

Köre ombord bilen?

Förväntningar och strategier inför ett nytt koncept i Gotlandstrafiken

Författare: Magnus Götherström ©
Historia D
Högskolan på Gotland
Vårterminen 2004
Handledare: Åke Sandström

ABSTRACT

Institution/subject: Department of Cultural and Social Studies / History
Address: Gotland University
S-621 67 Visby Sweden
Tel: +46 (0)498 – 29 90 00
Tutor: Åke Sandström
Title: Drive the car on board? – Expectations and strategies during the introduction of a new concept to the Gotland - mainland line (Köre ombord bilen? - Förväntningar och strategier inför ett nytt koncept i Gotlandstrafiken)
Author: Magnus Götherström

A master's thesis with examination during the spring of 2004

The thesis investigates the objects of the development of the ferry line traffic between Gotland and the Swedish mainland in the early 1950th. The key document that the thesis scrutinizes is a government investigation whether how the traffic organization should be lined out in the future. The other aspects that are scrutinized in the thesis are the opinion of the municipal council, the daily newspapers reports, the public opinion and the traffic owner opinion (Ångfartygsbolaget Gotland).

The thesis concludes that neither the Swedish government nor the communal council showed any expressions to get involved in the development of the region. However in a succeeding committee to the first committee had some support from the department of communication. The gotlandic newspapers reported rather similar news, but with a certain twist of the political color. The response from the public to the thesis questions was rather low, but almost every answer pointed out the necessity of an improvement of the traffic situation.

The thesis concludes that the development of the traffic was slowed down due to the following combination of aspects; the government and municipal councils lack of shown will to improve the traffic, the traffic owners lack of will to improve due to a poor economic situation and a harsh letter from the government committee (concerning a take over by the state).

In the future it is necessary to separate the region Gotland from the geographical island of Gotland. The region is larger than the geographical area, and this should been taken in concern when state subsidy are distributed throughout the country.

Additional key words: regional development, infrastructural development, transport, the Baltic Sea, Rederi AB Gotland, Gotlandsbolaget.

FÖRORD

Denna uppsats utgör ett mål som jag satte upp 1998. Jag började då att studera på komvux i Visby för att få den kompetens som krävdes för att söka in till högskolan. Tanken på att återuppta studierna var dock ingen idé som kommit som en blixtnad från klar himmel. Detta var något jag funderat på länge men tvekat till att göra eftersom jag inte ansåg att jag skulle klara det. Men med goda kamraters uppmuntrande kommentarer i kombination med duktiga lärare har jag nu tagit mig fram till målet. Det är några personer som jag speciellt vill tacka;

Min mor Eivor för hennes stöd.

Johan och Anna-Carin Sköld för deras oförtrutna inspiration och stöd som gjort att jag vågat ta detta steg.

Mina lärare vid Komvux i Visby, de flesta är väl värda att nämnas, men jag begränsar mig till den lärare som väckte mitt historiska intresse, och dessutom lärde mig grunderna i uppsatsskrivning, Ninnie Gadd.

Alla som varit involverade i mina studier på Högskolan, där jag främst vill nämna Åke Sandström för sitt kunnande och engagemang samt vår kurssekreterare Ingrid "Ickan" Sandblom för att hon med ett leende alltid kunnat lösa de problem och frågor man kommit med.

Sist men inte minst alla studiekamrater som hjälpt och stöttat mig samt orkat lyssna på mina utläggningar under diskussioner både i och utanför föreläsningssalen.

Visby i april 2004
MAGNUS GÖTHERSTRÖM

*"Där stod vi och hängde över relingen och glodde på rosornas stad,
Östersjöns pärla liksom och vacker var hon och lovande var hon, lovande och
lockande som en inte helt ointaglig kvinna låg hon där i slänten och lät sig
matas med guld av morgonsolen."*

Jack, Ulf Lundell

*En kusttanker som stampar genom drivisen i Kvarken.
Ett träningspass på Ullevi i dis.
Gränsstationen i Torneå, en gumma på en spark.
Landsorts fyr där snöstormen drar in.
Tät snö som gloppar i Mariabergets backar.
Hett och svett på statt i Härnösand.
En tradare i snörök mellan Kiruna och fjärran
flämtande ljus i Visby hamn*

*De e´ då som det stora vemodet rullar in
Och från havet blåser en isande, gråkall vind.*

Vintersaga, text & musik Ted Ström

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1	INLEDNING	1
1.1	SYFTE OCH FRÅGESTÄLLNING.....	1
1.2	METOD.....	2
1.3	DISPOSITION	2
1.4	AVGRÄNSNING.....	3
1.5	KÄLLKRITIK.....	3
1.6	FORSKNINGSLÄGET OCH FÖRSLAG TILL VIDARE FORSKNING	4
1.7	BEGREPPSFÖRKLARING	4
1.8	FÖRKORTNINGSORDLISTA	5
2	BAKGRUND	6
2.1	OMVÄRLDSBLICK.....	6
2.2	TRAFIKENS UTFORMNING I BÖRJAN AV 1950-TALET	7
3	STATENS UTREDNING OCH RESULTAT	7
3.1	UTREDNINGENS BAKGRUNDSBESKRIVNING.....	8
3.2	UTREDNINGENS HUVUDLINJER.....	9
3.3	UTREDNINGENS RESULTAT.....	12
3.4	UTREDNINGSRESERVATION OCH KOMMITTÉMAJORITETENS SVAR PÅ RESERVATIONEN	12
4	DEN KOMMUNALA INSTÄLLNINGEN.....	13
4.1	KORT BAKGRUNDSBESKRIVNING	13
4.2	FULLMÄKTIGES PROTOKOLL	14
4.3	EFTERSPEL	17
5	TIDNINGARNAS RAPPORTERING.....	17
5.1	TIDNINGARNAS RAPPORTERING OM UTREDNINGEN	18
5.2	KOMMITTÉMAJORITETENS SVAR PÅ RESERVATIONEN	21
5.3	LILLA GOTLANDSKOMMITTÉN	27
5.4	INTERPELLATIONSSVAR OM GOTLANDSTRAFIKEN	29
5.5	RAPPORTERINGEN OM FARTYGSINKÖPET	31
5.6	REFERATET AV CHRISTOPHER POLHEMS ANKOMST TILL VISBY.....	35
5.7	RAPPORTERINGAR EFTER SÄSONGEN	39
6	DE INKOMNA ÅSIKTERNA	41
6.1	REDOVISNING AV DE INKOMNA ÅSIKTERNA	41
7	REDERIETS STRATEGI.....	43
7.1	HISTORISK BESKRIVNING AV REDERIET.....	44
7.2	REDERIETS KONTAKTER MED GOTLANDSKOMMITTÉN	45
7.3	REDERIETS SVAR PÅ GOTLANDSKOMMITTÉNS UTREDNING	49
7.4	ANDRA INTRESSANTA ÅTGÄRDER FRÅN REDERIET	51
7.4.1	<i>Trafik på Västervik.....</i>	<i>51</i>
7.4.2	<i>Den juridiska aspekten.....</i>	<i>52</i>
7.4.3	<i>Undersökning om godshantering.....</i>	<i>53</i>

8	SAMMANFATTNING	54
9	DISKUSSION/ANALYS	55
10	KÄLL- OCH LITTERATURFÖRTECKNING	59
10.1	OTRYCKTA KÄLLOR	59
10.2	TRYCKTA KÄLLOR	60
10.3	INTERNETKÄLLOR	60
10.4	LITTERATUR.....	60

FIGURFÖRTECKNING

FIGUR 1, SCHEMA UTVISANDE HANTERINGEN AV GODS UNDER TRANSPORT MELLAN GOTLAND OCH FASTLANDET	11
--	----

1 INLEDNING

Precis som Jack i Ulf Lundells bok är det många som stått och förundrat iakttagit Visby och hur staden sakta har vuxit fram medan färjan strävar in mot hamnen. För många är färjeresan förknippad med något speciellt, antingen man åker första gången för påbörja sin värnplikt, studier eller etablera ett hem med någon man älskar. För andra är det bara en transport, något nödvändigt ungefär som Ted Ström beskriver det i sin melodi, men likväl har man åsikter om denna resa.

