157 5	—	174 5	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	13 2	—	3461 0	—	3474 2	—	—	36 5	—	36 5
20 9	86 0	1687 5	—	1894 4	7859 1	2625 7	13484 8	—	23969 6	193 0	48 2	9 3	—	250 5
21 7	528 8	—	—	550 5	86 6	2273 5	3764 0	—	6124 1	1 1	122 5	43 1	—	166 7

L ä n	V a r u g r u p p										
	Viktsmängder i ton med en decimal, till resp. från Stockholm										
		32: Arb. av trä: byggnadssn. m. m.					33: Möbler				
		pr järn- våg	pr bil	pr båt	pr post	Summa	pr järn- våg	pr bil	pr båt	pr post	Summa
Stockholms län.....	till	913 3	81 9	—	—	995 20	4 8	45 5	ngt	0 01	50
	från	6 2	121 1	—	—	127 30	5 8	190 4	9 5	—	205
Uppsala län.....	till	59 1	54 0	0 8	—	113 90	2 6	19 4	0 2	—	22
	från	0 3	11 2	—	—	11 50	0 1	18 5	1 3	—	19
Södermanlands län.....	till	136 4	27 5	1 0	—	164 90	—	21 2	4 4	—	25
	från	—	5 4	—	—	5 40	—	34 7	2 0	—	36
Östergötlands län.....	till	38 3	1 8	—	—	40 10	11 1	—	2 4	—	13
	från	—	—	—	0 02	0 02	—	13 4	1 2	0 02	14
Jönköpings län.....	till	55 0	74 3	0 2	0 02	129 52	6 0	2 7	0 4	—	9
	från	—	—	—	0 01	0 01	—	6 7	0 3	0 01	7
Kronobergs län.....	till	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	från	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kalmar län.....	till	—	8 1	0 7	—	8 80	—	—	0 4	—	0
	från	—	—	—	0 01	0 01	—	—	1 3	—	1
Gotlands län.....	till	—	—	—	—	—	—	—	0 2	—	0
	från	0 2	—	—	—	0 20	—	—	1 6	—	1
Blekinge län.....	till	—	—	14 5	—	14 50	—	—	ngt	—	ngt
	från	—	—	—	—	—	—	—	0 2	—	0
Kristianstads län.....	till	—	—	—	—	—	—	—	0 1	—	0
	från	—	—	—	0 01	0 01	—	—	—	—	—
Malmöhus län.....	till	—	—	—	—	—	—	—	0 9	—	0
	från	—	—	—	—	—	2 5	—	0 2	—	2
Hallands län.....	till	—	—	—	—	—	—	—	0 1	—	0
	från	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Göteborgs och Bohus län ..	till	—	—	0 2	—	0 20	2 5	—	9 2	—	11
	från	—	—	—	—	—	2 5	—	1 1	—	3
Älvsborgs län.....	till	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	från	—	—	—	—	—	—	—	ngt	—	ngt
Skaraborgs län.....	till	—	—	—	—	—	—	—	0 7	—	0
	från	—	—	—	—	—	—	—	0 1	—	0
Värmlands län.....	till	5 0	—	—	—	5 00	—	24 2	0 1	—	24
	från	5 7	—	—	0 01	5 71	—	7 2	—	0 02	7
Örebro län.....	till	20 0	40	5 8	—	65 90	—	—	0 7	—	0
	från	—	—	—	—	—	—	—	0 8	—	0
Västmanlands län.....	till	—	72 0	33 9	—	105 90	—	3 6	5 2	—	8
	från	—	3 2	—	0 01	3 21	1 5	3 2	2 3	—	7
Kopparbergs län.....	till	99 8	—	1 8	—	101 60	—	8 1	—	—	8
	från	—	—	—	0 01	0 01	1 0	4 5	0 1	—	5
Gävleborgs län.....	till	63 9	—	—	—	63 90	8 0	4 5	1 1	—	13
	från	—	—	—	—	—	—	—	1 0	—	1
Västernorrlands län.....	till	—	—	—	—	—	—	—	0 3	—	0
	från	—	—	—	—	—	—	—	0 6	—	0
Jämtlands län.....	till	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	från	—	—	—	—	—	1 5	—	—	0 02	1
Västerbottens län.....	till	—	—	—	—	—	—	—	0 1	—	0
	från	—	—	—	—	—	—	—	0 2	—	0
Norrbottnens län.....	till	—	—	—	—	—	—	—	ngt	—	ngt
	från	—	—	—	—	—	—	—	0 6	0 02	0
Summa inrikes.....	till	1390 8	359 7	58 9	0 02	1809 4	35 0	129 2	26 5	0 01	190 7
	från	12 4	140 9	—	0 08	153 4	14 9	278 6	24 4	0 12	318 0
Utlandet.....	till	43 7	—	38 9	ngt	82 6	—	—	1 9	—	1
	från	—	—	—	—	—	0 5	—	0 6	0 07	1
Summa	till	1434 5	359 7	97 8	0 02	1892 0	35 0	129 2	28 4	0 01	192 6
	från	12 4	140 9	—	0 08	153 4	15 4	278 6	25 0	0 19	319 2

V a r u g r u p p

Viktsmängder i ton med en decimal, till resp. från Stockholm

34: Övriga träarbeten					35: Diverse ämnen ur växtriket					36: Pappersmassa				
pr järn- våg	pr bil	pr båt	pr post	Summa	pr järn- våg	pr bil	pr båt	pr post	Summa	pr järn- våg	pr bil	pr båt	pr post	Summa
3 9	46 0	0 1	0 02	50 02	0 7	50 0	0 3	—	51 00	—	—	—	—	—
20 0	47 7	25 3	0 16	93 16	1 4	12 3	2 0	0 04	15 74	1 9	—	—	—	1 90
4 5	21 6	ngt	0 02	26 12	—	—	0 7	0 01	0 71	—	—	—	—	—
49 9	—	2 3	0 13	52 33	4 3	0 9	1 4	0 03	6 63	—	—	—	—	—
13 0	0 5	1 7	0 02	15 22	20 0	—	0 2	—	20 20	20 4	—	—	—	20 40
—	—	3 7	0 12	3 82	15 4	—	1 4	0 04	16 84	—	—	—	—	—
10 0	—	21 9	0 05	31 95	—	—	0 2	—	0 20	—	—	—	—	—
—	21 2	8 0	0 12	29 32	5 0	—	1 1	0 02	6 12	—	—	—	—	—
70 0	—	5 8	0 04	75 84	—	—	—	0 01	0 01	—	—	—	—	—
—	—	5 7	0 12	5 82	—	—	0 3	0 01	0 31	—	—	—	—	—
—	—	—	0 01	0 01	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	0 04	0 04	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	42 3	0 05	42 35	—	—	2 5	—	2 50	—	—	—	—	—
—	—	9 0	0 18	9 18	—	—	3 1	0 02	3 12	—	—	—	—	—
—	—	—	0 01	0 01	—	—	2 4	—	2 40	—	—	—	—	—
—	—	5 3	0 11	5 41	—	—	1 5	—	1 50	—	—	—	—	—
—	—	10 0	0 03	10 03	—	—	0 3	—	0 30	—	—	—	—	—
—	—	0 5	0 05	0 55	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	2 6	—	2 60	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	8 2	0 09	8 29	—	—	—	0 01	0 01	—	—	—	—	—
12 5	—	2 5	0 11	15 11	—	—	14 5	0 03	14 53	—	—	—	—	—
—	—	—	0 18	0 18	13 9	—	2 9	0 03	16 83	—	—	—	—	—
—	—	0 1	0 02	0 12	—	—	ngt	—	ngt	—	—	—	—	—
2 5	—	—	0 04	2 54	—	—	0 1	—	0 10	—	—	—	—	—
6 6	—	27 9	0 10	34 60	—	—	49 5	0 04	49 54	—	—	0 2	—	0 20
18 9	—	8 4	0 14	27 44	10 0	—	1 2	0 02	11 22	—	—	—	—	—
—	—	—	0 01	0 01	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	0 08	0 08	10 0	—	—	—	10 00	—	—	—	—	—
8 0	—	0 5	0 02	8 52	—	—	—	0 01	0 01	—	—	—	—	—
—	—	2 2	0 14	2 34	—	—	—	0 01	0 01	—	—	—	—	—
—	—	—	0 02	0 02	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	0 8	0 09	0 89	—	—	—	0 01	0 01	—	—	—	—	—
—	—	2 1	0 02	2 12	2 5	—	18 0	—	20 50	—	—	—	—	—
5 0	—	1 0	0 02	6 02	11 3	—	1 0	0 01	12 31	—	—	—	—	—
9 0	—	6 0	0 04	15 04	—	—	—	0 01	0 01	—	—	—	—	—
17 8	—	8 4	0 07	26 27	—	—	0 4	0 03	0 43	—	—	—	—	—
27 9	—	—	0 05	27 95	—	—	—	0 01	0 01	—	—	—	—	—
—	—	—	0 17	0 17	—	—	0 1	0 03	0 13	—	—	—	—	—
6 8	1 7	1 9	0 04	10 44	—	—	—	0 02	0 02	—	—	25 4	—	25 40
—	—	7 3	0 15	7 45	—	—	30 0	0 04	30 04	—	—	—	—	—
1 9	—	46 6	0 05	48 55	—	—	—	0 03	0 03	—	—	50 8	—	50 80
—	—	3 0	0 21	3 21	0 3	—	2 9	0 02	3 22	—	—	—	—	—
5 0	—	—	0 02	5 02	—	—	—	—	—	135 6	—	—	—	135 60
—	—	—	0 14	0 14	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	1 0	—	1 00	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
7 1	—	6 7	0 10	13 90	0 5	—	0 8	0 02	1 32	—	—	—	—	—
—	—	—	0 02	0 02	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	0 6	0 08	0 68	—	—	1 5	0 01	1 51	—	—	—	—	—
179 1	69 8	173 0	0 77	422 7	23 2	50 0	88 6	0 17	162 0	156 0	—	76 4	—	232 4
121 2	68 9	106 4	2 73	299 2	72 1	13 2	51 7	0 40	137 4	1 9	—	—	—	1 9
—	—	24 0	0 84	24 8	—	—	294 6	1 32	295 9	—	—	106 2	0 05	106 3
—	—	81 7	0 26	82 0	30 4	—	3 8	0 05	34 3	—	—	101 8	—	101 8
179 1	69 8	197 0	1 61	447 5	23 2	50 0	383 2	1 49	457 9	156 0	—	182 6	0 05	338 7
121 2	68 9	188 1	2 99	381 2	102 5	13 2	55 5	0 45	171 7	1 9	—	101 8	—	103 7

L ä n	V a r u g r u p p										
	Viktsmängder i ton med en decimal, till resp. från Stockholm										
	37: Papp och papper samt arb. därav						38: Stenkol och loks				
		pr järn- väg	pr bil	pr båt	pr post	Summa	pr järn- väg	pr bil	pr båt	pr pos.	Summ
Stockholms län.....	till	922 9	82 0	695 7	0 88	1701 48	47 3	2 7	15 0	—	65 0
	från	165 3	142 7	60 7	4 56	373 26	1488 6	861 8	5735 9	—	8086 3
Uppsala län.....	till	71 9	18 0	2 4	1 03	93 33	—	—	—	—	—
	från	10 9	43 6	60 9	3 55	118 95	1465 0	9 5	5209 0	—	6683 3
Södermanlands län.....	till	140 2	20 7	3 9	1 15	165 95	10 6	—	0 1	—	10 7
	från	13 1	17 1	56 7	3 85	90 75	117 2	—	1089 8	—	1207 0
Östergötlands län.....	till	394 5	23 9	148 9	1 56	568 86	—	—	0 5	—	0 5
	från	11 4	21 6	69 4	6 90	109 30	—	—	—	—	—
Jönköpings län.....	till	214 7	22 5	69 3	0 92	307 42	—	—	—	—	—
	från	50 7	101 2	6 0	4 26	162 16	—	—	—	—	—
Kronobergs län.....	till	100 9	—	—	0 46	101 36	—	—	—	—	—
	från	20 3	—	—	2 04	22 34	—	—	—	—	—
Kalmar län.....	till	—	—	60 1	0 84	60 94	—	—	—	—	—
	från	—	—	93 9	3 63	97 53	—	—	—	—	—
Gotlands län.....	till	0 9	—	1 4	0 35	2 65	—	—	—	—	—
	från	1 3	—	42 3	1 41	45 01	—	—	10 0	—	10 0
Blekinge län.....	till	—	—	35 5	0 47	35 97	—	—	—	—	—
	från	—	—	8 9	2 31	11 21	—	—	—	—	—
Kristianstads län.....	till	186 0	18 0	1 4	0 44	205 84	—	—	—	—	—
	från	15 6	—	10 2	3 04	28 84	—	—	—	—	—
Malmöhus län.....	till	74 6	—	107 2	6 14	187 94	—	—	—	—	—
	från	10 0	—	63 9	9 40	83 30	—	—	—	—	—
Hallands län.....	till	15 0	—	0 6	0 37	15 97	—	—	—	—	—
	från	—	—	0 5	1 93	2 43	—	—	—	0 01	0 0
Göteborgs och Bohus län ..	till	546 2	—	129 9	2 96	679 06	—	—	—	—	—
	från	35 1	—	48 8	8 74	92 64	5 2	—	—	—	5 2
Älvsborgs län.....	till	71 9	—	5 4	0 92	78 22	—	—	—	—	—
	från	—	6 8	—	4 26	11 06	—	—	—	—	—
Skaraborgs län.....	till	30 0	—	2 1	0 66	32 76	—	—	—	—	—
	från	49 3	—	—	3 19	52 49	—	—	—	—	—
Värmlands län.....	till	184 0	29 2	1 2	0 76	215 16	—	—	—	—	—
	från	—	—	14 8	4 60	19 40	—	—	—	—	—
Örebro län.....	till	17 5	—	120 4	0 89	138 79	6 8	—	—	—	6 8
	från	6 3	—	30 5	3 50	40 30	—	—	—	0 01	0 0
Västmanlands län.....	till	23 5	27 9	135 2	0 80	187 40	—	—	—	ngt	ngt
	från	18 0	53 2	63 9	2 85	137 95	4934 6	—	978 4	0 01	5913 0
Kopparbergs län.....	till	772 8	—	—	0 88	773 68	—	—	—	—	—
	från	13 5	—	—	5 45	18 95	3222 1	0 9	—	—	3223 0
Gävleborgs län.....	till	187 5	—	8 0	1 10	196 60	—	—	—	—	—
	från	5 0	20 7	44 0	4 79	74 49	—	—	—	0 01	0 0
Västernorrlands län.....	till	12 2	—	19 6	1 13	32 93	—	—	—	—	—
	från	0 5	—	58 2	5 64	64 34	—	—	—	—	—
Jämtlands län.....	till	46 7	—	—	0 44	47 14	—	—	—	—	—
	från	10 1	—	—	2 50	12 60	—	—	—	—	—
Västerbottens län.....	till	121 4	—	25 0	0 53	146 93	—	—	—	—	—
	från	0 3	—	23 7	2 69	26 69	—	—	—	—	—
Norrbottnens län.....	till	6 5	—	2 1	0 80	9 40	—	—	—	—	—
	från	—	—	25 2	4 30	29 50	—	—	—	—	—
Summa inrikes.....	till	4141 8	242 2	1575 3	26 48	5985 8	64 7	2 7	15 6	ngt	83 0
	från	436 7	406 9	782 5	99 39	1725 5	11232 7	872 2	13023 1	0 04	25128 0
Utlandet.....	till	—	—	426 7	10 84	437 5	—	—	85276 0	0 06	85276 1
	från	1 2	—	583 4	4 94	589 5	—	—	—	—	—
Summa	till	4141 8	242 2	2002 0	37 32	6423 3	64 7	2 7	85291 6	0 06	85359 1
	från	437 9	406 9	1365 9	104 33	2315 0	11232 7	872 2	13023 1	0 04	25128 0

L ä n	V a r u g r u p p										
	Viktsmängder i ton med en decimal, till resp. från Stockholm										
		42: Kalk och mägerl för jordbruket					43: Sten, oarbetad, och mineralie				
		pr järn- våg	pr bil	pr båt	pr post	Summa	pr järn- våg	pr bil	pr båt	pr pos.	Summa
Stockholms län.....	till	—	—	—	—	—	223 5	939 7	22 5	—	1185
	från	75 5	4 5	—	—	80 00	0 8	2838 2	0 8	—	2839 8
Uppsala län.....	till	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	från	53 5	—	—	—	53 50	5 8	—	1 2	—	7 0
Södermanlands län.....	till	—	—	—	—	—	64 7	—	0 2	—	64 9
	från	0 7	—	—	—	0 70	4 9	8 1	28 1	—	41 1
Östergötlands län.....	till	—	—	—	—	—	72 4	—	—	—	72 4
	från	—	—	—	—	—	—	—	0 3	—	0 3
Jönköpings län.....	till	—	—	—	—	—	—	—	4 3	—	4 3
	från	—	—	—	—	—	—	—	ngt	—	ngt
Kronobergs län.....	till	—	—	—	—	—	10 0	—	—	—	10 0
	från	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kalmar län.....	till	—	—	—	—	—	—	—	0 1	—	0 1
	från	—	—	—	—	—	—	—	1 0	—	1 0
Gotlands län.....	till	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	från	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Blekinge län.....	till	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	från	—	—	—	—	—	—	—	0 1	—	0 1
Kristianstads län.....	till	—	—	—	—	—	10 0	—	—	—	10 0
	från	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Malmöhus län.....	till	—	—	—	—	—	—	—	1 1	—	1 1
	från	—	—	—	—	—	—	—	0 1	—	0 1
Hallands län.....	till	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	från	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Göteborgs och Bohus län...	till	—	—	—	—	—	—	—	36 8	—	36 8
	från	—	—	—	—	—	—	—	0 3	—	0 3
Älvsborgs län.....	till	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	från	—	—	—	—	—	—	—	ngt	—	ngt
Skaraborgs län.....	till	—	—	—	—	—	48 7	—	—	—	48 7
	från	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Värmlands län.....	till	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	från	—	—	—	—	—	—	—	0 3	—	0 3
Örebro län.....	till	—	—	—	—	—	104 8	—	—	—	104 8
	från	—	—	—	—	—	—	—	0 1	—	0 1
Västmanlands län.....	till	—	—	—	—	—	46 6	—	5 1	—	51 7
	från	7 2	—	—	—	7 20	19 0	—	0 7	—	19 7
Kopparbergs län.....	till	—	—	—	—	—	138 4	—	—	—	138 4
	från	4 8	—	—	—	4 80	3 0	—	—	—	3 0
Gävleborgs län.....	till	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	från	23 5	—	—	—	23 50	10 0	—	0 3	—	10 3
Västernorrlands län.....	till	—	—	—	—	—	—	—	0 2	—	0 2
	från	—	—	—	—	—	—	—	7 0	—	7 0
Jämtlands län.....	till	—	—	—	—	—	194 7	—	—	—	194 7
	från	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Västerbottens län.....	till	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	från	—	—	—	—	—	—	—	0 8	—	0 8
Norrbottnens län.....	till	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	från	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Summa inrikes.....	till	—	—	—	—	—	913 8	939 7	70 3	—	1923 8
	från	165 2	4 5	—	—	169 7	43 5	2846 3	41 1	—	2930 9
Utlandet.....	till	—	—	—	—	—	94 2	—	326 3	—	420 5
	från	—	—	—	—	—	—	—	131 8	—	131 8
Summa	till	—	—	—	—	—	1008 0	939 7	396 6	—	2344 3
	från	165 2	4 5	—	—	169 7	43 5	2846 3	172 9	—	3062 7

V a r u g r u p p
Viktsmängder i ton med en decimal, till resp. från Stockholm

Gatsten, kant-, sträck- o. rännsten					45: Sten, arbetad, andra slag					46: Jord, lera, grus, sand, murkalk m. m.				
pr järn- våg	pr bil	pr båt	pr post	Summa	pr järn- våg	pr bil	pr båt	pr post	Summa	pr järn- våg	pr bil	pr båt	pr post	Summa
—	—	248 0	—	248 00	5 2	68 4	105 0	—	178 60	5299 6	13037 5	40230 8	—	58567 90
—	—	—	—	—	0 2	36 5	8 2	—	44 90	49 2	2354 9	1205 3	—	3609 40
—	—	—	—	—	—	3 6	—	—	3 60	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	11 9	—	12 1	—	24 00	35 6	13 5	0 9	—	50 00
—	—	—	—	—	—	128 2	0 6	—	128 80	1020 0	—	2121 7	—	3141 70
—	—	—	—	—	29 8	14 0	10 2	0 01	54 01	177 5	19 0	0 1	—	196 60
—	—	—	—	—	19 0	—	5 5	—	24 50	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	2 0	—	2 00	23 6	—	—	—	23 60
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	1 6	0 01	1 61	24 0	—	—	—	24 00
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	140 6	—	140 60	—	—	197 1	—	197 10
—	—	—	—	—	—	—	4 3	0 02	4 32	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	141 0	0 01	141 01	—	—	148 3	—	148 30
—	—	—	—	—	—	—	—	0 02	0 02	—	—	—	—	—
—	—	135 0	—	135 00	—	—	81 7	—	81 70	—	—	0 8	—	0 80
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10 0	—	4 5	—	14 50
—	—	—	—	—	—	—	—	0 02	0 02	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	1 2	0 01	1 21	19 0	—	67 0	—	86 00
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	0 01	0 01	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	15 4	—	2 6	—	18 00	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	13 1	—	—	0 01	13 11	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	67 2	—	—	—	67 20
—	—	—	—	—	12 1	—	—	—	12 10	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	0 01	0 01	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	244 1	—	—	—	244 10
—	—	—	—	—	50 8	7 7	—	0 01	58 51	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	3 2	0 01	3 21	—	—	10 0	—	10 00
—	—	—	—	—	—	—	0 1	—	0 10	590 8	—	5 0	—	595 80
—	—	—	—	—	8 6	—	11 1	—	19 70	24 3	—	3 0	—	27 30
11 7	—	—	—	11 70	133 1	—	1 0	—	134 10	37 7	—	—	—	37 70
—	—	—	—	—	9 8	10 3	1 2	0 01	21 31	7 4	—	—	—	7 40
—	—	—	—	—	—	—	ngt	—	ngt	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	0 4	28 8	0 01	29 21	0 6	—	19 5	—	20 10
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	3 3	—	3 30	0 4	—	—	—	0 40
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	0 04	0 04	0 3	—	—	—	0 30
—	—	—	—	—	—	—	—	0 01	0 01	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	35 6	—	35 60	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	2 1	0 01	2 11	—	—	—	—	—
11 7	—	383 0	—	394 7	248 7	207 9	479 3	0 06	936 0	6977 1	13037 5	42775 2	—	62789 8
—	—	—	—	—	60 3	61 2	123 7	0 17	245 4	654 2	2387 4	1238 8	—	4280 4
—	—	—	0 02	ngt	10 2	—	131 8	0 10	142 1	—	—	229 0	—	229 0
—	—	—	—	—	—	—	12 0	0 31	12 3	—	—	18 3	—	18 3
11 7	—	383 0	0 02	394 7	258 9	207 9	611 1	0 16	1078 1	6977 1	13037 5	43004 2	—	63018 8
—	—	—	—	—	60 3	61 2	135 7	0 48	257 7	654 2	2387 4	1257 1	—	4298 7

L ä n	V a r u g r u p p										
	Viktmängder i ton med en decimal, till resp. från Stockholm										
	46:o Sand, grus m. m.					47: Cement, gips, asfalt o. arb. därav					
		pr järn- väg	pr bil	pr båt	pr post	Summa	pr järn- väg	pr bil	pr båt	pr pos.	Summa
Stockholms län.....	till från	5299 6 12 0	13014 5 1890 9	40230 7 —	— —	58544 80 1902 90	688 3 192 6	801 0 1478 3	257 5 120 3	— —	1746 8 1791 1
Uppsala län.....	till från	— —	— —	— —	— —	— —	— 83 3	8 6 43 7	88 4 15 8	— —	97 0 142 8
Södermanlands län.....	till från	— 72 4	— 18 5	969 0 —	— —	969 00 90 90	227 3 28 5	8 1 14 9	— 32 7	— —	235 4 76 1
Östergötlands län.....	till från	— —	— —	— —	— —	— —	— 15 0	— —	0 9 44 2	— —	0 9 59 2
Jönköpings län.....	till från	— —	— —	— —	— —	— —	— 16 3	— —	— 5 7	— —	— 22 0
Kronobergs län.....	till från	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
Kalmar län.....	till från	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	359 2 6 2	0 0 0 0	359 2 6 2
Gotlands län.....	till från	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	7299 2 9 8	— —	7299 2 9 8
Blekinge län.....	till från	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	240 3 80 5	— 0 0	240 3 80 5
Kristianstads län.....	till från	— —	— —	4 5 —	— —	4 50 —	5 4 —	— —	— —	— —	5 4 —
Malmöhus län.....	till från	— —	— —	— —	— —	— —	42 0 —	— —	771 5 13 8	— 0 0	813 5 13 8
Hallands län.....	till från	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	1 1 —	0 0 —	1 1 —
Göteborgs och Bohus län...	till från	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	7 3 35 8	0 0 —	7 3 35 8
Älvsborgs län.....	till från	— 67 2	— —	— —	— —	— 67 20	— —	— —	0 3 —	— —	0 3 —
Skaraborgs län.....	till från	— —	— —	— —	— —	— —	1322 5 15 0	— —	1487 0 —	— —	2809 5 15 0
Värmlands län.....	till från	— —	— —	— —	— —	— —	— 74 2	— —	— —	0 0 —	0 0 74 2
Örebro län.....	till från	— —	— —	— —	— —	— —	— —	66 6 —	0 6 10 5	— —	67 2 10 5
Västmanlands län.....	till från	— —	— —	— —	— —	— —	61 4 25 8	24 3 38 2	0 1 48 3	— 0 0	85 8 112 3
Kopparbergs län.....	till från	— 7 4	— —	— —	— —	— 7 40	— 40 6	— —	— —	0 0 —	— 40 6
Gävleborgs län.....	till från	— 0 6	— —	— —	— —	— 0 60	— 10 4	— —	— 29 3	0 0 0 0	— 39 7
Västernorrlands län.....	till från	— 0 4	— —	— —	— —	— 0 40	— 5 2	— —	ngt 19 0	— 0 0	ngt 24 2
Jämtlands län.....	till från	— 0 3	— —	— —	— —	— 0 30	— 18 7	— —	— —	— 0 0	— 18 7
Västerbottens län.....	till från	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— 12 3	— 0 0	— 12 3
Norrbottnens län.....	till från	— —	— —	— —	— —	— —	8 5 —	— —	3 1 —	0 0 —	11 6 —
Summa inrikes.....	till från	5299 6 160 3	13014 5 1909 4	41204 2 1128 0	— —	59518 3 3197 7	2346 9 534 1	908 6 1575 1	10513 1 487 6	0 0 0 15	13768 7 2597 0
Utlandet.....	till från	— —	— —	— —	— —	— —	30 0 —	— —	1049 8 375 8	0 31 0 09	1080 1 375 9
Summa	till från	5299 6 160 3	13014 5 1909 4	41204 2 1128 0	— —	59518 3 3197 7	2376 9 534 1	908 6 1575 1	11562 9 863 4	0 36 0 24	14848 8 2972 9