Dessa åsikter har troligen förändrats under åren allteftersom utvecklingen har fört färjetrafiken framåt. Som svar på det senaste decenniets största efterfrågan, snabbare transporter, har vi just nu i december 2003 bevittnat slutskedet i ett utvecklingsskifte när det gäller båttransporterna till och från Gotland. Detta skifte påbörjades sommaren 1988 med att den lilla katamaranen Vindile togs i trafik. Relativt snabbt insåg JBT/Gotlandslinjen att det behövdes ett större fartyg för att kunna upprätthålla turlistan varpå Patricia Olivia införskaffades. Hennes efterföljare blev den enskroviga höghastighetsfärjan *Gotland* (numera *Gotlandia*). Gemensamt för alla dessa fartyg är att de ej klarar åretruntrafik på ett tillfredsställande sätt. Under 2003 har RG/Destination Gotland introducerat fartyg som kan gå året runt i hög hastighet, vilket fullbordar tanken från 1988. Detta fick mig att vilja undersöka bakåt i tiden när förra skiftet i trafiken inträffade. Jag fann då att det var införandet av passagerarfärja som möjliggjorde att personbilar kunde köras ombord i stället för att lyfta ombord bilarna vilket var lösningen tidigare.

Utvecklingen går framåt anser de flesta men, med tanke på hur utvecklingen ser ut idag, kan man fråga sig vem det är som driver fram den. Är det efterfrågan på ny teknik från allmänheten/köparna eller föreligger det en viss iver hos företagen i syfte att visa upp att man behärskar sitt område bättre än konkurrenten. Dessa frågor har lett mig fram till att vilja titta på vilka faktorer och opinioner som styrde innan den första passagerarbilfärjan mellan Gotland och fastlandet togs i drift.

1.1 SYFTE OCH FRÅGESTÄLLNING

Syftet är att undersöka vilka förväntningar och krav som ställdes på den nya typen av trafik som blev realitet i samband med införandet av en passagerarfärja mellan Gotland och fastlandet 1955. Jag kommer att redovisa åsikter på detta ur flera olika synvinklar, dels ur statens synvinkel, men även ur passagerarens, kommunens och rederiets synvinklar. Detta för att få en så bred bild som möjligt för att i den analyserande diskussionen kunna fastställa dels vilka faktorer som vägde tyngst samt hur den nya färjan levde upp mot dessa krav.

Utifrån följande frågor kommer jag att bearbeta källmaterialet; Vilka krav fanns på trafiken? Vilka förväntningar hade man på trafiken? Hur svarade trafikens utveckling upp mot dessa frågor?

1.2 METOD

För att kunna föra en diskussion kring de faktorer som påverkar trafikens utveckling genomförs en komparation av de olika synvinklarna i sammanställningen. Vilket således leder fram till den analyserande diskussionen där jag ur olika vinklar belyser vem och vad som påverkar utvecklingen i detta skede. Jag anser det mycket intressant eftersom Gotland numer har erhållit befogenheter att utöva regional utveckling i större omfattning än vad de flesta kommunerna i Sverige idag har möjlighet att göra. Det intressanta är att se om det är en inställning som staten haft mot Gotland länge eller om det är något som Gotland som region drivit fram, eller möjligtvis en kombination av bägge alternativen.

I den empiriska delen har jag valt att återge källan så ofärgat som möjligt eftersom jag anser att nyanserna i språket är viktigt, speciellt vad gäller tidningsartiklarna. Om artiklarna sammanfattas eller summeras riskeras den specifika nyansen att falla bort alternativt emfasieras. Det är av samma anledning det återfinns ett något högt antal citat inlagd i uppsatsen.

I undersökningen av tidningarna har jag identifierat tre nyckelmånader som är speciellt intressanta. Dessa månader är, januari 1951 då utredningen offentliggör sitt resultat. Även juli månad 1954 är intressant eftersom de första beskederna om vilket fartyg som skall användas på färjelinjen börjar flöda. Givetvis är fartygets ankomst, juni 1955, eftersom det är då allmänheten kan skärskåda *Christopher Polhem* och komma med kommentarer. Efter granskningen av de tre nyckelmånaderna i alla tre tidningarna har jag i kronologisk ordning studerat de resterande månaderna i undersökningsperioden. Vid denna genomgång har jag studerat två månader i följd i samma tidning och sedan fortsatt med två månader i nästa tidning, detta mönster har jag sedan följt fram till december 1955. Med hjälp av denna metod har jag alltså kompletterat undersökningen så att varje månad i undersökningsperioden således är genomgången i minst en tidning. För att komplettera allmänhetens syn på trafiken har jag i gotländska tidningar efterlyst synpunkter på hur man uppfattade trafiken i början av 50-talet. Här har dock responsen varit relativt låg, men jag anser att den tillför ett viktigt perspektiv i uppsatsen.

Regionens perspektiv på färjetrafiken har jag studerat genom arkivforskning av fullmäktigeprotokoll från Visby stad och Klintehamn kommun. Rederiets syn på utvecklingen har jag främst undersökt genom att studera handlingar i frågan dels på landsarkivet men även i rederiets egna arkiv. Syftet med detta var att erhålla en bild av hur rederi planerade sina strategier i detta sammanhang. Jag har även varit i kontakt med Skeppargillet i Visby, men de hade inget att tillföra uppsatsen.

1.3 DISPOSITION

Jag har valt en aspektbaserad kapitelindelning, för att i slutdiskussionen föra samman orsakerna från varje linje till en slutsats. Denna slutsats beskriver samspelet och motsättningarna mellan de olika aktörerna och visar vilka aktörer som vägde tyngst i denna fråga. Uppsatsen inleds med en bakgrundsbeskrivning som syftar till att lägga en grund till den utredande delen av uppsatsen. Därefter börjar den empiriska delen med kapitel tre som redogör för den statliga utredningens förslag till utveckling.

Därefter följer kapitel fyra med kommunens syn på trafiken, följt av redogörelse av tidningarnas rapportering och de inkomna synpunkterna från allmänheten i kapitel fem och sex. I det sjunde kapitlet utreds rederiets ställningstagande i frågan, därefter kommer en sammanfattning följt av en analyserande diskussion.

1.4 AVGRÄNSNING

Tidsmässigt ligger huvuddelen av undersökningen inom tidsspannet 1951, när utredningen presenteras, till 1955 när färjan sätts i trafik. Dock har jag för att kunna följa hela förloppet utökat tidsavgränsningen i vissa delar, det gäller främst Gotlandskommitténs utredning där den initierande motionen skrevs 1945 samt i brevväxlingen mellan Ångfartygsbolaget Gotland och Gotlandskommittén.

Perspektivmässigt har jag avgränsat mig till fyra perspektiv, det är staten (i form av utredningen), kommunen (i form av protokollen), lokaltidningar samt allmänheten (som jag räknar som ett perspektiv) samt rederiet. Ytterligare perspektiv som skulle kunna vara av intresse men som jag valt bort är exempelvis; speditörer (eftersom det skedde ett skifte i detta samband som skulle innebära att jag blir tvungen att undersöka både de gamla speditörerna, främst järnvägsbolagen på ön och de nya, lastbilsspeditörerna som växte upp i samband med förändringen av fartygen), samt turistförening (eftersom de var hårt knutna till rederiet) samt konkurrenter på bilfärjeområdet (eftersom de kom in efter undersökningsperiodens slut).

Eftersom uppsatsen ej behandlar det nya fartyget i någon större utsträckning rekommenderas följande litteratur för den som önskar fördjupa sig i denna fråga. En artikel om *Kronprinsessan Ingrid* finns exempelvis i införd i *Länspumpen* (1981:3, sid 3-5) skriven av Bertil Craaford. *Länspumpen* är en tidskrift som ges ut av Klubb Maritims Västra krets. Ingrid R. Svendsen har skrivit en bok om Sessanlinjen som heter *En bok om Sessan-linjen 1935-75*.

1.5 KÄLLKRITIK

I den generella beskrivningen av trafiken och speciellt färjans inträde och betydelse finns en hel del dokumenterat. Dock är det mesta skrivet på uppdrag eller finansierat av Ångfartygsbolaget Gotland / Rederi AB Gotland. Jag har därför försökt att kontrollera de uppgifter som de ger mot annan litteratur. Vidare har jag försökt att enbart ta med relevanta fakta och därmed undvika ren propaganda. På grund av att mycket av litteraturen som redans finns har en sådan stark koppling till rederiet har detta bitvis varit svårt. Det har medfört uppsatsen använder flera perspektiv för att belysa denna händelse.

Ett av nyckeldokumentet i denna uppsats är den statliga offentliga utredningen som presenterades 1951 och belyste statens syn på den gotländska färjetrafikens framtid. Detta tidsdokument skapar en bra balans mot den dokumentation rederiet har. För att ytterligare få fram nya spektra i frågan har jag tagit del av protokoll från Visby stadsfullmäktige samt Klintehamns kommunalfullmäktige för att undersöka skillnader och likheter främst mellan staten och kommunen men även gentemot rederiet.

För att få fram folkets attityd gentemot den nya färjan har jag genom gotländska dagstidningar efterlyst synpunkter om trafiken i stort (under perioden) samt passagerarfärjan i synnerhet.

1.6 FORSKNINGSLÄGET OCH FÖRSLAG TILL VIDARE FORSKNING

I mina undersökningar har jag inte funnit någon tidigare forskning rörande införandet av det nya trafikkoncept med horisontallastning som *Christofer Polhem* utgjorde. Det finns dock undersökningar delvis gjorda på uppdrag från Sjöfartsverket som har undersökt sjötransporter och hamnbeläggning i Sverige. Vidare finns det inom Högskolan på Gotland en relativt ny projektplattform som undersöker turismen, där undersöks bland annat kryssningstrafiken och hamnbeläggningen i samband med denna.

För vidare forskning kan jag dels rekommendera att undersöka den linjetrafik som utgått från Gotland österut, samt att undersöka kommunens investeringsprioriteringar i olika hamnar med tanke på att två av Sveriges största industrihamnar ligger på Gotland (Kappelshamn och Slite). Det skulle även vara intressant att kartlägga perioden efter 1955 fram till 1964 när *Gotlänningen*, den första ”riktiga” ropax-färjan sätts i trafik av Rederi AB Nordö. Nils Nordenbrink skriver en större redogörelse av Rederi Nordö som helhet där en genomgripande redogörelse för Ö-linjen ingår, publiceringsdatum är dock ej fastställt ännu.

1.7 BEGREPPSFÖRKLARING

Lo/Lo-fartyg

Lolo står för ”lift on, lift off” innebär att lasten lyfts ombord och iland med exempelvis en kran, vanligaste formen idag är containerfartyg som går på långa rutter.

Passagerarfärja

Passagerarfärjor eller kryssningsfartyg finns i många olika former. Kryssningsfärjan har länge varit den vanligaste framförallt i nordeuropeisk färjetrafik. Fartygen tar personbilar/lastbilar/trailrar och passagerare. Vissa är också utrustade med järnvägsräls. Antalet passagerare beror framförallt på om det rör sig om dagfärjor (kortare linjer) eller nattfärjor med hyttpassagerare.

Ro/Pax-färja

Ropax står för ”ro-ro and passengers”, det är en flexibel färjeform där ro-ro-fartygets lastkapacitet kombineras med passagerarfärjornas komfort. Passagerar/lastkapacitet kan varieras efter säsonger och efterfrågan. Ropax är vad som allmänt kallas bilfärjor om vi bortser från Vägverkets bilfärjor.

Ro/Ro-Fartyg

Roro står för ”roll on roll off” och används framförallt för att frakta last som antingen transporteras ombord för egen maskin (bilar, truckar etc.) eller är lastad med lastbärare på hjul. Roro-fartyg i närfart (resor upp till 48 timmar) har ofta en stor andel trailerburen last ombord. Flera av dessa fartyg har

kapacitet för medföljande chaufförer. De stora roro-fartygen i transocean trafik (Deep Sea Roro) har oftast en mer varierad mix av last där också containrar, buntat virke, gods på pall etc. ingår. De större roro-fartygen har ofta egna truckar och terminaltraktorer ombord för lastning och lossning.

Det finns även katamaranfärjor och höghastighetsfärjor som normalt går i högre hastigheter än fartygstyperna som är beskrivna ovan.¹

En förklarande not angående definitionen av *Christofer Polhem*;

I uppsatsen kommer jag att behandla fartyget *Christofer Polhem* som ett passagerarfartyg med kapacitet att lasta bilar som körs ombord. Anledningen till detta är att fartyget ej uppfyller kraven för en ropax-färja. Bildäcket är inte flexibelt i den utsträckning som krävs, lastning och lossning sker inte enligt den modell som kännetecknar en ropax-färja.

En förklarande not angående fartygsnamnet *Christofer Polhem*;

I uppsatsen förekommer ett antal olika stavningar av namnet, det härrör till att jag valt att använda samma stavning som källan. Till och med i Gotlandsbolagets egna publikationer förekommer olika stavningar av namnet. Fartygsnamnets riktiga stavning är det som står i inledningen till detta stycke.

En förklarande not angående fartygsbeteckningar;

Det förekommer ett par olika fartygsbeteckningar i uppsatsen, vid några tillfällen används olika beteckningar till samma fartyg. Även i detta fall är det styrt av källan, de beteckningar som det främst gäller är M/F (Motor Ferry) och M/S (Motor Ship).

En förklarande not angående rederikonstruktioner;

Det förekommer, allt oftare numera, att ett rederi driver linjer i dotterbolag med ett marknadsföringsanpassat namn. Detta kan vara något förvirrande för den som inte är insatt i detta. Rederi Nordö drev således Ö-linjen precis som Johnson Baltic Traffic drev Gotlandslinjen och Rederi AB Gotland nu driver Destination Gotland.