V a r u g r u p p
Viktsmängder i ton med en decimal, till resp. från Stockholm

pr nr- äg	47:2 Cement				47:4 Cementarbeten					48: Tegel och tegelrör				
	pr bil	pr båt	pr post	Summa	pr järn- väg	pr bil	pr båt	pr post	Summa	pr järn- väg	pr bil	pr båt	pr post	Summa
30 0	38 3	—	—	68 30	478 4	708 7	72 0	—	1259 10	1724 5	940 2	2375 6	—	5040 30
34 3	1159 7	104 0	—	1448 00	5 3	111 1	12 0	—	128 40	5 7	550 5	53 6	—	609 80
—	—	—	—	—	—	8 6	88 4	—	97 00	1457 7	5 4	2954 9	—	4418 00
6 1	28 4	9 5	—	44 00	6 6	6 3	1 0	—	13 90	3 1	9 0	1 2	—	13 30
10 0	12 6	10 4	—	33 00	227 3	8 1	—	—	235 40	607 5	—	1171 6	—	1779 10
—	—	0 9	—	0 90	2 2	2 3	1 2	—	5 70	10 0	9 0	0 6	—	19 60
—	—	32 3	—	32 30	—	—	3 0	—	3 00	—	—	0 3	—	0 30
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2 9	—	2 90
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	359 2	?	359 20	—	—	—	?	—	—	—	2908 9	—	2908 90
—	—	3 3	?	3 30	—	—	0 3	?	0 30	—	—	0 1	—	0 10
—	—	4687 8	—	4687 80	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	8 0	—	8 00	—	—	1 6	—	1 60	—	—	1 0	—	1 00
—	—	40 2	—	40 20	—	—	200 0	—	200 00	—	—	4 6	—	4 60
—	—	36 0	?	36 00	—	—	4 0	?	4 00	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	5 4	—	—	—	5 40	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	770 1	—	770 10	—	—	—	—	—	50 0	—	468 3	—	518 30
—	—	7 2	—	7 20	—	—	0 8	—	0 80	—	—	6 7	—	6 70
—	—	1 1	—	1 10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	0 1	—	0 10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	31 0	—	31 00	—	—	3 5	—	3 50	—	—	0 3	—	0 30
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
22 5	—	1447 4	—	2769 90	—	—	39 6	—	39 60	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
26 8	—	—	—	26 80	5 0	—	—	—	5 00	12 5	—	—	—	12 50
—	—	0 6	—	0 60	—	66 6	—	—	66 60	133 0	—	—	—	133 00
—	—	0 1	—	0 10	—	—	—	—	—	15 9	2 2	0 7	—	18 80
—	—	—	—	—	61 4	24 3	—	—	85 70	754 5	15 8	1075 0	—	1845 30
19 8	38 2	10 0	—	68 00	—	—	1 5	—	1 50	—	25 2	0 3	—	25 50
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	161 6	—	—	—	161 60
25 6	—	—	—	25 60	0 7	—	—	—	0 70	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10 4	—	0 8	—	11 20	—	—	0 1	—	0 10	—	—	—	—	—
—	—	ngt	—	ngt	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	5 2	—	5 20	2 7	—	0 6	—	3 30	—	—	75 5	—	75 50
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	6 8	—	—	—	6 80	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	1 6	—	1 60	—	—	0 2	—	0 20	—	—	4 0	—	4 00
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1 0	—	1 8	—	2 80	—	—	0 2	—	0 20	—	—	0 5	—	0 50
52 5	38 3	7307 4	—	8698 2	772 5	816 3	400 0	—	1988 8	4888 8	961 4	10961 8	—	16812 0
34 0	1238 9	261 2	—	1784 1	29 3	119 7	30 0	—	179 0	47 2	595 9	144 8	—	787 9
—	—	859 4	—	859 4	1 0	—	—	—	1 0	3 0	—	792 9	—	795 9
—	—	13 6	—	13 6	—	—	—	—	—	5 0	—	1 6	—	6 6
52 5	38 3	8166 8	—	9557 6	773 5	816 3	400 0	—	1989 8	4891 8	961 4	11754 7	—	17607 9
34 0	1238 9	274 8	—	1797 7	29 3	119 7	30 0	—	179 0	52 2	595 9	146 4	—	794 5

L ä n	V a r u g r u p p										
	Viktsmängder i ton med en decimal, till resp. från Stockholm										
		48:1 Murtegel					49: Övriga lervaror, kakel, porslin m. 1				
		pr järn- våg	pr bil	pr båt	pr post	Summa	pr järn- våg	pr bil	pr båt	pr post	Summ
Stockholms län.....	till	1690 1	851 9	1906 3	—	4448 30	0 1	77 4	165 5	0 01	243
	från	5 6	471 2	44 0	—	520 80	3 8	70 3	20 1	0 06	94
Uppsala län.....	till	1352 6	5 4	2453 7	—	3811 70	—	86 9	7 5	0 02	94
	från	—	—	0 2	—	0 20	5 5	4 5	5 7	0 06	15
Södermanlands län.....	till	594 0	—	1162 2	—	1756 20	—	—	0 7	0 01	0
	från	10 0	9 0	0 2	—	19 20	7 4	—	9 8	0 05	17
Östergötlands län.....	till	—	—	—	—	—	—	—	3 7	0 01	3
	från	—	—	—	—	—	0 2	11 2	32 1	0 13	43
Jönköpings län.....	till	—	—	—	—	—	—	—	—	0 03	0
	från	—	—	—	—	—	—	—	5 2	0 03	5
Kronobergs län.....	till	—	—	—	—	—	54 5	—	—	—	54
	från	—	—	—	—	—	—	6 8	—	—	6
Kalmar län.....	till	—	—	2903 3	—	2903 30	—	—	4 4	—	4
	från	—	—	—	—	—	—	—	12 5	0 05	12
Gotlands län.....	till	—	—	—	—	—	—	—	0 9	0 01	0
	från	—	—	0 2	—	0 20	—	—	14 0	0 04	14
Blekinge län.....	till	—	—	—	—	—	—	—	32 3	0 01	32
	från	—	—	—	—	—	—	—	2 7	0 05	2
Kristianstads län.....	till	—	—	—	—	—	6 0	—	—	0 01	6
	från	—	—	—	—	—	2 5	—	1 0	0 09	3
Malmöhus län.....	till	19 6	—	—	—	19 60	12 5	—	5 3	0 01	17
	från	—	—	—	—	—	—	—	37 0	0 19	37
Hallands län.....	till	—	—	—	—	—	—	—	—	0 01	0
	från	—	—	—	—	—	—	—	7 5	0 04	7
Göteborgs och Bohus län...	till	—	—	—	—	—	—	—	44 4	0 08	44
	från	—	—	—	—	—	8 0	—	32 0	0 16	40
Älvsborgs län.....	till	—	—	—	—	—	—	—	—	0 01	0
	från	—	—	—	—	—	—	—	3 7	0 08	3
Skaraborgs län.....	till	—	—	—	—	—	19 2	—	—	0 03	19
	från	—	—	—	—	—	—	—	0 9	0 13	1
Värmlands län.....	till	—	—	—	—	—	—	—	—	0 02	0
	från	12 5	—	—	—	12 50	15 2	—	1 4	0 06	16
Örebro län.....	till	121 0	—	—	—	121 00	—	—	0 7	0 03	0
	från	10 9	2 2	—	—	13 10	—	—	10 1	0 03	10
Västmanlands län.....	till	505 4	—	1074 5	—	1579 90	—	—	1 5	—	1
	från	—	25 2	—	—	25 20	17 0	4 5	17 4	0 09	38
Kopparbergs län.....	till	161 6	—	—	—	161 60	—	—	—	0 02	0
	från	—	—	—	—	—	9 4	—	—	0 06	9
Gävleborgs län.....	till	—	—	—	—	—	—	15 3	28 8	0 05	44
	från	—	—	—	—	—	—	11 3	16 7	0 13	28
Västernorrlands län.....	till	—	—	—	—	—	—	—	0 1	0 01	0
	från	—	—	55 0	—	55 00	10 0	—	18 2	0 05	28
Jämtlands län.....	till	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	från	—	—	—	—	—	10 0	—	—	0 05	10
Västerbottens län.....	till	—	—	—	—	—	—	—	—	0 01	0
	från	—	—	—	—	—	—	—	16 5	0 04	16
Norrbottnens län.....	till	—	—	—	—	—	—	—	—	0 01	0
	från	—	—	0 4	—	0 40	—	—	8 6	0 03	8
Summa inrikes.....	till	4444 3	857 3	9500 0	—	14801 6	92 3	179 6	295 8	0 40	568
	från	39 0	507 6	100 0	—	646 6	89 0	108 6	273 1	1 75	472
Utlandet.....	till	—	—	—	—	—	153 4	—	173 5	1 14	328
	från	—	—	—	—	—	—	—	28 2	0 11	28
Summa	till	4444 3	857 3	9500 0	—	14801 6	245 7	179 6	469 3	1 54	896
	från	39 0	507 6	100 0	—	646 6	89 0	108 6	301 3	1 86	500

V a r u g r u p p

Viktsmängder i ton med en decimal, till resp. från Stockholm

50: Glas och glasvaror					51: Färger och färgningsämnen					52: Syror				
pr järn- våg	pr bil	pr båt	pr post	Summa	pr järn- våg	pr bil	pr båt	pr post	Summa	pr järn- våg	pr bil	pr båt	pr post	Summa
3 8	24 7	99 3	0 04	127 84	0 4	0 4	ngt	—	0 80	0 1	—	—	—	0 10
15 6	50 0	13 5	0 35	79 45	14 6	27 5	24 5	0 01	66 61	6 4	11 3	2 8	—	20 50
129 3	27 9	11 0	0 08	168 28	0 2	—	0 1	—	0 30	—	10 4	—	—	10 40
25 8	—	8 3	0 27	34 37	0 4	11 7	13 7	0 03	25 83	27 2	—	19 3	—	46 50
137 4	4 1	100 1	0 07	241 67	—	—	0 3	—	0 30	—	—	—	0 01	0 01
19 6	—	9 3	0 32	29 22	—	—	40 7	0 04	40 74	108 9	—	5 0	—	113 90
29 0	—	171 1	0 13	200 23	—	—	1 7	0 01	1 71	—	—	0 2	—	0 20
21 6	—	10 3	0 41	32 31	—	—	10 6	0 08	10 68	41 0	—	25 4	—	66 40
105 0	—	22 2	0 08	127 28	—	—	0 3	0 02	0 32	—	—	—	—	—
—	—	1 5	0 29	1 79	—	—	1 1	0 10	1 20	11 9	—	0 2	—	12 10
28 8	—	—	0 05	28 85	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	0 16	0 16	—	—	—	—	—	20 4	—	—	—	20 40
—	13 5	81 9	0 10	95 50	—	—	0 2	—	0 20	—	—	—	—	—
—	—	9 0	0 30	9 30	—	—	18 2	0 06	18 26	—	—	1 4	—	1 40
0 1	—	25 9	0 04	26 04	—	—	0 2	—	0 20	—	—	—	—	—
0 2	—	12 1	0 15	12 45	—	—	9 5	0 03	9 53	—	—	3 6	—	3 60
—	—	33 7	0 05	33 75	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	5 4	0 25	5 65	—	—	7 5	0 03	7 53	—	—	14 1	—	14 10
—	—	0 1	0 05	0 15	13 5	—	—	—	13 50	—	—	—	—	—
22 1	—	—	0 33	22 43	—	—	—	0 04	0 04	—	—	3 2	—	3 20
2 5	—	14 4	0 22	17 12	—	—	42 7	0 03	42 73	—	—	1 0	—	1 00
10 7	—	6 4	0 71	17 81	—	—	15 0	0 15	15 15	16 6	—	17 7	0 01	34 31
—	—	ngt	0 02	0 02	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	ngt	0 10	0 10	—	—	2 0	0 03	2 03	—	—	1 3	—	1 30
259 3	—	24 4	0 14	283 84	—	—	97 2	0 02	97 22	—	—	3 4	—	3 40
—	—	5 6	0 39	5 99	—	—	10 6	0 20	10 80	27 1	—	2 5	—	29 60
—	—	0 2	0 07	0 27	10 6	—	—	—	10 60	—	—	—	—	—
—	—	0 1	0 24	0 34	—	—	—	0 04	0 04	21 3	—	—	—	21 30
23 1	—	5 9	0 05	29 05	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	1 9	0 20	2 10	—	—	1 4	0 07	1 47	—	—	—	—	—
59 7	—	42 9	0 10	102 70	0 4	—	—	0 03	0 43	—	—	—	—	—
5 0	—	0 8	0 37	6 17	—	—	1 1	0 02	1 12	17 1	—	0 1	—	17 20
37 9	—	13 0	0 05	50 95	—	—	0 2	0 01	0 21	6 0	—	—	—	6 00
—	—	6 4	0 30	6 70	—	—	12 3	0 04	12 34	9 0	—	1 0	—	10 00
6 8	4 5	23 4	0 05	34 75	—	21 2	38 5	0 01	59 71	—	—	ngt	—	ngt
4 7	18 0	8 1	0 27	31 07	0 7	—	26 4	0 04	27 14	7 2	9 0	15 0	—	31 20
27 8	—	2 1	0 09	29 99	48 0	—	—	—	48 00	53 1	—	—	—	53 10
—	—	—	0 44	0 44	3 1	3 6	2 6	0 08	9 38	74 5	—	—	0 01	74 51
—	—	2 6	0 12	2 72	5 0	—	0 8	0 01	5 81	1 4	—	0 2	—	1 60
—	—	27 1	0 45	27 55	—	1 8	28 7	0 11	30 61	89 4	—	21 1	—	110 50
3 2	—	6 1	0 16	9 46	—	—	—	—	—	—	—	4 1	0 01	4 11
—	—	53 2	0 31	53 51	—	—	48 3	0 14	48 44	13 4	—	6 6	—	20 00
—	—	—	0 05	0 05	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	0 23	0 23	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	1 6	0 03	1 63	—	—	0 2	—	0 20	—	—	0 1	—	0 10
7 6	—	21 2	0 20	29 00	—	—	21 7	0 03	21 73	2 5	—	1 5	—	4 00
—	—	0 3	0 08	0 38	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	36 6	0 19	36 79	1 6	—	30 0	0 09	31 69	—	—	1 0	0 01	1 01
853 7	74 7	682 2	1 92	1612 5	78 1	21 6	182 4	0 14	282 2	60 6	10 4	9 0	0 02	80 0
132 9	68 0	236 8	7 23	444 9	20 4	44 6	325 9	1 46	392 4	493 9	20 3	142 8	0 03	657 0
11 6	—	133 7	2 86	148 2	2 5	—	423 7	1 03	427 2	—	—	61 4	0 05	61 5
—	—	2 3	0 38	2 7	—	—	20 1	0 01	20 1	10 0	—	39 1	—	49 1
865 3	74 7	815 9	4 78	1760 7	80 6	21 6	606 1	1 17	709 5	60 6	10 4	70 4	0 07	141 5
132 9	68 0	239 1	7 61	447 6	20 4	44 6	346 0	1 47	412 5	503 9	20 3	181 9	0 03	706 1

L ä n	V a r u g r u p p									
	Viktsmängder i ton med en decimal, till resp. från Stockholm									
	53: Övriga kemik., inkl. expl. varor					54: Tändstickor				
	pr järn- våg	pr bil	pr båt	pr post	Summa	pr järn- våg	pr bil	pr båt	pr post	Summa
Stockholms län.....	till 115 3	35 6	35 4	0 03	186 33	—	—	—	—	—
	från 73 8	611 4	322 6	0 34	1008 14	1 9	—	0 4	—	2 30
Uppsala län.....	till —	41 0	5 1	0 01	46 11	—	—	—	—	—
	från 242 0	127 8	159 3	0 29	529 39	0 1	—	0 7	—	0 80
Södermanlands län.....	till —	—	0 5	—	0 50	—	—	—	—	—
	från 292 2	49 6	170 9	0 30	513 00	—	—	0 2	—	0 20
Östergötlands län.....	till —	—	19 0	0 05	19 05	—	—	—	—	—
	från —	—	64 6	0 46	65 06	—	—	0 4	—	0 40
Jönköpings län.....	till —	—	—	0 03	0 03	11 4	—	48 2	—	59 60
	från —	—	7 5	0 48	7 98	—	—	—	—	—
Kronobergs län.....	till —	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	från —	—	—	0 35	0 35	—	—	—	—	—
Kalmar län.....	till —	—	0 2	0 05	0 25	—	—	12 9	—	12 90
	från —	—	19 0	0 42	19 42	—	—	—	—	—
Gotlands län.....	till —	—	0 1	0 01	0 11	—	—	—	—	—
	från 1 1	—	439 1	0 13	440 33	—	—	0 6	—	0 60
Blekinge län.....	till —	—	8 6	—	8 60	—	—	—	—	—
	från —	—	5 5	0 36	5 86	—	—	0 2	—	0 20
Kristianstads län.....	till —	—	—	0 06	0 06	—	—	—	—	—
	från —	—	0 8	0 34	1 14	—	—	—	—	—
Malmöhus län.....	till —	—	22 0	0 13	22 13	—	—	—	—	—
	från —	—	38 0	0 85	38 85	—	—	0 1	—	0 10
Hallands län.....	till —	—	—	0 03	0 03	—	—	—	—	—
	från —	—	0 8	0 21	1 01	—	—	—	—	—
Göteborgs och Bohus län...	till 35 0	—	91 2	0 18	126 38	6 0	—	0 1	—	6 10
	från —	—	45 7	0 91	46 61	—	—	—	—	—
Älvsborgs län.....	till —	—	22 0	0 05	22 05	—	—	—	—	—
	från —	—	1 0	0 38	1 38	—	—	—	—	—
Skaraborgs län.....	till —	—	0 1	—	0 10	—	—	0 6	—	0 60
	från —	—	2 6	0 37	2 97	—	—	—	—	—
Värmlands län.....	till 71 7	—	ngt	0 06	71 76	—	—	—	—	—
	från —	—	3 6	0 41	4 01	—	—	—	—	—
Örebro län.....	till 2 5	9 0	28 4	0 04	39 94	—	—	—	—	—
	från 29 8	—	193 0	0 36	223 16	—	—	0 3	—	0 30
Västmanlands län.....	till —	—	0 5	0 04	0 54	—	—	—	—	—
	från 207 6	43 7	752 0	0 26	1003 56	—	—	0 2	—	0 20
Kopparbergs län.....	till 77 8	—	—	0 04	77 84	—	—	—	—	—
	från 149 8	23 9	—	0 44	174 14	—	—	—	—	—
Gävleborgs län.....	till —	—	4 1	0 07	4 17	—	—	—	—	—
	från 10 9	—	51 7	0 47	63 07	—	—	0 1	—	0 10
Västernorrlands län.....	till 72 0	—	0 3	0 05	72 35	—	—	—	—	—
	från 2 3	—	152 9	0 97	156 17	—	—	1 3	—	1 30
Jämtlands län.....	till —	—	—	0 02	0 02	—	—	—	—	—
	från 15 6	—	—	0 43	16 03	—	—	—	—	—
Västerbottens län.....	till —	—	0 1	0 03	0 13	—	—	—	—	—
	från 12 1	—	400 7	0 32	413 12	—	—	—	—	—
Norrbottens län.....	till —	—	—	0 03	0 03	—	—	—	—	—
	från 21 6	—	20 0	0 53	42 13	—	—	—	—	—
Summa inrikes.....	till 374 3	85 6	237 6	1 01	698 5	17 4	—	61 8	—	79 2
	från 1058 8	856 4	2851 3	10 38	4776 9	2 0	—	4 5	—	6 5
Utlandet.....	till —	—	3133 7	3 63	3137 3	—	—	—	—	—
	från —	—	100 7	0 28	101 0	—	—	—	—	—
Summa	till 374 3	85 6	3371 3	4 64	3835 8	17 4	—	61 8	—	79 2
	från 1058 8	856 4	2952 0	10 66	4877 9	2 0	—	4 5	—	6 5

V a r u g r u p p
Viktmängder i ton med en decimal, till resp. från Stockholm

55: Gödslingsämnen utom kalk					56: Järn o. stål: tackj. m. m. samt skrot					57: Göten, smält och valsat järn m. m.				
pr järn- våg	pr bil	pr båt	pr post	Summa	pr järn- våg	pr bil	pr båt	• pr post	Summa	pr järn- våg	pr bil	pr båt	pr post	Summa
—	10 4	207 5	—	217 90	16 3	116 6	125 4	—	258 30	26 8	12 2	0 1	0 01	39 11
34 8	284 0	61 7	—	380 50	58 0	2 2	179 0	—	239 20	51 9	264 7	198 7	0 02	515 32
—	—	—	—	—	52 8	7 2	—	—	60 00	365 8	—	0 9	—	366 70
145 1	3 6	43 4	—	192 10	52 4	—	—	—	52 40	131 1	33 2	48 5	0 01	212 81
10 0	—	0 1	—	10 10	85 1	—	—	—	85 10	30 7	32 0	77 7	0 03	140 43
22 5	9 0	31 3	—	62 80	79 7	3 2	0 1	—	83 00	5 6	14 5	138 5	0 02	158 62
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	72 6	—	52 9	—	125 50
30 0	—	8 5	—	38 50	27 1	—	—	0 01	27 11	32 3	—	44 8	0 03	77 13
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10 5	—	0 4	0 03	10 93
—	—	—	—	—	—	—	1 4	—	1 40	—	—	5 5	0 03	5 53
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	116 9	—	—	—	116 90
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10 0	—	—	—	10 00
—	—	230 0	—	230 00	—	—	0 1	—	0 10	—	—	—	—	—
—	11 3	0 7	—	12 00	—	—	—	—	—	—	27 0	49 5	0 02	76 52
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 0	—	—	—	1 00
—	—	15 8	—	15 80	—	—	—	—	—	—	—	86 4	0 01	86 41
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7 5	—	7 50
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10 5	0 01	10 51
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	10 3	—	—	0 01	10 31	—	—	0 2	—	0 20
—	—	0 5	—	0 50	—	—	—	0 01	0 01	17 1	—	4 2	0 01	21 31
—	—	1 7	—	1 70	—	—	—	—	—	5 3	—	4 7	0 01	10 01
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0 1	—	0 10
—	—	—	—	—	—	—	112 9	0 01	112 91	5 0	—	25 2	0 01	30 21
—	—	0 1	—	0 10	9 3	—	—	—	9 30	36 0	—	12 1	0 01	48 11
—	—	—	—	—	—	—	106 3	—	106 30	—	—	10 3	—	10 30
—	—	—	0 01	0 01	—	—	—	—	—	—	—	—	0 02	0 02
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	19 3	—	—	—	19 30	80 2	—	—	—	80 20
—	—	—	—	—	54 2	—	—	—	54 20	—	—	2 1	0 01	2 11
—	—	—	—	—	5 0	—	0 1	—	5 10	26 8	—	—	—	26 80
60 0	—	20 0	—	80 00	—	—	—	—	—	46 9	18 0	149 5	0 02	214 42
—	—	ngt	—	ngt	195 0	—	0 5	—	195 50	227 0	13 5	139 8	0 01	380 31
42 0	6 7	103 0	—	151 70	438 5	14 9	164 0	0 02	617 42	69 5	30 6	149 0	0 02	249 12
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1310 5	9 0	11 7	0 01	1331 21
134 2	—	7 5	—	141 70	580 0	—	—	—	580 00	215 2	—	3 4	0 04	218 64
—	—	0 1	0 01	0 11	—	—	0 2	—	0 20	287 3	9 0	171 5	0 01	467 81
10 0	—	10 2	—	20 20	1 0	8 1	0 6	0 01	9 71	97 9	—	142 4	0 02	240 32
15 0	—	—	—	15 00	10 3	—	—	—	10 30	—	—	—	—	—
—	—	83 3	—	83 30	—	—	0 3	—	0 30	32 3	—	290 0	0 03	322 33
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
61 1	—	—	—	61 10	—	—	—	—	—	68 1	—	—	0 05	68 15
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 0	—	1 00
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	172 0	—	45 6	0 01	217 61
—	—	—	—	—	—	—	0 1	—	0 10	—	—	—	0 01	0 01
15 0	—	0 3	—	15 30	—	—	—	—	—	58 4	—	43 7	0 01	102 11
25 0	10 4	438 2	0 01	473 6	383 8	123 8	345 6	0 02	853 2	2578 2	75 7	503 2	0 13	3157 2
554 7	314 6	387 5	0 01	1256 8	1310 5	28 4	345 4	0 05	1684 3	1032 5	388 0	1425 2	0 40	2846 1
—	—	804 9	—	804 9	—	—	376 2	—	376 2	5 0	—	4888 6	0 02	4893 6
—	—	6 0	—	6 0	—	—	588 9	—	588 9	7 2	—	892 5	—	899 7
25 0	10 4	1243 1	0 01	1278 5	383 8	123 8	721 8	0 02	1229 4	2583 2	75 7	5391 8	0 15	8050 9
554 7	314 6	393 5	0 01	1262 8	1310 5	28 4	934 3	0 05	2273 2	1039 7	388 0	2317 7	0 40	3745 8

L ä n	V a r u g r u p p									
	Viktsmängder i ton med en decimal, till resp. från Stockholm									
	58: Räls, bromsblock, fackverk m. m.					59: Tråd, rör, spik, skruv m. m.				
	pr järn- väg	pr bil	pr båt	pr post	Summa	pr järn- väg	pr bil	pr båt	pr post	Summa
Stockholms län.....	till 1 0 från 1 1	— 41 9	— —	— —	1 00 43 00	2 8 31 8	9 4 105 4	0 7 39 2	0 01 0 06	12 91 176 46
Uppsala län.....	till — från —	— —	— —	— —	— —	402 0 83 5	5 9 6 3	0 1 80 5	— 0 04	408 00 170 34
Södermanlands län.....	till — från 7 9	— —	— —	— —	— 7 90	13 9 3 2	17 1 15 8	2 0 55 2	— 0 07	33 00 74 27
Östergötlands län.....	till — från —	— —	— —	— —	— —	69 9 2 6	9 0 6 8	47 0 46 4	— 0 06	125 90 55 86
Jönköpings län.....	till 10 0 från —	— —	— —	— —	10 00 —	96 2 9 8	— —	0 3 1 9	— 0 03	96 50 11 73
Kronobergs län.....	till — från —	— —	— —	— —	— —	— 13 3	— —	— —	— 0 03	— 13 33
Kalmar län.....	till — från —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	14 9 25 9	— 0 03	14 90 25 93
Gotlands län.....	till — från —	— —	— —	— —	— —	— 0 2	— —	ngt 7 0	— 0 03	ngt 7 23
Blekinge län.....	till — från —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	0 2 8 7	0 01 0 02	0 21 8 72
Kristianstads län.....	till — från —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— 0 1	— 0 07	— 0 17
Malmöhus län.....	till 24 5 från —	— —	— —	— —	24 50 —	5 5 10 0	— —	3 5 22 8	0 02 0 15	9 02 32 95
Hallands län.....	till — från —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	ngt —	— 0 01	ngt 0 01
Göteborgs och Bohus län...	till — från —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	1 4 64 7	0 01 0 06	1 41 64 76
Älvsborgs län.....	till — från —	— —	— —	— —	— —	51 1 —	— —	0 2 0 4	— 0 02	51 30 0 42
Skaraborgs län.....	till — från —	— —	— —	— —	— —	10 0 —	— —	43 0 —	— 0 03	53 00 0 03
Värmlands län.....	till — från 3 0	— —	— —	— —	— 3 00	933 9 6 0	— —	0 2 3 1	0 02 0 09	934 12 9 19
Örebro län.....	till — från 5 0	— —	— —	— —	— 5 00	97 2 —	— —	16 0 9 6	— 0 03	113 20 9 63
Västmanlands län.....	till 15 4 från —	54 0 —	— —	— —	69 40 —	237 3 27 4	— 6 8	6 8 121 2	— 0 01	244 10 155 41
Kopparbergs län.....	till — från 8 7	— —	— —	— —	— 8 70	120 0 117 2	17 1 —	— 0 3	0 02 0 03	137 12 117 53
Gävleborgs län.....	till — från —	— —	— —	— —	— —	122 9 32 7	— —	413 1 25 7	0 01 0 06	536 01 58 46
Västernorrlands län.....	till — från 21 0	— —	— —	— —	— 21 00	— 5 9	— —	— 74 6	— 0 03	— 80 53
Jämtlands län.....	till — från 12 0	— —	— —	— —	— 12 00	— 92 5	— —	— —	— 0 03	— 92 53
Västerbottens län.....	till — från 0 4	— —	— —	— —	— 0 40	— 8 2	— —	0 3 40 1	— 0 04	0 30 48 34
Norrbottnens län.....	till — från —	— —	— —	— —	— —	— 22 8	— —	— 27 9	— 0 12	— 50 82
Summa inrikes.....	till 50 9 från 59 1	54 0 41 9	— —	— —	104 9 101 0	2162 7 467 1	58 5 141 1	549 7 655 3	0 10 1 15	2771 0 1264 7
Utlandet.....	till — från —	— —	515 0 —	— —	515 0 —	6 4 —	— —	1408 4 1329 2	0 35 0 29	1415 2 1329 5
Summa	till 50 9 från 59 1	54 0 41 9	515 0 —	— —	619 9 101 0	2169 1 467 1	58 5 141 1	1958 1 1984 5	0 45 1 44	4186 2 2594 1