1.8 FÖRKORTNINGSDRISTIA

GA – Gotlands Allehanda

GB – Gotlandsbolaget (folkets benämning av ÅG och sedermera RG)

GF – Gotlands Folkblad

GN – Gotländska Nyheterna (Gotländsk nättidning)

GT – Gotlands Tidningar (namnet på GF och Gotlänningen efter sammanslagningen)

JBT – Johnson Baltic Traffic

RG – Rederi AB Gotland (en annan vanlig förkortning är RABG)

SJ – Statens Järnvägar

ÅG – Ångfartygsbolaget Gotland (en annan förkortning är ÅB)

¹ Gardebring, Tommy, Sjöfartsverket, epost-svar 2003-12-15

2 BAKGRUND

Efter andra världskrigets slut fanns en väsentlig överkapacitet på de svenska varven. Orsaken till detta var givetvis att efterfrågan på krigsskepp sjunkit, det krävdes att varven ställde om produktionen till civila båtar om de skulle överleva. Det stod dock klart relativt snabbt att efterfrågan på civila fartyg var långt mycket lägre än den tidigare efterfrågan på krigsfartyg. Med hjälp av kontrakt med bland annat Norge samt utökad export klarade sig varven bra efter krigsslutet, det fanns dock vissa faktorer som försvårade verksamheten. Tillgången på plåt var begränsad, likaså den nya högteknologiska utrustningen som krävdes i fartygen, men den gick att importera från USA. Handelsflottan efterfrågade allt större fartyg med högre kapacitet vilket de svenska varven var dimensionerade för. Efter att en motion lämnats till Riksdagen tillsatte staten en utredning i frågan om möjligheten att förbättra gotlandstrafiken samt om möjligheterna att ta över driften och ansvaret av trafiken. 1945 tillsattes en kommitté som kom att kallas Gotlandskommittén, vars syfte var att undersöka vilka möjligheter staten hade att ta över trafiken samt hur ett nytt fartyg skulle vara konstruerat för att täcka de behov som nu började att efterfrågas. Denna trafik var fram tills nu statligt oreglerad och sköttes av ett antal rederier. Trafiken utgick främst från Visby och Klintehamn mot det svenska fastlandet.

Fartygen i trafiken var av Lo/Lo-typ, en procedur som dels var omständig men som även krävde omlastning från vagn till kaj till båt och vice versa vid ankomsten. Liknande trafik exempelvis mellan Sverige och Danmark hade redan färjor med kapacitet att ta ombord personbilar och till viss del hjulbärande lastfordon. Det första fartyget som hade kapacitet att ta ombord bilar direkt från kajen via port i skrovet var också en färja som kom från danmarkstrafiken, där gick hon under namnet *Kronprinsessan Ingrid* mellan Göteborg och Fredrikshavn, en resa på drygt tre timmar. *Christofer Polhem* som blev det nya namnet på fartyget hade kapacitet att ta 40 bilar och en större bil (lastbil/buss) men för att den större bilen skulle få plats krävdes att soldäcket lyftes av. *Christofer Polhem* hade inga lastutrymmen (förutom bildäck) vilket innebar att last- och passagerartrafiken till en viss del separerades. *Kronprinsessan Ingrid* hade i sitt ursprungliga skick (1936) möjlighet att uppnå en fart av 14 knop. Då hon senare förlängdes med drygt sju meter, antas denna hastighet ha sjunkit något. *Christofer Polhem* byggdes i sin tur om och försågs med akterport 1961.^{2 3}

2.1 OMVÄRLDSBLICK

För att få lite perspektiv på beskrivningen ovan kan nämnas att finlandstrafiken erhöll sin första bilfärja 1959, som då tidigare trafikerat engelska kanalen. Det första

² Fakta om fartyg, M/S Kronprinsessan Ingrid 1936,
http://www.faktaomfartyg.crosswinds.net/kronprinsessan_ingrid_1936.htm
2003-12-20 15:47

³ Kommandobryggan, M/S Kronprinsessan Ingrid,
<http://medlem.spray.se/kommandobryggan/gfl/ingrid.htm> 2003-12-20 15:42

nybyggda fartyget i ropax-modell för finlandstrafiken sattes i drift 1961.⁴ I den danska inrikestrafiken mellan Kalundborg och Aarhus hade bilfärjor funnits sedan 30-talet, dessa var dock dimensionerade efter personbilar och kunde inte ta större fordon. Linjen Larvik (Norge) och Fredrikshavn (Danmark) trafikerades bland annat med ropax-färjan *Peter Wessel* som hade en kapacitet på 60 personbilar och 540 passagerare. I Storbritannien hade, till följd av kriget, en kombinationsfärja utvecklats som kunde ta både tåg och hjulfordon samt var försedd med två bildäck. Linjerna som trafikerades var Preston - Larne (Irland) samt Tilbury - Hamburg (Tyskland).⁵

2.2 TRAFIKENS UTFORMNING I BÖRJAN AV 1950-TALET

Passagerartrafiken sköttes till stora delar av ÅG som hade fyra fartyg i drift. Dessa var fördelade över två linjer året runt samt till Kalmar på sommaren. De två åretruntlinjerna gick mellan Visby och Nynäshamn respektive Stockholm. På den senare linjen användes mestadels fraktfartyget *Gute*, eftersom största delen av allt gods gick till Stockholmsområdet. Passagerarfärjorna gick företrädesvis till Nynäshamn eftersom rederiet hade avtal med Generalpoststyrelsen och järnvägsbolaget. Avtalet med posten förband rederiet att företa minst en daglig resa fram och åter över Östersjön, i gengäld utgick en ersättning för varje tur som gjordes. Detta och liknande avtal gjorde att ÅG hade tillskansat sig en relativt stabil andel av marknaden och försvårade situationen för eventuella konkurrenter. I övrigt fanns det många fraktfartyg som fraktade lös last som säd och timmer vilket inte ÅG:s fartyg var konstruerade för. Denna godstrafik utgjorde en förhållandevis stor andel av den totala godshanteringen vilket innebär att på detta område hade ÅG långt ifrån monopolställning.

3 STATENS UTREDNING OCH RESULTAT

Hela detta kapitel utgår från den utredning som offentliggjordes 1951 av den så kallade Gotlandskommittén.⁶ Det fullständiga namnet på kommitténs utredning är *Sjöfartsförbindelserna mellan Gotland och fastlandet – utredning och förslag av 1945 års Gotlandskommitté*. Denna titel kommer av förklarliga skäl att förkortas i fortsättning när det refereras till den. Uppsatsen följer även utredningens struktur vid sammanfattandet och vid kommentarerna av denna. Kommitténs utredning är gjord av fyra personer varav en har bifogat en reserverande not till vissa delar av arbetet. Dessa personer var E. Malmkvist (byråchef vid Kungl. Järnvägsstyrelsen), G. Pettersson (riksdagsledamot), T. Svennberg (civilingenjör), samt Å. Wahlgren (direktör). Till ordförande utsågs Malmkvist (byråchef). Till sekreterare utsågs, M. H. Lemne (sekreterare vid riksbanken) som ej fullföljde uppdraget. Lemne ersattes av G.L. Bjured (förste amanuens vid finansdepartementet) som senare ersattes av direktören T. N. V. Leijon.