V a r u g r u p p
Viktsmängder i ton med en decimal, till resp. från Stockholm

60: Gjutgods					61: Verktyg, manufaktur m. m.					62: Andra metaller samt arb. därav				
pr järn- våg	pr bil	pr båt	pr post	Summa	pr järn- våg	pr bil	pr båt	pr post	Summa	pr järn- våg	pr bil	pr båt	pr post	Summa
2 6	133 7	598 4	—	734 70	12 6	60 5	10 0	0 04	83 14	51 2	16 7	13 1	0 16	81 16
10 6	77 0	238 0	0 01	325 61	60 9	179 2	45 0	0 64	285 74	27 1	40 0	14 2	0 63	81 93
16 7	11 3	18 5	—	46 50	20 1	13 1	0 5	0 05	33 75	162 6	15 8	3 9	0 21	182 51
5 4	0 9	48 1	—	54 40	8 9	2 2	12 0	0 50	23 60	26 2	17 4	17 2	0 66	61 46
28 9	59 4	345 7	—	434 00	15 0	34 6	25 0	0 22	74 82	—	0 9	19 4	0 40	20 70
—	17 1	36 9	0 01	54 01	0 1	26 5	15 0	0 46	42 06	—	—	36 0	0 76	36 76
50 6	—	143 8	—	194 40	14 9	26 5	20 0	0 08	61 48	227 0	16 6	47 9	0 49	291 99
—	8 1	48 9	—	57 00	16 7	18 0	24 0	0 73	59 43	33 1	—	144 4	0 92	178 42
111 7	22 5	154 3	—	288 50	—	13 5	10 0	0 15	23 65	—	—	15 8	0 34	16 14
1 7	—	12 4	0 01	14 11	11 5	13 4	5 0	0 32	30 22	14 6	—	17 0	0 58	32 18
5 0	—	—	—	5 00	70 3	—	—	0 02	70 32	—	—	—	0 05	0 05
—	—	—	0 01	0 01	12 0	—	—	0 15	12 15	3 3	—	—	0 17	3 47
—	—	194 0	—	194 00	—	—	—	0 03	0 03	—	—	5 7	0 20	5 90
—	—	38 5	—	38 50	—	—	10 0	0 33	10 33	—	—	33 4	0 83	34 23
—	—	5 2	—	5 20	—	—	—	—	—	4 0	—	0 1	0 09	4 19
0 1	—	34 2	—	34 30	0 7	—	10 5	0 24	11 44	—	—	6 0	0 33	6 33
—	—	61 4	—	61 40	—	—	—	0 01	0 01	—	—	12 1	0 10	12 20
—	—	23 0	—	23 00	—	—	1 5	0 74	2 24	—	—	31 7	0 40	32 10
—	—	0 6	—	0 60	—	—	—	0 06	0 06	—	—	1 5	0 18	1 68
—	—	9 1	0 01	9 11	61 8	—	—	0 32	62 12	75 3	—	0 1	0 44	75 84
—	—	88 2	ngt	88 20	12 5	—	7 0	0 11	19 61	—	—	9 3	0 72	10 02
7 0	—	68 5	—	75 50	—	—	25 0	1 32	26 32	56 0	—	69 1	1 34	126 44
—	—	34 9	—	34 90	—	—	—	0 04	0 04	—	—	—	0 07	0 07
—	—	3 4	—	3 40	—	—	0 4	0 25	0 65	—	—	8 5	0 43	8 93
75 2	—	79 6	—	154 80	18 9	—	80 0	0 24	99 14	—	—	14 1	0 88	14 98
14 1	—	38 1	—	52 20	68 8	—	40 0	0 66	109 46	83 8	—	104 6	0 74	189 14
—	—	4 8	—	4 80	—	—	—	0 07	0 07	—	—	—	0 18	0 18
—	—	12 3	—	12 30	—	—	—	0 41	0 41	—	—	15 1	0 63	15 73
9 0	—	6 4	—	15 40	13 5	15 8	0 2	0 03	29 53	—	—	—	0 10	0 10
—	—	0 4	—	0 40	—	—	—	0 27	0 27	—	—	0 3	0 54	0 84
—	—	—	—	—	7 4	—	—	0 2	0 05	7 65	1 1	—	0 1	0 09
—	—	3 5	—	3 50	15 0	4 5	0 6	0 41	20 51	24 9	—	7 0	0 35	32 25
—	13 5	23 8	—	37 30	9 4	0 9	0 6	0 09	10 99	3 2	22 5	57 1	0 16	82 96
6 1	—	21 8	—	27 90	—	—	—	0 69	0 69	13 1	23 4	20 5	0 67	57 67
11 8	38 2	146 2	—	196 20	85 0	—	125 0	0 09	210 09	73 0	244 8	215 6	0 27	533 67
—	—	29 0	0 01	29 01	19 5	—	25 0	0 35	44 85	12 1	—	886 3	0 73	899 13
0 4	—	1 7	—	2 10	53 4	—	—	0 09	53 49	17 2	—	—	0 22	17 42
0 6	—	0 2	—	0 80	12 8	—	—	0 48	13 28	27 4	9 0	—	0 47	36 87
—	—	68 6	—	68 60	10 4	19 8	0 5	0 13	30 83	5 4	—	0 3	0 21	5 91
—	—	68 3	—	68 30	10 0	—	9 0	0 54	19 54	0 3	5 4	24 0	0 90	30 60
—	—	31 5	—	31 50	2 5	—	1 0	0 07	3 57	—	—	8 3	0 33	8 63
—	—	103 3	—	103 30	21 1	—	20 0	0 55	41 65	10 0	—	72 3	1 01	83 31
—	—	—	—	—	2 5	—	—	0 06	2 56	—	—	—	0 05	0 05
5 1	—	—	—	5 10	2 2	—	—	0 23	2 43	5 1	—	—	0 25	5 35
—	—	4 9	—	4 90	—	—	—	0 06	0 06	123 7	—	0 4	0 14	124 24
5 8	—	95 5	0 01	101 31	7 8	—	15 0	0 32	23 12	7 2	—	48 4	0 35	55 95
—	—	10 1	—	10 10	—	—	—	0 01	0 01	—	—	—	0 13	0 13
—	—	47 0	—	47 00	—	—	—	0 47	0 47	14 3	—	27 2	0 41	41 91
311 9	278 6	2022 6	ngt	2613 1	348 4	184 7	280 0	1 80	814 9	668 4	317 3	424 7	5 77	1416 2
56 5	103 1	980 4	0 07	1140 1	329 8	243 8	255 0	11 38	840 0	433 8	95 2	1583 3	14 54	2126 8
48 1	—	118 1	—	166 2	5 0	—	352 0	3 06	360 1	5 9	—	2273 8	6 24	2285 9
—	—	214 4	—	214 4	—	—	800 0	3 51	803 5	4 4	—	797 8	1 00	803 2
360 0	278 6	2140 7	ngt	2779 3	353 4	184 7	632 0	4 86	1175 0	674 3	317 3	2698 5	12 01	3702 1
56 5	103 1	1194 8	0 07	1354 5	329 8	243 8	1055 0	14 89	1643 5	438 2	95 2	2381 1	15 54	2930 0

L ä n	V a r u g r u p p										
	Viktsmängder i ton med en decimal, till resp. från Stockholm										
	63: Maskiner, apparater, redskap						64: Fordon och båtar				
		pr järn- våg	pr bil	pr båt	pr post	Summa	pr järn- våg	pr bil	pr båt	pr post	Summa
Stockholms län.....	till	77 2	312 2	67 6	0 30	457 30	4 7	15 7	10 7	0 01	31 11
	från	43 1	205 3	51 7	0 76	300 86	67 7	42 9	9 5	0 10	120 20
Uppsala län.....	till	7 6	50 4	4 0	0 10	62 10	10 3	4 1	10 1	0 01	24 51
	från	23 0	25 7	17 8	0 85	67 35	8 4	6 2	7 0	0 08	21 68
Södermanlands län.....	till	10 2	14 4	80 0	0 25	104 85	10 0	12 2	0 7	—	22 90
	från	—	40 1	17 8	0 99	58 89	2 5	1 4	3 3	0 17	7 37
Östergötlands län.....	till	19 2	24 8	51 2	0 32	95 52	—	6 3	17 3	—	23 60
	från	43 6	3 5	30 0	1 29	78 39	6 0	—	25 3	0 26	31 56
Jönköpings län.....	till	26 6	10 8	28 9	0 16	66 46	5 0	—	12 1	—	17 10
	från	16 0	22 4	8 6	0 81	47 81	17 5	—	1 3	0 20	19 00
Kronobergs län.....	till	5 2	—	—	0 06	5 26	5 0	—	—	—	5 00
	från	16 4	—	—	0 35	16 75	18 6	—	—	0 11	18 71
Kalmar län.....	till	—	10 4	41 4	0 11	51 91	—	—	8 9	0 01	8 91
	från	—	18 0	10 0	0 77	28 77	—	—	4 8	0 18	4 98
Gotlands län.....	till	0 6	—	9 0	0 09	9 69	—	—	1 8	0 01	1 81
	från	2 0	—	12 0	0 26	14 26	—	—	11 6	0 18	11 78
Blekinge län.....	till	—	—	10 2	0 10	10 30	—	—	3 8	0 01	3 81
	från	—	—	1 8	0 37	2 17	—	—	1 5	0 06	1 56
Kristianstads län.....	till	20 0	—	4 0	0 06	24 06	—	—	—	0 01	0 01
	från	—	—	—	0 37	0 37	5 2	—	—	0 09	5 29
Malmöhus län.....	till	5 1	—	31 2	0 32	36 62	2 5	—	6 0	0 01	8 51
	från	13 5	—	27 0	1 39	41 89	39 3	—	12 9	0 10	52 30
Hallands län.....	till	—	—	7 4	0 06	7 46	—	—	7 0	—	7 00
	från	—	—	0 9	0 22	1 12	—	—	0 4	0 07	0 47
Göteborgs och Bohus län...	till	123 7	11 7	295 9	0 30	431 60	49 8	—	6 1	0 03	55 93
	från	53 0	—	42 6	1 47	97 07	66 0	—	1 6	0 13	67 73
Älvsborgs län.....	till	45 5	—	12 8	0 15	58 45	—	—	0 2	0 01	0 21
	från	—	—	1 2	0 79	1 99	18 0	—	0 6	0 18	18 78
Skaraborgs län.....	till	35 5	—	0 6	0 13	36 23	2 5	—	1 0	—	3 50
	från	2 5	4 5	3 8	0 54	11 34	10 1	—	0 9	0 04	11 04
Värmlands län.....	till	386 1	1 4	0 7	0 14	388 34	5 0	—	0 2	0 01	5 21
	från	—	—	1 0	1 06	2 06	17 9	—	0 8	0 24	18 94
Örebro län.....	till	12 5	4 5	3 0	0 19	20 19	—	10 4	0 7	0 01	11 11
	från	9 5	7 2	22 3	0 85	39 85	2 5	—	5 1	0 14	7 74
Västmanlands län.....	till	215 4	29 7	180 0	0 22	425 32	20 4	—	3 5	0 01	23 91
	från	2 5	26 1	28 4	0 61	57 61	3 7	0 9	6 4	0 11	11 11
Kopparbergs län.....	till	89 2	31 5	—	0 22	120 92	—	—	—	—	—
	från	14 6	9 5	0 1	1 24	25 44	2 5	—	—	0 24	2 74
Gävleborgs län.....	till	—	—	2 3	0 18	2 48	—	0 9	0 9	0 01	1 81
	från	—	1 4	14 4	1 24	17 04	5 1	—	5 8	0 35	11 25
Västernorrlands län.....	till	—	—	9 0	0 19	9 19	7 8	—	0 9	0 02	8 72
	från	2 5	—	24 8	1 11	28 41	15 0	—	9 4	0 45	24 85
Jämtlands län.....	till	—	—	—	0 11	0 11	—	—	—	0 01	0 01
	från	15 0	—	—	0 42	15 42	2 5	—	—	0 28	2 78
Västerbottens län.....	till	—	—	8 3	0 17	8 47	—	—	4 5	—	4 50
	från	—	—	17 5	0 66	18 16	13 3	—	2 2	0 35	15 82
Norrbottnens län.....	till	15 5	—	2 4	0 24	18 14	—	—	—	0 01	0 01
	från	7 5	—	17 0	0 94	25 44	10 6	—	8 7	0 43	19 73
Summa inrikes.....	till	1095 1	501 8	849 9	4 17	2451 0	123 0	49 6	96 4	0 19	269 2
	från	264 7	363 7	350 7	19 36	998 5	332 4	51 4	119 1	4 54	507 4
Utlandet.....	till	39 7	—	492 0	13 73	545 4	50 5	—	312 1	0 83	363 4
	från	132 6	—	1303 1	2 54	1438 2	2 5	—	467 7	0 39	470 6
Summa	till	1134 8	501 8	1341 9	17 90	2996 4	173 5	49 6	408 5	1 02	632 6
	från	297 3	363 7	1653 8	21 90	2436 7	334 9	51 4	586 8	4 93	978 0

V a r u g r u p p
Viktsmängder i ton med en decimal, till resp. från Stockholm

64 1: Automobiles					64 3: Båtar					65: Diverse varor				
pr järn- våg	pr bil	pr båt	pr post	Summa	pr järn- våg	pr bil	pr båt	pr post	Summa	pr järn- våg	pr bil	pr båt	pr post	Summa
—	4 5	—	—	4 50	—	6 7	10 3	—	17 00	2 1	1476 5	34 2	0 07	1512 87
8 2	19 4	3 6	0 02	31 22	—	20 4	5 5	—	25 90	10 4	3701 7	206 0	0 23	3918 33
—	3 6	—	0 01	3 61	—	—	0 2	—	0 20	2 5	35 6	2 0	0 06	40 16
5 2	—	2 2	0 03	7 43	—	6 2	—	—	6 20	2 9	155 3	38 9	0 24	197 34
—	11 7	0 1	—	11 80	—	0 5	0 2	—	0 70	5 0	36 1	4 3	0 07	45 47
—	—	0 6	0 05	0 65	—	0 9	0 4	—	1 30	10 0	211 9	35 3	0 47	257 67
—	—	0 3	—	0 30	—	6 3	17 0	—	23 30	7 5	13 5	3 0	0 09	24 09
6 0	—	24 1	0 09	30 19	—	—	0 6	—	0 60	2 5	10 0	126 1	0 47	139 07
—	—	0 2	—	0 20	—	—	—	—	—	2 5	—	1 4	0 09	3 99
10 0	—	0 6	0 04	10 64	—	—	—	—	—	2 5	20 2	2 1	0 33	25 13
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5 8	—	—	0 04	5 84
16 1	—	—	0 02	16 12	—	—	—	—	—	18 2	—	—	0 22	18 42
—	—	2 6	0 01	2 61	—	—	5 8	—	5 80	—	—	1 4	0 06	1 46
—	—	3 7	0 01	3 71	—	—	—	—	—	—	—	38 4	0 21	38 61
—	—	1 6	—	1 60	—	—	—	—	—	0 4	—	6 6	0 04	7 04
—	—	8 8	0 01	8 81	—	—	—	—	—	3 2	—	49 0	0 20	52 40
—	—	3 0	—	3 00	—	—	0 4	—	0 40	—	—	3 5	0 05	3 55
—	—	1 0	0 01	1 01	—	—	0 4	—	0 40	—	—	7 4	0 13	7 53
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0 1	0 04	0 14
5 2	—	—	0 02	5 22	—	—	—	—	—	17 5	—	1 4	0 09	18 99
—	—	2 3	0 01	2 31	—	—	0 4	—	0 40	15 1	—	45 8	0 22	61 12
34 3	—	8 5	0 08	42 88	—	—	0 4	—	0 40	5 1	—	24 9	0 61	30 61
—	—	6 3	—	6 30	—	—	—	—	—	12 0	—	1 1	0 05	13 15
—	—	—	0 01	0 01	—	—	0 4	—	0 40	7 5	2 7	2 1	0 05	12 35
40 3	—	4 6	0 01	44 91	—	—	1 2	—	1 20	78 6	—	21 7	0 13	100 43
61 0	—	0 8	0 06	61 86	—	—	0 2	—	0 20	15 0	—	14 5	0 52	30 02
—	—	ngt	—	ngt	—	—	—	—	—	10 0	—	0 2	0 14	10 34
18 0	—	0 3	0 05	18 35	—	—	—	—	—	2 6	—	1 4	0 40	4 40
—	—	1 0	—	1 00	—	—	—	—	—	5 0	—	1 8	0 07	6 87
7 6	—	0 9	0 03	8 53	—	—	—	—	—	5 0	9 0	0 3	0 22	14 52
—	—	—	0 01	0 01	2 5	—	0 2	—	2 70	—	11 2	—	0 09	11 29
10 4	—	0 8	0 08	11 28	2 5	—	—	—	2 50	5 1	4 5	2 6	0 28	12 48
—	10 4	0 5	—	10 90	—	—	—	—	—	48 1	22 4	4 5	0 10	75 10
—	—	2 5	0 06	2 56	—	—	0 2	—	0 20	—	18 0	25 2	0 30	43 50
—	—	1 6	0 01	1 61	—	—	1 4	—	1 40	—	18 0	6 9	0 05	24 95
—	—	3 5	0 03	3 53	—	0 9	0 2	—	1 10	—	21 2	48 7	0 18	70 08
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	22 1	ngt	0 19	22 29
2 5	—	—	0 08	2 58	—	—	—	—	—	2 5	17 1	1 9	0 50	22 00
—	—	—	—	—	—	0 9	0 6	—	1 50	—	28 8	4 1	0 14	33 04
5 1	—	2 2	0 09	7 39	—	—	0 2	—	0 20	1 0	39 2	193 5	0 58	234 28
7 8	—	0 5	0 01	8 31	—	—	0 4	—	0 40	—	—	6 5	0 18	6 68
12 5	—	7 0	0 07	19 57	—	—	—	—	—	—	—	112 4	0 40	112 80
—	—	—	0 01	0 01	—	—	—	—	—	—	—	—	0 06	0 06
—	—	—	0 01	0 01	—	—	—	—	—	7 1	—	—	0 22	7 32
—	—	4 2	—	4 20	—	—	0 3	—	0 30	5 0	—	2 6	0 09	7 69
10 8	—	0 1	0 01	10 91	—	—	—	—	—	—	—	71 9	0 21	72 11
—	—	—	0 01	0 01	—	—	—	—	—	5 0	—	1 0	0 11	6 11
8 1	—	7 5	0 02	15 62	—	—	0 1	—	0 10	2 5	—	184 2	0 41	187 11
48 1	30 2	28 8	0 09	107 2	2 5	14 4	38 4	—	55 3	204 6	1664 2	152 7	2 23	2023 7
221 0	19 4	78 7	0 98	320 1	2 5	28 4	8 6	—	39 5	120 6	4210 8	1188 2	7 47	5527 1
50 5	—	133 5	0 51	184 5	—	—	41 2	—	41 2	17 5	—	35 5	0 85	53 8
2 5	—	448 3	0 24	451 0	—	—	—	—	—	22 6	—	23 1	0 94	46 6
98 6	30 2	162 3	0 60	291 7	2 5	14 4	79 6	—	96 5	222 1	1664 2	188 2	3 08	2077 6
223 5	19 4	527 0	1 22	771 1	2 5	28 4	8 6	—	39 5	143 2	4210 8	1211 3	8 41	5573 7

L ä n	V a r u g r u p p									
	Viktsmängder i ton med en decimal, till resp. från Stockholm									
	65 1: Flyttsaker					65 0: Övriga varor				
	pr järn- väg	pr bil	pr båt	pr post	Summa	pr järn- väg	pr bil	pr båt	pr post	Summa
Stockholms län.....	till 1 6	270 9	13 6	—	286 10	0 5	1202 4	20 6	0 04	1223 54
	från 6 9	3644 1	89 0	—	3740 00	3 5	57 6	117 0	0 10	178 20
Uppsala län.....	till 2 5	32 0	1 0	—	35 50	—	—	1 0	0 03	1 03
	från 2 9	104 9	1 6	—	109 40	—	50 4	37 3	0 08	87 78
Södermanlands län.....	till 5 0	32 9	1 1	—	39 00	—	3 2	3 2	0 02	6 42
	från 2 5	191 6	2 6	—	196 70	7 5	20 3	32 7	0 14	60 64
Östergötlands län.....	till 7 5	9 0	0 6	—	16 56	—	—	2 4	0 07	2 47
	från 2 5	7 7	1 4	—	11 60	—	—	124 7	0 18	124 88
Jönköpings län.....	till 2 5	—	0 6	—	3 10	—	—	0 8	0 06	0 86
	från 2 5	20 2	0 5	—	23 20	—	—	1 6	0 03	1 63
Kronobergs län.....	till 5 8	—	—	—	5 80	—	—	—	0 01	0 01
	från 18 2	—	—	—	18 20	—	—	—	0 01	0 01
Kalmar län.....	till —	—	1 0	—	1 00	—	—	0 4	0 05	0 45
	från —	—	4 0	—	4 00	—	—	34 4	0 08	34 48
Gotlands län.....	till 0 4	—	3 4	—	3 80	—	—	3 2	0 02	3 22
	från —	—	3 4	—	3 40	3 2	—	45 6	0 10	48 90
Blekinge län.....	till —	—	1 0	—	1 00	—	—	2 5	0 03	2 53
	från —	—	0 4	—	0 40	—	—	7 0	0 07	7 07
Kristianstads län.....	till —	—	0 1	—	0 10	—	—	—	0 03	0 03
	från 17 5	—	1 4	—	18 90	—	—	—	0 01	0 01
Malmöhus län.....	till 10 1	—	1 3	—	11 40	5 0	—	44 5	0 16	49 66
	från 5 1	—	0 2	—	5 30	—	—	24 7	0 08	24 78
Hallands län.....	till —	—	0 1	—	0 10	12 0	—	1 0	0 03	13 03
	från 7 5	2 7	1 0	—	11 20	—	—	1 1	0 02	1 12
Göteborgs och Bohus län...	till 2 5	—	2 6	—	5 10	76 1	—	19 1	0 09	95 29
	från 7 5	—	3 2	—	10 70	7 5	—	11 3	0 08	18 88
Älvsborgs län.....	till 10 0	—	—	—	10 00	—	—	0 2	0 06	0 26
	från 2 6	—	1 2	—	3 80	—	—	0 2	0 07	0 27
Skaraborgs län.....	till 5 0	—	1 5	—	6 50	—	—	0 3	0 05	0 35
	från 5 0	9 0	0 1	—	14 10	—	—	0 2	0 04	0 24
Värmlands län.....	till —	11 2	—	—	11 20	—	—	—	0 08	0 08
	från 5 1	4 5	—	—	9 60	—	—	2 6	0 10	2 70
Örebro län.....	till —	22 4	1 2	—	23 60	48 1	—	3 3	0 07	51 47
	från —	18 0	0 5	—	18 50	—	—	24 7	0 13	24 83
Västmanlands län.....	till —	18 0	3 0	—	21 00	—	—	3 9	0 04	3 94
	från —	21 2	2 2	—	23 40	—	—	46 5	0 10	46 60
Kopparbergs län.....	till —	22 1	—	—	22 10	—	—	ngt	0 13	0 13
	från 2 5	17 1	0 1	—	19 70	—	—	1 8	0 17	1 97
Gävleborgs län.....	till —	28 8	3 7	—	32 50	—	—	0 4	0 08	0 48
	från 1 0	37 4	2 3	—	40 70	—	1 8	191 2	0 21	193 21
Västernorrlands län.....	till —	—	1 3	—	1 30	—	—	5 2	0 09	5 29
	från —	—	2 4	—	2 40	—	—	110 0	0 22	110 22
Jämtlands län.....	till —	—	—	—	—	—	—	—	0 03	0 03
	från 7 1	—	—	—	7 10	—	—	—	0 03	0 03
Västerbottens län.....	till 5 0	—	2 3	—	7 30	—	—	0 3	0 03	0 33
	från —	—	0 5	—	0 50	—	—	71 4	0 03	71 48
Norrbottnens län.....	till 5 0	—	1 0	—	6 00	—	—	—	0 07	0 07
	från —	—	1 6	—	1 60	2 5	—	182 6	0 06	185 16
Summa inrikes.....	till 62 9	447 3	40 4	—	550 6	141 7	1205 6	112 3	1 37	11461 0
	från 96 4	4078 4	119 6	—	4294 4	24 2	130 1	1068 6	2 24	11225 1
Utlandet.....	till 7 5	—	0 8	—	8 3	10 0	—	34 7	—	44 7
	från 11 4	—	7 4	—	18 8	11 2	—	15 7	—	26 9
Summa	till 70 4	447 3	41 2	—	558 9	151 7	1205 6	147 0	1 37	11505 7
	från 107 8	4078 4	127 0	—	4313 2	35 4	130 1	1084 3	2 24	11252 0

V a r u g r u p p

Viktsmängder i ton med en decimal, till resp. från Stockholm

66: För försvarsverket					67: För statens järnv.-byggn. m. m.					68: Återgående emballage				
pr järn- våg	pr bil	pr båt	pr post	Summa	pr järn- våg	pr bil	pr båt	pr post	Summa	pr järn- våg	pr bil	pr båt	pr post	Summa
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	55 4	734 9	116 5	—	906 80
0 1	7 2	—	—	7 30	—	—	—	—	—	74 6	857 7	154 5	—	1086 80
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	24 7	358 6	58 1	—	441 40
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	25 4	151 6	13 8	—	190 80
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	89 0	103 6	41 0	—	233 60
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	138 8	10 0	—	148 80
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6 3	58 0	71 3	—	135 60
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	11 6	6 1	—	17 70
6 0	—	—	—	6 00	—	—	—	—	—	5 0	5 4	57 3	—	67 70
19 6	—	—	—	19 60	—	—	—	—	—	—	—	2 3	—	2 30
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	139 3	—	139 30
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	36 3	—	36 30
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0 2	—	80 0	—	80 20
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3 1	—	3 10
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5 6	—	5 60
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	13 2	—	13 20
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6 8	—	6 80
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	31 0	—	31 00
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	11 6	—	11 60
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	16 4	—	16 40
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0 3	—	0 30
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2 5	—	0 6	—	3 10
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	17 8	—	17 80
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	28 8	—	28 80
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0 4	—	0 40
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 1	—	1 10
67 9	—	—	—	67 90	—	—	—	—	—	—	—	2 8	—	2 80
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0 1	—	0 10
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8 7	2 3	5 7	—	16 70
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0 1	—	0 10
11 5	—	—	—	11 50	—	—	—	—	—	49 1	18 9	21 6	—	89 60
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	34 0	—	7 5	—	41 50
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	15 0	30 6	61 8	—	107 40
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	20 3	9 0	—	29 30
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	19 6	6 8	7 3	—	33 70
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	29 7	78 8	70 0	—	178 50
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 4	5 3	—	6 70
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	90 2	—	90 20
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	21 6	—	21 60
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	14 2	—	—	—	14 20
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10 5	—	56 6	—	67 10
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5 0	—	5 00
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7 2	—	16 2	—	23 40
11 6	—	—	—	11 60	—	—	—	—	—	—	—	5 0	—	5 00
31 1	—	—	—	31 1	—	—	—	—	—	334 6	1397 9	938 2	—	2670 7
85 6	7 2	—	—	92 8	—	—	—	—	—	136 5	1181 4	370 8	—	1688 7
—	—	0 6	—	0 6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3 8	—	273 0	—	276 8
31 1	—	0 6	—	31 7	—	—	—	—	—	334 6	1397 9	938 2	—	2670 7
85 6	7 2	—	—	92 8	—	—	—	—	—	140 3	1181 4	643 8	—	1965 5