⁴ Malmberg Thure, 1997, 40 år med Silja Lines vita båtar, sid. 6

⁵ SOU 1951:10 Bil. VI (sid. 148)

⁶ SOU 1951:10

Utredningen omfattar cirka 170 sidor varav knappt hälften består av olika bilagor. Arbetet förefaller vara väl genomfört, man har försökt att ta med så många aspekter som möjligt. Exempelvis återfinns ritningsförslag på hur de nya båtarna skall se ut där allt från personalhytter till salongsutrymmen är noggrant utritat. Utredningen har även en utförlig ekonomisk redogörelse. Koncentrationen av redogörelsen kommer att ligga på utredningens resultat och inte på beskrivning av utredningsunderlaget.

3.1 UTREDNINGENS BAKGRUNDSBESKRIVNING

I bakgrundsbeskrivningen anger man först skälet till att utredningen tillsattes, här utläses främst två skäl. Det ena anges vara två likalydande motioner som ingavs den 23 januari 1945 till riksdagens första respektive andra kammare från de gotländska riksdagsmännen K. F Söderdahl, Engström och Svensson. I denna motion pekade de på bristerna i trafiken och efterfrågade krafttag från staten för att få en rimlig trafik vad gällde rederiets tonnage och inriktning som motionärerna menade ej var helt upp till den standard som kunde förväntas. Beträffande inriktningen på passagerarverksamheten ansåg motionärerna att rederiet fokuserade på turisttrafiken istället för åretruntpassagerarna. Godshanteringen innebar ett antal omlastningar som var både fördyrande och tidsödande enligt motionärerna. Avslutningsvis framförde motionärerna att staten borde vara operatör istället för ett privat bolag eftersom trafiken var så viktig för Gotland.

I de avgivna yttrandena till motionen framkom ett relativt kompakt motstånd mot att trafiken skulle förstatligas. Opponenternas främsta skäl till att trafiken skulle förbli i Gotlandsbolagets regi var att de ansåg att motionärerna kom med felaktiga uppgifter, att Gotlandsbolaget har skött trafiken tillfredsställande hittills, att Hansakatastrofen skulle inträffat även om fartyget gick i statlig regi samt att motionen var ett resultat av en kampanj mot rederiet. Lantbruksförbundet och Jordbrukets organisationer var de enda som uttalade stöd för motionen och såg gärna att man undersökte möjligheterna till ett förstatligande av trafiken.⁷ Rederiet självt angav i sitt yttrande att det fanns ett visst fog för att fokusera på turisttrafiken eftersom 69% av passagerarna fraktades under månaderna under juni – augusti, medan 31% av passagerartrafiken skedde under resterande nio månader.

Vidare pekade rederiet på att underlaget med passagerartrafiken från Gotland var för litet för att hålla högsta standard, men tack vare turisttrafiken kunde en hög standard på fartygen hållas, det innebar att turisttrafiken gagnade åretruntrafiken. Rederiet fortsatte därefter med att bemöta kritiken mot att tredjeklasspassagerarna ej hade tillgång till hytter/kojer. Rederiet hänvisade till att benämningen tredje klass var ett arv från samarbetet med statens järnvägar samt att denna klassbeteckning motsvarades av däcksklass på andra rederier. Trots detta hade rederiet iordningställt uppvärmda salonger på ett flertal fartyg som även under vissa perioder på året kom att utrustas med järnsängar. För att förstärka argumenteringen pekade rederiet på att antalet tredjeklasspassagerare var mycket lågt i fredstid, i genomsnitt 17 stycken per tur, från oktober 1938 till mars 1939, under vintersäsongen och menade därmed att det var svårt att ta speciell hänsyn till tredjeklasspassagerarnas önskemål.

⁷ GA red. 1945, sid 3-62

Motionärernas påpekande om avgifterna bemötte rederiet genom att upplysa om att det inte endast var den enstaka turens kostnad som skulle täckas i biljett/godspriset, hänsyn måste även tas till reparationer och moderniseringar samt andra löpande och oförutsedda utgifter som kunde drabba fartyget och rederiet. Det faktum att rederiet även önskade en avkastning på investerat kapital togs även upp, rederiet avslutade denna diskussion med att om staten tog över trafiken och väsentligt sänkte avgifterna handlade det inte längre om en ekonomisk verksamhet utan istället om en välgörenhet. Rederiet påpekade även att kriget i sig hade inneburit fördyringar för rederiet främst i form av högre kostnader för driftmedel samt olika försäkringar mot olyckor och resultat av krigsskador, dessa förhöjda avgifter kom att revideras efterhand när allt återgick till en normal nivå.

Avslutningsvis reflekterade rederiet kring motionärernas koppling till att två järnvägsbolag på Gotland, Klintehamn – Roma järnvägsaktiebolag samt styrelsen för Slite – Roma järnväg hade ställt sig positiva till ett förstatligande. Rederiet pekade här på det orimliga att bereda plats dels på kajen för alla järnvägsvagnar samt dels för alla passagerare om de ej kunde vara kvar i vagnarna under överfarten. Rederiet påpekade att man redan hade vissa problem med det största fartyget, *Gotland*, att ta sig in och ut ur Visby hamn under svårt väder. Därtill skulle hamnen behöva muddras för att erhålla ett större djup. Sammantaget såg rederiet att det skulle innebära oerhört stora kostnader att omforma trafiken enligt motionärernas önskemål och såg inte någon ekonomisk bärighet i detta.⁸

Motionernas huvudpunkter, sade utredningskommittén i inledningen, skulle även bli de punkter som kommittén prioriterade i undersökningen. Kommittén fortsatte därefter med att ge en bakgrundsbeskrivning av Gotland i allmänhet och befolkningen i synnerhet där man konstaterade att mer än hälften av Gotlands befolkning fanns inom en radie på 2 - 2 ½ mils omkrets från Visby. Därmed hade man motiverat valet av Visby som den hamn som trafiken skulle utgå ifrån. Kommittén konstaterade därefter att Ångfartygsbolaget Gotland var det rederi som hade bästa kunskaperna i frågan och förutsattes därför vara mest lämpliga till att driva trafiken i statens regi.

3.2 UTREDNINGENS HUVUDLINJER

Utredningen utgick från det allmännyttiga perspektivet och konstaterade att trafiken drabbades av stora variationer i trafikunderlaget på grund av sommarsäsongen. Godsförsändelserna var dock mer stabilt fördelade över året än vad passagerartrafiken var. De fyra färjor som var i trafik ansåg utredningen skulle kunna nedbringas till två eller tre, beroende på om sommartrafiken på Kalmar skulle vara kvar. Dessa faktorer gjorde, enligt utredningen att godsbefodran blev onödigt dyr. Genom att ersätta de så kallade däcksplatserna med en enkelt inredd salong ansåg utredningen att man tillgodosatt den efterfrågade standardhöjningen. Härfter gick utredningen in i en sifferexercis där man redogjorde för antal ton fraktade från gotländska landsbygden in till Visby samt på vilket sätt frakten förmedlades. Man konstaterade att de dubbla infrastrukturerna med järnväg och vanlig väg på i stort sett parallella nätlinjer var ohållbart i längden, speciellt eftersom järnvägen redan gick med förlust. Utredningen konstaterade vidare att om man skall anpassa färjetrafiken efter järnvägen uppstod

⁸ GA red. 1945, sid 7-12

ytterligare ett problem då järnvägen på Gotland var smalspårig och järnvägen på fastlandet var normalspårig. Sammantaget drog utredningen den slutsatsen att en lösning som innebär att tågagnar som kunde köras ombord är orimlig och kommittén skrinlägger därmed detta spår.

Eftersom bilens utbredning ökade väsentligt under senare hälften av 40-talet tyckte utredarna att det sundaste alternativet var att konvertera trafiken till detta nya mönster, vilket i sig innebar några initiala investeringskostnader, men beräknades att efter ett mycket kort tag att visa sig lönsamt. En nackdel med det nya trafikkonceptet var att bolagets investeringskapital låses till två (eventuellt tre) färjor istället för fyra som var det aktuella läget.

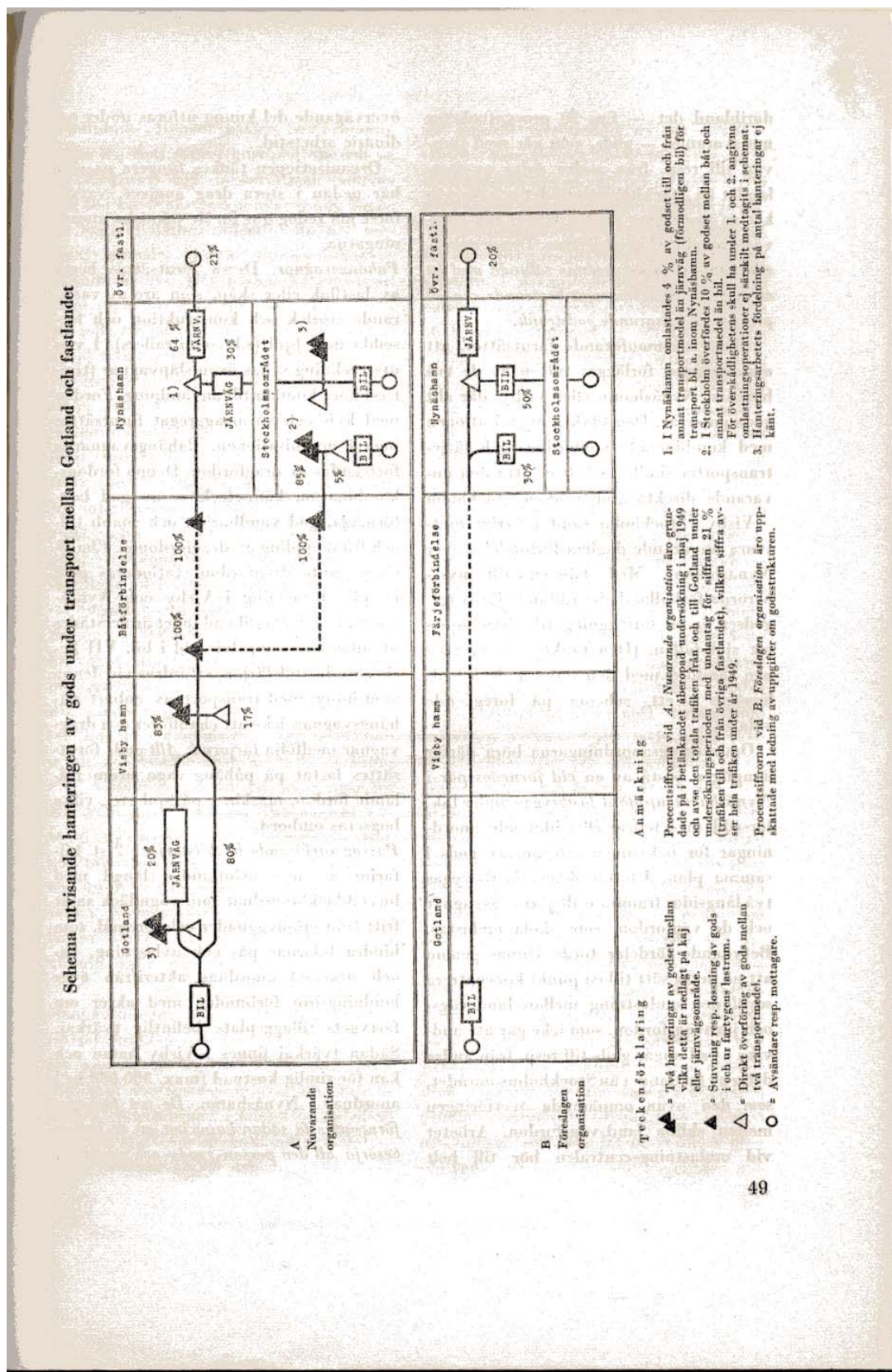
Utredningen slår fast att en omläggning av trafiken var nödvändig, eftersom färjelinjen till Stockholm läggs ned och godset skall färdas samtidigt med passagerarna mellan Visby och Nynäshamn. Därigenom nedbringades restiden, dessutom blev det möjligt att köra dubbla turer med godset vilket ökade linjernas kapacitet. Godset blev det som utredarna fokuserade på när det gällde utvecklingen av detta förslag. Som anledning till denna fokusering angav de att godset utgjorde en stabil grund och var relativt jämnt fördelad över hela året. Godset var även knutet via vissa avtal som därmed gav en ytterligare säkerhet i utvecklingen av nya koncept och fraktmetoder.

Utredarna lanserade ett nytt koncept som kallades ”dörr-till-dörr” vilket innebar att godset lastades på en lastbil som åkte runt och hämtade upp det som skulle fraktas. När lastbilen var full åkte den med färjan över till andra sidan och lämnade av godset på den adress där mottagaren fanns. Ett med stor sannolikhet nödvändigt hjälpmedel, åtminstone för det mindre styckegodset, var en omlastningscentral som packade bilarna så att det paket som låg längst bak kunde lämnas av först. Omlastningscentralen på fastlandssidan skulle även ha möjlighet att hantera spårbundet gods. En fördel som pekades ut var att stora företag som utnyttjade rederiets tjänster och med lätthet fyllde en lastbil/trailer fick allt fraktat snabbt och bekvämt fram till mottagaradressen. En annan del i dörr-till-dörr-konceptet var att hela transporten skulle vara inbakad i avgiften, det innebar att kunden bara betalade en gång och då fick hela tjänsten utförd. Tidigare fick kunden betala varje del av godsets befraktning vilket blev en komplicerad procedur med många parter inblandade.

Utredarna föreslog även att ett system skapades där det mesta av godset fraktades på vardagarna, med enkelturer. Förslaget innebar även att helgerna viks mer åt passagerare med bilar och dubbelturer om nödvändigt. Utredarna räknade med att denna kapacitetsökning skulle täcka behovet för en tid framåt. De pekade dessutom på möjligheten att låta fartygen gå dubbelturer när det behövdes under lågsäsong.

Rent kapacitetsmässigt ansåg utredarna att färjorna skulle kunna ta bilar såväl som lastfordon och gav bildexempel på lastbilar, trailers och kylvagnar bland annat. Genom det föreslagna trafikeringskonceptet eliminerades ett antal omlastningar som kostade inte enbart pengar, i form av löner till personal som skulle sköta omlastningen, utan även tid. Detta framgick tydligt av följande schematiska redovisning i utredningen.