L ä n	V a r u g r u p p										
	Viktsmängder i ton med en decimal, till resp. från Stockholm										
	69: Järnvägsfordon på egna hjul					70: Samlastningsgods					
		pr järn- väg	pr bil	pr båt	pr post	Summa	pr järn- väg	pr bil	pr båt	pr post	Summa
Stockholms län.....	till	58 6	—	—	—	58 60	—	7 6	—	—	7 60
	från	34 2	—	—	—	34 20	6 9	87 4	—	—	94 30
Uppsala län.....	till	212 7	—	—	—	212 70	—	9 5	—	—	9 50
	från	—	—	—	—	—	103 8	—	—	—	103 80
Södermanlands län.....	till	70 4	—	—	—	70 40	—	9 0	—	—	9 00
	från	2 8	—	—	—	2 80	—	25 7	—	—	25 70
Östergötlands län.....	till	142 1	—	—	—	142 10	43 8	9 0	—	—	52 80
	från	—	—	—	—	—	27 9	—	—	—	27 90
Jönköpings län.....	till	26 5	—	—	—	26 50	—	—	—	—	—
	från	—	—	—	—	—	35 4	—	—	—	35 40
Kronobergs län.....	till	3 8	—	—	—	3 80	—	—	—	—	—
	från	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kalmar län.....	till	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	från	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Gotlands län.....	till	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	från	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Blekinge län.....	till	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	från	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kristianstads län.....	till	7 1	—	—	—	7 10	18 4	—	—	—	18 40
	från	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Malmöhus län.....	till	5 5	—	—	—	5 50	263 0	—	—	—	263 00
	från	—	—	—	—	—	100 2	—	—	—	100 20
Hallands län.....	till	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	från	17 9	—	—	—	17 90	—	—	—	—	—
Göteborgs och Bohus län...	till	50 2	—	—	—	50 20	—	—	—	—	—
	från	—	—	—	—	—	162 2	—	—	—	162 20
Älvsborgs län.....	till	3 5	—	—	—	3 50	—	—	—	—	—
	från	—	—	—	—	—	64 8	—	—	—	64 80
Skaraborgs län.....	till	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	från	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Värmlands län.....	till	67 2	—	—	—	67 20	—	—	—	—	—
	från	—	—	—	—	—	33 5	—	—	—	33 50
Örebro län.....	till	104 7	—	—	—	104 70	—	—	—	—	—
	från	—	—	—	—	—	25 3	13 5	—	—	38 80
Västmanlands län.....	till	181 2	—	—	—	181 20	—	—	—	—	—
	från	71 2	—	—	—	71 20	—	—	—	—	—
Kopparbergs län.....	till	105 0	—	—	—	105 00	—	—	—	—	—
	från	7 0	—	—	—	7 00	35 0	—	—	—	35 00
Gävleborgs län.....	till	29 3	—	—	—	29 30	—	—	—	—	—
	från	30 7	—	—	—	30 70	—	2 2	—	—	2 20
Västernorrlands län.....	till	22 1	—	—	—	22 10	—	—	—	—	—
	från	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Jämtlands län.....	till	63 9	—	—	—	63 90	—	—	—	—	—
	från	—	—	—	—	—	47 9	—	—	—	47 90
Västerbottens län.....	till	29 5	—	—	—	29 50	—	—	—	—	—
	från	—	—	—	—	—	3 2	—	—	—	3 20
Norrbottens län.....	till	34 0	—	—	—	34 00	—	—	—	—	—
	från	—	—	—	—	—	34 3	—	—	—	34 30
Summa inrikes.....	till	1217 3	—	—	—	1217 3	325 2	35 1	—	—	360 3
	från	163 8	—	—	—	163 8	680 4	128 8	—	—	809 2
Utlandet.....	till	13 7	—	—	—	13 7	211 2	—	—	—	211 2
	från	49 9	—	—	—	49 9	2 9	—	—	—	2 9
Summa	till	1231 0	—	—	—	1231 0	536 4	35 1	—	—	571 5
	från	213 7	—	—	—	213 7	683 3	128 8	—	—	812 1

Län	Varugrupper 1 t. o. m. 70 i sammandrag Viktsmängder i ton med en decimal, till resp. från Stockholm					
		pr järn- våg	pr bil	pr båt	pr post	Summa
Stockholms län.....	till	13791 0	30718 9	52739 0	3 23	97252 1
	från	3932 0	27814 5	11852 3	18 14	43616 9
Uppsala län.....	till	5105 0	3191 6	4695 8	3 32	12995 7
	från	4280 8	2208 3	10175 9	15 61	16680 6
Södermanlands län.....	till	4354 9	2504 8	6675 7	4 75	13540 1
	från	1780 9	1959 3	3557 9	17 79	7315 9
Östergötlands län.....	till	2409 9	623 6	3577 0	6 30	6616 8
	från	977 5	755 3	2509 0	23 21	4265 0
Jönköpings län.....	till	1673 2	245 3	521 6	4 70	2444 8
	från	256 4	229 2	447 9	15 84	949 3
Kronobergs län.....	till	1487 8	18 0	—	1 75	1507 5
	från	155 6	47 3	—	8 72	211 6
Kalmar län.....	till	—	40 1	7182 2	3 24	7225 5
	från	—	111 7	2842 9	17 39	2972 0
Gotlands län.....	till	135 9	—	9501 0	1 80	9638 7
	från	18 5	—	8109 6	8 04	8136 1
Blekinge län.....	till	—	—	1248 3	2 01	1250 3
	från	—	—	543 5	10 58	554 1
Kristianstads län.....	till	1195 8	18 0	1136 9	2 07	2352 8
	från	232 0	—	140 4	11 74	384 1
Malmöhus län.....	till	1638 7	—	6776 1	14 99	8429 8
	från	394 2	—	1391 4	28 13	1813 7
Hallands län.....	till	313 3	—	187 1	1 86	502 3
	från	64 5	2 7	210 5	6 64	284 3
Göteborgs och Bohus län...	till	2322 7	54 0	2879 9	9 74	5266 3
	från	841 4	—	999 5	25 23	1866 1
Älvsborgs län.....	till	484 9	8 1	177 2	4 40	674 6
	från	220 7	6 8	78 3	15 67	321 5
Skaraborgs län.....	till	1873 0	50 9	1841 8	2 67	3768 4
	från	165 0	13 5	335 0	13 00	526 5
Värmlands län.....	till	1890 2	102 1	106 4	3 51	2102 2
	från	915 1	66 7	398 7	18 66	1399 2
Örebro län.....	till	1068 4	265 6	1106 4	4 00	2444 4
	från	875 4	305 6	1898 9	15 96	3095 9
Västmanlands län.....	till	5292 0	1211 7	13614 0	3 37	20121 1
	från	7117 1	906 9	5698 6	12 38	13735 0
Kopparbergs län.....	till	7353 2	132 9	25 6	5 47	7517 2
	från	6815 3	301 7	87 0	22 44	7226 5
Gävleborgs län.....	till	1400 7	185 0	1491 5	4 86	3082 1
	från	723 8	409 9	7868 8	23 38	9025 9
Västernorrlands län.....	till	168 4	—	594 0	5 41	767 8
	från	414 8	—	4417 9	28 17	4860 9
Jämtlands län.....	till	471 6	—	—	2 17	473 8
	från	1484 4	—	—	14 15	1498 6
Västerbottens län.....	till	368 2	—	386 8	2 61	757 6
	från	648 1	—	3540 2	16 40	4204 7
Norrbottens län.....	till	132 1	—	39 1	3 37	174 6
	från	572 2	—	3279 9	23 62	3875 7
Summa inrikes.....	till	54930 9	39370 6	116503 4	101 60	210906 5
	från	32885 7	35139 4	70384 1	410 89	138820 1
Utlandet.....	till	1612 1	—	161943 2	109 00	163664 3
	från	325 0	—	15131 2	22 15	15478 3
Summa	till	56543 0	39370 6	278446 6	210 60	374570 8
	från	33210 7	35139 4	85515 3	433 04	154298 4

L ä n	V a r u g r u p p										
	Viktsmängder i ton med en decimal, till resp. från Stockholm										
	Levande djur						därav 1: Hästar:				
		pr järn- väg	pr bil	pr båt	pr post	Summa	pr järn- väg	pr bil	pr båt	pr post	Summa
Stockholms län.....	till	125 0	272 7	11 8	—	409 50	4 5	19 3	3 1	—	26 90
	från	0 9	179 2	10 2	—	190 30	0 9	18 5	1 3	—	20 70
Uppsala län.....	till	80 6	133 2	6 3	—	220 10	19 8	—	—	—	19 80
	från	13 5	4 6	—	—	18 10	13 5	4 1	—	—	17 60
Södermanlands län.....	till	71 7	63 0	0 7	—	135 40	4 1	2 3	—	—	6 40
	från	23 0	15 2	0 5	—	38 70	22 5	2 2	0 4	—	25 10
Östergötlands län.....	till	92 2	—	—	—	92 20	2 7	—	—	—	2 70
	från	4 1	—	—	—	4 10	4 1	—	—	—	4 10
Jönköpings län.....	till	41 5	4 5	—	—	46 00	4 5	—	—	—	4 50
	från	11 7	—	—	—	11 70	11 7	—	—	—	11 70
Kronobergs län.....	till	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	från	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kalmar län.....	till	121 0	—	2 6	—	123 60	—	—	0 5	—	0 50
	från	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Gotlands län.....	till	—	—	0 1	—	0 10	—	—	—	—	—
	från	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Blekinge län.....	till	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	från	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kristianstads län.....	till	138 5	—	—	—	138 50	—	—	—	—	—
	från	0 9	—	—	—	0 90	0 9	—	—	—	0 90
Malmöhus län.....	till	37 9	—	—	—	37 90	—	—	—	—	—
	från	0 9	—	—	—	0 90	0 9	—	—	—	0 90
Hallands län.....	till	6 5	—	—	—	6 50	—	—	—	—	—
	från	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Göteborgs och Bohus län...	till	0 5	—	—	—	0 50	0 5	—	—	—	0 50
	från	2 7	—	—	—	2 70	2 7	—	—	—	2 70
Älvsborgs län.....	till	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	från	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Skaraborgs län.....	till	97 7	4 1	—	—	101 80	14 4	—	—	—	14 40
	från	12 2	—	—	—	12 20	12 2	—	—	—	12 20
Värmlands län.....	till	32 3	2 3	—	—	34 60	—	2 3	—	—	2 30
	från	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Örebro län.....	till	19 0	—	0 6	—	19 60	—	—	—	—	—
	från	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Västmanlands län.....	till	32 9	30 6	59 3	—	122 80	—	—	0 5	—	0 50
	från	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kopparbergs län.....	till	0 5	—	—	—	0 50	—	—	—	—	—
	från	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Gävleborgs län.....	till	12 8	—	—	—	12 80	—	—	—	—	—
	från	0 5	—	—	—	0 50	0 5	—	—	—	0 50
Västernorrlands län.....	till	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	från	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Jämtlands län.....	till	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	från	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Västerbottens län.....	till	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	från	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Norrbottnens län.....	till	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	från	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Summa inrikes.....	till	910 6	510 4	81 4	—	1502 4	50 5	23 9	4 1	—	78 5
	från	70 4	199 0	10 7	—	280 1	69 9	24 8	1 7	—	96 4
Utlandet.....	till	—	—	0 6	—	0 6	—	—	0 5	—	0 5
	från	—	—	0 2	—	0 2	—	—	—	—	—
Summa	till	910 6	510 4	82 0	—	1503 0	50 5	23 9	4 6	—	79 0
	från	70 4	199 0	10 9	—	280 3	69 9	24 8	1 7	—	96 4

L ä n	V a r u g r u p p										
	Viktsmängder i ton med en decimal, till resp. från Stockholm										
	2: Storboskap						3: Småboskap				
		pr järn- väg	pr bil	pr båt	pr post	Summa	pr järn- väg	pr bil	pr båt	pr post	Summa
Stockholms län.....	till	113 1	119 7	6 5	—	239 30	7 4	130 5	2 0	—	139 90
	från	—	48 2	8 5	—	56 70	—	112 5	0 3	—	112 80
Uppsala län.....	till	51 0	71 6	6 0	—	128 60	9 8	59 4	0 2	—	69 40
	från	—	—	—	—	—	—	0 5	—	—	0 50
Södermanlands län.....	till	57 0	41 8	0 5	—	99 30	10 6	18 9	0 2	—	29 70
	från	0 5	6 7	—	—	7 20	—	6 3	0 1	—	6 40
Östergötlands län.....	till	86 5	—	—	—	86 50	3 0	—	—	—	3 00
	från	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Jönköpings län.....	till	36 5	—	—	—	36 50	0 5	4 5	—	—	5 00
	från	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kronobergs län.....	till	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	från	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kalmar län.....	till	121 0	—	1 5	—	122 50	—	—	0 4	—	0 40
	från	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Gotlands län.....	till	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	från	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Blekinge län.....	till	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	från	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kristianstads län.....	till	37 0	—	—	—	37 00	101 5	—	—	—	101 50
	från	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Malmöhus län.....	till	37 5	—	—	—	37 50	0 4	—	—	—	0 40
	från	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Hallands län.....	till	6 5	—	—	—	6 50	—	—	—	—	—
	från	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Göteborgs och Bohus län...	till	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	från	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Älvsborgs län.....	till	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	från	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Skaraborgs län.....	till	83 0	—	—	—	83 00	0 3	4 1	—	—	4 40
	från	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Värmlands län.....	till	29 0	—	—	—	29 00	3 3	—	—	—	3 30
	från	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Örebro län.....	till	19 0	—	—	—	19 00	—	—	—	—	—
	från	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Västmanlands län.....	till	32 9	15 8	56 0	—	104 70	—	14 8	2 4	—	17 20
	från	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kopparbergs län.....	till	0 5	—	—	—	0 50	—	—	—	—	—
	från	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Gävleborgs län.....	till	—	—	—	—	—	12 8	—	—	—	12 80
	från	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Västernorrlands län.....	till	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	från	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Jämtlands län.....	till	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	från	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Västerbottens län.....	till	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	från	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Norrbottnens län.....	till	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	från	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Summa inrikes.....	till	710 5	248 9	70 5	—	1029 9	149 6	232 2	5 2	—	387 0
	från	0 5	54 9	8 5	—	63 9	—	119 3	0 4	—	119 7
Utlandet.....	till	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	från	—	—	—	—	—	—	—	0 2	—	0 2
Summa.....	till	710 5	248 9	70 5	—	1029 9	149 6	232 2	5 2	—	387 0
	från	0 5	54 9	8 5	—	63 9	—	119 3	0 6	—	119 9

L ä n	V a r u g r u p p						S t y c k e g o d s				
	Viktsmängder i ton med en decimal, till resp. från Stockholm										
		4: Fjäderfä m. m.					(fraktg., styckeg. och ilstyckeg.)				
		pr järn- våg	pr bil	pr båt	pr post	Summa	pr järn- våg	pr bil	pr båt	pr post	Summa
Stockholms län.....	till	—	3 2	0 2	—	3 40	667 2	—	—	—	667 20
	från	—	—	0 1	—	0 10	649 7	—	—	—	649 70
Uppsala län.....	till	—	2 2	0 1	—	2 30	250 6	—	—	—	250 60
	från	—	—	—	—	—	392 9	—	—	—	392 90
Södermanlands län.....	till	—	—	—	—	—	896 3	—	—	—	896 30
	från	—	—	—	—	—	489 0	—	—	—	489 00
Östergötlands län.....	till	—	—	—	—	—	225 1	—	—	—	225 10
	från	—	—	—	—	—	309 6	—	—	—	309 60
Jönköpings län.....	till	—	—	—	—	—	243 2	—	—	—	243 20
	från	—	—	—	—	—	197 1	—	—	—	197 10
Kronobergs län.....	till	—	—	—	—	—	160 2	—	—	—	160 20
	från	—	—	—	—	—	116 4	—	—	—	116 40
Kalmar län.....	till	—	—	0 2	—	0 20	125 6	—	—	—	125 60
	från	—	—	—	—	—	111 0	—	—	—	111 00
Gotlands län.....	till	—	—	0 1	—	0 10	12 8	—	—	—	12 80
	från	—	—	—	—	—	34 9	—	—	—	34 90
Blekinge län.....	till	—	—	—	—	—	55 3	—	—	—	55 30
	från	—	—	—	—	—	56 8	—	—	—	56 80
Kristianstads län.....	till	—	—	—	—	—	88 9	—	—	—	88 90
	från	—	—	—	—	—	110 9	—	—	—	110 90
Malmöhus län.....	till	—	—	—	—	—	405 2	—	—	—	405 20
	från	—	—	—	—	—	255 7	—	—	—	255 70
Hallands län.....	till	—	—	—	—	—	68 1	—	—	—	68 10
	från	—	—	—	—	—	64 9	—	—	—	64 90
Göteborgs och Bohus län...	till	—	—	—	—	—	242 4	—	—	—	242 40
	från	—	—	—	—	—	262 9	—	—	—	262 90
Älvsborgs län.....	till	—	—	—	—	—	108 9	—	—	—	108 90
	från	—	—	—	—	—	161 5	—	—	—	161 50
Skaraborgs län.....	till	—	—	—	—	—	192 1	—	—	—	192 10
	från	—	—	—	—	—	211 9	—	—	—	211 90
Värmlands län.....	till	—	—	—	—	—	124 8	—	—	—	124 80
	från	—	—	—	—	—	272 5	—	—	—	272 50
Örebro län.....	till	—	—	0 6	—	0 60	173 9	—	—	—	173 90
	från	—	—	—	—	—	272 5	—	—	—	272 50
Västmanlands län.....	till	—	—	0 4	—	0 40	249 5	—	—	—	249 50
	från	—	—	—	—	—	446 1	—	—	—	446 10
Kopparbergs län.....	till	—	—	—	—	—	135 2	—	—	—	135 20
	från	—	—	—	—	—	684 6	—	—	—	684 60
Gävleborgs län.....	till	—	—	—	—	—	132 9	—	—	—	132 90
	från	—	—	—	—	—	426 0	—	—	—	426 00
Västernorrlands län.....	till	—	—	—	—	—	43 9	—	—	—	43 90
	från	—	—	—	—	—	256 9	—	—	—	256 90
Jämtlands län.....	till	—	—	—	—	—	29 3	—	—	—	29 30
	från	—	—	—	—	—	188 7	—	—	—	188 70
Västerbottens län.....	till	—	—	—	—	—	21 3	—	—	—	21 30
	från	—	—	—	—	—	160 8	—	—	—	160 80
Norrbottnens län.....	till	—	—	—	—	—	28 8	—	—	—	28 80
	från	—	—	—	—	—	182 5	—	—	—	182 50
Summa inrikes.....	till	—	5 4	1 6	—	7 0	4681 5	—	—	—	4681 5
	från	—	—	0 1	—	0 1	6315 8	—	—	—	6315 8
Utlandet.....	till	—	—	0 1	—	0 1	247 9	—	—	—	247 9
	från	—	—	—	—	—	85 2	—	—	—	85 2
Summa	till	—	5 4	1 7	—	7 1	4929 4	—	—	—	4929 4
	från	—	—	0 1	—	0 1	6401 0	—	—	—	6401 0

L ä n	Varugrupper 1 t. o. m. 70, levande djur och styckegods i sammandrag Viktsmängder i ton med en decimal, till resp. från Stockholm					
		pr järn- väg	pr bil	pr båt	pr post	Summa
Stockholms län.....	till	14583 2	30991 6	52750 8	3 23	98328 8
	från	4582 6	27993 7	11862 5	18 14	44456 9
Uppsala län.....	till	5436 2	3324 8	4702 1	3 32	13466 4
	från	4687 2	2212 9	10175 9	15 61	17091 6
Södermanlands län.....	till	5322 9	2567 8	6676 4	4 75	14571 8
	från	2292 9	1974 5	3558 4	17 79	7843 6
Östergötlands län.....	till	2727 2	623 6	3577 0	6 30	6934 1
	från	1291 2	755 3	2509 0	23 21	4578 7
Jönköpings län.....	till	1957 9	249 8	521 6	4 70	2734 0
	från	465 2	229 2	447 9	15 84	1158 1
Kronobergs län.....	till	1648 0	18 0	—	1 75	1667 7
	från	272 0	47 3	—	8 72	328 0
Kalmar län.....	till	246 6	40 1	7184 8	3 24	7474 7
	från	111 0	111 7	2842 9	17 39	3083 0
Gotlands län.....	till	148 7	—	9501 1	1 80	9651 6
	från	53 4	—	8109 6	8 04	8171 0
Blekinge län.....	till	55 3	—	1248 3	2 01	1305 6
	från	56 8	—	543 5	10 58	610 9
Kristianstads län.....	till	1423 2	18 0	1136 9	2 07	2580 2
	från	343 8	—	140 4	11 74	495 9
Malmöhus län.....	till	2081 8	—	6776 1	14 99	8872 9
	från	650 8	—	1391 4	28 13	2070 3
Hallands län.....	till	387 9	—	187 1	1 86	576 9
	från	129 4	2 7	210 5	6 64	349 2
Göteborgs och Bohus län...	till	2565 6	54 0	2879 9	9 74	5509 2
	från	1107 0	—	999 5	25 23	2131 7
Älvsborgs län.....	till	593 8	8 1	177 2	4 40	783 5
	från	382 2	6 8	78 3	15 67	483 0
Skaraborgs län.....	till	2162 8	55 0	1841 8	2 67	4062 3
	från	389 1	13 5	335 0	13 00	750 6
Värmlands län.....	till	2047 3	104 4	106 4	3 51	2261 6
	från	1187 6	66 7	398 7	18 66	1671 7
Örebro län.....	till	1261 3	265 6	1107 0	4 00	2637 9
	från	1147 9	305 6	1898 9	15 96	3368 4
Västmanlands län.....	till	5574 4	1242 3	13673 3	3 37	20493 4
	från	7563 2	906 9	5698 6	12 38	14181 1
Kopparbergs län.....	till	7488 9	132 9	25 6	5 47	7652 9
	från	7499 9	301 7	87 0	22 44	7911 1
Gävleborgs län.....	till	1546 4	185 0	1491 5	4 86	3227 8
	från	1150 3	409 9	7868 8	23 38	9452 4
Västernorrlands län.....	till	212 3	—	594 0	5 41	811 7
	från	671 7	—	4417 9	28 17	5117 8
Jämtlands län.....	till	500 9	—	—	2 17	503 1
	från	1673 1	—	—	14 15	1687 3
Västerbottens län.....	till	389 5	—	386 8	2 61	778 9
	från	808 9	—	3540 2	16 40	4365 5
Norrbottens län.....	till	160 9	—	39 1	3 37	203 4
	från	754 7	—	3279 9	23 62	4058 2
Summa inrikes.....	till	60523 0	39881 0	116584 8	101 60	217090 4
	från	39271 9	35338 4	70394 8	410 89	145416 0
Utlandet.....	till	1860 0	—	161943 8	109 00	163912 8
	från	410 2	—	15131 4	22 15	15563 7
Summa	till	62383 0 ¹	39881 0	278528 6	210 60	381003 2 ¹
	från	39682 1 ¹	35338 4	85526 2	433 04	160979 7 ¹

¹ I dessa siffror ingår emellertid ej s. k. paketgods från S. J. och S. V. B. Detta utgjorde under maj 1932 266,4 ton till och 698,8 ton från Stockholm. Se nästa sida!

Stockholms varutrafik i sammandrag.

Frakt av *sopor*, näst efter bensin (28 540 ton, vidarebefordran mest med båt) samt stenkol och koks (25 130 ton) den kvantitativt största "varugruppen" från Stockholm (huvudsakligen med tåg till Lövsta, c:a 13 000 ton) samt *resgods* m. m., som av järnvägarna räknas till persontrafiken och ej till godstrafiken, äro utelämnade i denna undersökning. Till godstrafiken hör emellertid även järnvägarnas *paketgods* som för maj månad var 269,4 ton till och 698,8 ton från Stockholm, varigenom **totala godstrafiken till Stockholm under maj månad 1932 uppgick till 381 272,6 ton (utlandet c:a 43 %) och från Stockholm till 161 678,5 ton (utlandet c:a 10 %).**

För resgodset per järnväg kan med stöd av antalet resande (varje resande anses medföra 5 kg) summan av resgods till Stockholm under maj 1932 uppskattas till c:a 2 010 ton och från Stockholm till 2 020 ton. Någon liknande beräkning för bilarnas och båtarnas del har icke gjorts.

Statens offentliga utredningar 1934

Systematisk förteckning

(Siffrorna inom klammer beteckna utredningarnas nummer i den kronologiska förteckningen.)

Allmän lagstiftning. Rättsskipning. Fångvård.

- Utlåtande över utredningen ang. tredje mans rätt till neutralitet i arbetskonflikter m. m. [10]
Betänkande med förslag till lag ang. vissa ekonomiska stridsåtgärder m. m. [16]
Utlåtanden över betänkande med förslag till lag ang. vissa ekonomiska stridsåtgärder m. m. [30]

Statsförfattning. Allmän statsförvaltning.

- Betänkande med förslag till bestämmelser ang. upphandling av lantbruksprodukter m. m. för statens och kommunala inrättnings behov. [15]
Betänkande med förslag till bestämmelser ang. upphandling av inhemskt bränsle för statens stationära anläggningar m. m. [20]
1930 års pensionssakkunniga. Betänkande rörande familjepensionering för tjänstemän vid den civila statsförvaltningen och för arbetare i statens tjänst. [29]
Betänkande ang. omorganisation av landsfogdetjänsterna. [31]

Kommunalförvaltning.

Statens och kommunernas finansväsen.

Politi.

Socialpolitik.

- Arbetslöshetsutredningens betänkande. 2. Bilagor, band 2. Finanspolitikens ekonomiska verkningar. [1]
Arbetslöshetsutredningens betänkande. 2. Bilagor, band 3. Löneutvecklingen och arbetslösheten. [2]
Utredning ang. åtgärder för bekämpande av ungdomsarbetslösheten. [11]
Arbetslöshetsutredningens betänkande. 2. Bilagor, band 4. Penningpolitik, offentliga arbeten, subventioner och tullar som medel mot arbetslöshet. [12]
Undersökningar ang. det sociala hjälpklientelet. [14]

Hälsö- och sjukvård.

- Medicinalstyrelsens förslag till nya författningsbestämmelser ang. statsbidrag till avlöning åt distriktssköterskor m. m. [9]
Betänkande ang. den slutna kroppssjukvården i riket jämte vissa därmed sammanhängande spörsmål. [22]

Allmänt näringsväsen.

Fast egendom. Jordbruk med binärningar.

- Betänkande med utredning och förslag rörande organisationen av försöksverksamheten på växt- och trädgårdssodlingens område. [4]
Utredning med förslag om åtgärder för åstadkommande av billiga egnahemsbyggnader. [6]

Vattenväsen. Skogsbruk. Bergsbruk.

- Betänkande med förslag till lag om virkesmätning m. m. [32]

Industri.

- Statliga cement- och betongbestämmelser av år 1934. [17]

Handel och sjöfart.

- Betänkande med förslag ang. frågan om lämpliga åtgärder till skydd för sjömän vid besök i utländska hamnar. [5]
Betänkande med förslag till sjöarbetstidslag. [8]
Betänkande med förslag ang. bemanning av svenska fartyg jämte statistisk utredning ang. svenska handelsflottans bemanning år 1931. [23]

Kommunikationsväsen.

- Teknisk-ekonomiska utredningar rörande vägväsendet. Del 1. Vägar. [27] Del 3. Avgivna utlåtanden. [28]
Järnvägs- och automobiltrafik. [33]
Varutrafiken med bil samt statistisk och kartografisk översikt av totala varutrafiken till och från Stockholm under maj månad 1932. [34]

Bank-, kredit- och penningväsen.

- Betänkande i fråga om inrättande av ett institut för medellång och långfristig kreditgivning åt företag inom näringslivet. [7]
Stadshypotekssakkunnigas betänkande med förslag till förordningar ang. konungariket Sveriges stadshypotekskassa samt ang. grunderna för stadshypoteksföreningars bildande och verksamhet m. m. [13]
Utredning i fråga om användandet av postsparbanken medel. [26]

Försäkringsväsen.

- 1928 års pensionsförsäkringskommitté. Betänkande med förslag rörande revision av den allmänna pensionsförsäkringen. [18]
Pensionsförsäkringsreformen. Kortfattad framställning av 1928 års pensionsförsäkringskommittés förslag rörande revision av den allmänna pensionsförsäkringen. [19]

Kyrkoväsen. Undervisningsväsen. Andlig odling i övrigt.

- 1933 års teaterutrednings betänkande. Del 1. De fasta statsunderstödda teatrarna. [3] Del 2. Utredning rörande teaterförhållandena i riket. [21]
Förslag till psalmbok för svenska kyrkan. [24]
Förslag till alternativa koraler. [25]

Försvarsväsen.

Utrikes ärenden. Internationell rätt.