Figur 1, Schema utvisande hanteringen av gods under transport mellan Gotland och fastlandet



Källa: SOU 1951:10, sid 49

Avslutningsvis presenterade utredarna ett koncept för hur ledningen av den nya trafiken skulle utformas. Man pekade på den erfarenhet som ÅG besatt och ansåg att denna var väl värd att ta vara på. Dock ansåg man att det borde finnas en styrelse över ÅG som övervakade och tillgodosåg allmänhetens intressen i trafiken, eftersom denna trafik utgjorde en del av infrastrukturen på samma sätt som vägar och järnvägar på fastlandet. Skillnaden här var dock att man var begränsad till fartygen och det innebar en risk om staten inte kunde kontrollera att det fanns ett rimligt förhållande mellan priserna gällande frakt och passagerare på fartygen i jämförelse med motsvarande på fastlandet. Utredarna föreslog att det nya bolaget skulle benämnas "Gotlandstrafik AB" och bestå av en styrelse med ledamöter både från staten och den lokala näringen samt rederiet och landstinget/kommunerna.

3.3 UTREDNINGENS RESULTAT

Slutsatserna i utredningen bestod i ett förslag där två färjor skulle ersätta de tre färjorna som trafikerade Stockholm och Nynäshamn. Färjan som trafikerade Kalmar kunde eventuellt behållas och utgöra reserv på lågsäsong. Man presenterade ett förslag på utformning av den nya färjan samt utförliga beräkningar på hur mycket pengar som kunde sparas i den nya organisationen. Utredningen konstaterade vidare att konkurrens på linjen inte var substantiellt hållbar i någon längre utsträckning eftersom tillgången på frakt (gods) var begränsat vilket innebar att två parter ej skulle kunna vara verksamma och samtidigt vara ekonomiskt bärkraftiga.

I sammanfattningen pekade utredarna på de svårigheter man haft med samarbetet med ÅG och pekade på att vissa uträkningar därför kan ifrågasättas. Vidare ansåg man att ÅG borde sköta den nya trafiken eftersom ÅG var det bolag som hade längst erfarenhet av trafiken, men det borde tillsättas en styrelse som styrde ÅG där representanter från olika intressegrupper och staten borde ingå. Som en av de starkaste orsakerna till detta angav utredarna att det var orimligt att prissättning på transporter och gods av denna typ (som motsvarar landsväg på fastlandet) skulle fastställas av ett privat bolag utan kontroll från vare sig staten eller allmänheten.

3.4 UTREDNINGSRESERVATION OCH KOMMITTÉMAJORITETENS SVAR PÅ RESERVATIONEN

I den av Svennberg avgivna reservationen pekade han på att en av huvudpunkterna i de två likalydande motionerna var ett krav om att höja standarden för 3:e klass passagerarna, vilket Svennberg ansåg hade uteslutits i utredningen. Svennberg reserverade sig även mot utredningens kritik mot rederiet och pekade på de faktorer som utgjort försvårande omständigheter för rederiet. Bland dessa omnämns krigsutbrottet 1939 som fördröjde beställning av nya fartyg. Svennberg ansåg även att andra möjligheter genom förbättring och rationalisering av nuvarande transportsystem borde beaktas i större utsträckning än vad som nu gjorts.

Kommittémajoriteten lämnade ett svar på reservantens skrivelse. I det 38 sidor långa svaret bemötte man kritiken från Svennberg. Kommittémajoriteten tog på ett flertal punkter upp de svårigheter de hade upplevt i kommunikationen med ÅG. Kommittémajoriteten behandlade därefter besparingsproblematiken och menade att

Svennberg möjligen funnit en billigare lösning på papperet, men att denna lösning skulle kosta samhället mer samt att den inte vore hållbar i längden eftersom den inte jämställde Gotlands godstaxor med motsvarande taxor på fastlandet. Kommittémajoriteten ansåg att Svennberg har blandat ihop nuvarande och den av Svennberg föreslagna trafiken i de korrigeringar som han angivit i sin reservation angående budgeten. Härfter följde en ekonomisk redovisning där kommittémajoriteten punkt för punkt bemötte de av Svennberg ifrågasatta delarna av budgeten. I efterföljande avdelning i kommittémajoritetens svar jämförde man först godsets kapacitet och kvalité med reservantens förslag, där konstaterades att godset utsatts för mindre hantering och fraktades fortare än vad reservantens förslag skulle innebära. Även passagerarna skulle vinna på kommittémajoritetens förslag ansåg de. Avslutningsvis gick kommittémajoriteten igenom tio punkter som reservanten gett kritik på, de behandlade bland annat rederiets motstånd till att införa bilfärjor och hänvisade till att sådana finns i trafik i såväl Öresund som engelska kanalen, vilka anses som bitvis besvärliga vatten (och skulle därför även klara av att gå i Östersjön). Kommittémajoriteten tog även upp ägarsituationen och påpekade att man ansåg att ÅG skulle finnas kvar som operatör men att inflytandet från gotländskt näringsliv och staten måste öka.⁹

Sammanfattningsvis lämnades en motion, från tre gotländska socialdemokratiska riksdagsledamöter, om förbättrande och förstatligande av färjetrafiken mellan Gotland och fastlandet. Motionen resulterade i att riksdagen tillsatte en utredning. Resultatet av utredningen var ett förslag som dels lanserade ett nytt godshanteringskoncept, benämnt dörr-till-dörr, samt en ny fartygstyp som kunde lasta rullande fordon direkt utan att lyftas ombord. En av kommittéledamöterna lämnade en reservation mot siffror i kalkylen samt att omställningen skulle bli för kostsam för rederiet. De övriga kommittéledamöterna besvarade kritiken men stod fast vid sitt förslag.

4 DEN KOMMUNALA INSTÄLLNINGEN

4.1 KORT BAKGRUNDSBESKRIVNING

Den 1 januari 1952 skedde en stor sammanslagning som innebar att 92 socknar / kommuner slogs ihop till 13 stycken varav Klintehamn var en av dem.¹⁰ Visby berördes ej av denna sammanslagning eftersom man redan var en egen enhet. Jag kommer därför att undersöka protokoll från både Visby stadsfullmäktige och Klintehamns kommunalfullmäktige för att se hur man tänkte när det gäller sjöfarten till fastlandet och hamnarnas utveckling. Orsaken till att jag undersöker Klintehamn kommer sig av att det under senare delen av femtiotalet etablerades en linje mellan Klintehamn och Öland, sedermera Kalmar. Syftet är att undersöka de bågge kommunfullmäktiges resonemang för att se om det där går att identifiera några faktorer som gjorde att utvecklingen tog den väg som den gjorde.

⁹ Riksarkivet, 1945 års Gotlandskommittés arkiv

¹⁰ De övriga var Dalhem, Fårösund, Haydhem, Hemse, Hoburg, Ljugarn, Lärbro, Romakloster, Slite (köping), Stenkumla, Stånga och Tingstäde.

4.2 FULLMÄKTIGES PROTOKOLL

Under 1951 behandlade Visby stadsfullmäktige främst två ärenden som rörde hamnen och sjöfarten som var intressanta. Det ena ärendet gällde en förstärkning för att sjön ej skulle rasera ett planerat nybygge av A.B. Gotlands-Frys.¹¹ Det andra ärendet gällde stadsfullmäktiges svar på Gotlandskommitténs utredning och förslag. För efterföljande år, 1952-55 rörde frågorna mest nivåerna på hamntaxorna samt andra mindre ärenden som jag valt att inte kommentera.

Ett stort ärende var det beslut som stadsfullmäktige hade att ta angående svaret till Gotlandskommittén. Stadsfullmäktige fick uppdraget av länsstyrelsen och beslöt att inhämta yttrande från drätsekammaren och hamndirektionen. Svar skulle lämnas inom tre månader.¹²

I början av oktober kom ärendet upp på bordet igen och då hade stadsfullmäktige fått in de yttrandesvar de ansåg sig behöva för att avge ett svar till utredningskommittén. Ett splittrat fullmäktige röstade efter två votering för att bifalla drätsekammarens förslag till svar. Att det blev två voteringar berodde på att det fanns flera reservationer som avgivit egna förslag till svar och för att få ett motförslag mot drätsekammarens förslag krävdes detta något komplicerade förfarande. Drätsekammaren hade i sin omröstning om vilket förslag som skulle ges till kommittésvar haft fyra röster plus ordförandens röst för förslaget och fyra röster mot förslaget. Man inleder svaret med att konstatera att man inte avsåg att granska den tekniska lösningen utan koncentrerade sig på den ekonomiska redovisningen. Kammaren kom efter en kort diskussion där en jämförelse med Kalmar hamns taxor fram till att det inte var möjligt att sänka taxorna i Visby hamn utan att det belastar Visby stad, vilket det inte fick göra enligt gällande förordningar. Kammaren sluter sig därför till att en eventuell sänkning av hamntaxorna är förbundet med statligt stöd. Drätsekammaren intygade därefter att de till fullo stödde det avgivna svaret från hamndirektionen, därefter övergick kammaren till att i mer allmänna ordalag ge sin mening i frågan. Den framskjutna position Visby hade som turistort måste bibehållas, förutsättningar för detta var bland annat snabba och bekväma förbindelser. Vidare konstaterade drätsekammaren att Gotlands befolkning med all rätt ville se en utveckling som i möjligaste mån likställde transporterna med de förhållanden som rådde på fastlandet och menade då främst kostnadsfrågan. Kammaren fortsatte:

Därvid bör beaktas, att passagerarna tillhöriga personbilar kunna beredas samtidig överfart. Den föreslagna färjetrafiken synes tillfredsställande lösa detta speciella problem.¹³

Därefter avslutades svarsförslaget med att man konstaterade att det fanns avsevärda fördelar med att införliva representanter från öns kommunala organ, industrier och andra företagareorganisationer samt öns befolkning i det företag som var ansvarigt att sköta transporterna mellan Gotland och fastlandet eftersom denna transport var av sådan vikt för ön.¹⁴

¹¹ Gotlands Kommunarkiv (GotKA), Stadsfullmäktige i Visby 1951, 13 februari § 18

¹² GotKA, Visby, 1951, 26 juni § 112

¹³ GotKA, Visby, 1951, 9 oktober § 132 bilaga 132 a

¹⁴ GotKA, Visby, 1951, 9 oktober § 132 bilaga 132 a

Till detta förslag från drätelsekammaren bifogades även hamnkassören Thure Gerentz förslag. Hamnkassören började med att konstatera att Gotlandskommittén hade, när det gällde kostnader som var förbundna med Visby hamn, näst intill till fullo följt det förslag som utarbetats av 1944 års hamnutredning. Därefter klargjorde hamnkassören att även andra rederier som trafikerade Visby hamn måste räknas in för att få fram den reella förändringen på den ekonomiska sidan. Efter en snabb redogörelse konstaterade hamnkassören att inkomsterna från varuavgifterna skulle halveras. Det innebar enligt honom att inkomsterna för år 1950 kunde beräknas till knappt 314.600 kronor och att underskottet då skulle uppgå till ca 300.800 kronor. Även om andra avgifter som fartygsavgifter skulle kunna justeras uppåt samt att statliga bidrag skulle kunna utökas något såg inte hamnkassören att det kunde täcka den förlust som beräknades uppstå. Vidare konstaterades det att Visby hamn fungerade redan nu som centralstycke-godshamn och om man skulle följa kommitténs förslag skulle Visby förbli detta men den tunga trafiken skulle dirigeras om till annan hamn. Detta innebar ytterligare minskade inkomster för Visby hamn konstaterade hamnkassören. Tillämpningen av en frakttaxa som inräknar hamnavgifterna har hamnkassören inget emot, det kom att tillämpas på samtrafikgodset redan under hösten 1951.¹⁵

I den av P.M. Bengtson, Simon Carlson och H.G. Engström avgivna reservationen framhölls att det rådde tveksamheter i kommitténs tekniska och ekonomiska beräkningar som påtalats av expertis. Vidare höll de med om att sjöfartsförbindelserna skulle vara så bra som möjligt, precis som drätelsekammaren påpekade, men de undertecknade ansåg att kommitténs förslag ej till fullo fyllde detta krav. De pekade på hamnkontorets åsikt om att fartyget borde gå upp emot 18 knop för att vara riktigt modernt. Kalmartrafikens försvinnande, som den gjorde enligt kommitténs förslag, ansåg de undertecknande vara ett bakslag främst för turisttillströmningen. De tekniska lösningarna var av sådan paritet att de ekonomiska skiljaktigheterna i redovisningen var av ringa karaktär. Avslutningsvis uppmanade de undertecknande att frågan fick en snabb lösning för att underlätta ÅG:s planering för framtiden.¹⁶

Hans Pettersson pekade även han på utredningens oklara tekniska och ekonomiska faktorer i sin reservation. Vidare ansåg han att man måste ta väg- och vattenbyggnadsstyrelsens yttrande på mycket stor allvar eftersom den fick anses som tungt vägande. Även hamnkaptenens yttrande talade mot förslaget menade Pettersson. Avslutningsvis pekade han på att en av de punkter som skulle undersökas var att förbättra situationen för passagerarna, detta hade ej åstadkommits genom att öka antalet sittplatser och minskat antal hyttplatser ansåg han.¹⁷

Hamndirektionen ifrågasatte om ett färjeläge var tillräckligt, vidare ansåg man att det föreslagna fartygets djupgående i förhållande till överbyggnad var felaktigt och kom att innebära instabilitet. Man erinrade om att en fördjupning av hamnen skulle kosta mycket och att denna kostnad borde täckas av staten eller det rederi som skulle bedriva trafiken.¹⁸

Hamnkaptenen, A. Johansson, inledde sitt yttrande med att konstatera att kommittén haft fartyget *Peter Wessel* som förebild, men då *Peter Wessel* hade ett djupgående på

¹⁵ GotKA, Visby, 1951, 9 oktober § 132 bilaga 132 b

¹⁶ GotKA, Visby, 1951, 9 oktober § 132 bilaga 132 c

¹⁷ GotKA, Visby, 1951, 9 oktober § 132 bilaga 132 d

¹⁸ GotKA, Visby, 1951, 9 oktober § 132 bilaga 132 e

4,8 meter så hade kommittén varit tvungna att minska detta till 3,6 för att kunna angöra Visby hamn. Han konstaterade att det var nödvändigt att minska höjden över vattenytan om man minskade djupgåendet, annars fick man bygga in stabilitet i fartyget med hjälp av tekniska lösningar. Hamnkaptensens åsikt om detta uttrycktes i följande mening. ”Att vid ett nybygge allaredan från början tillgripa konstlade medel för att ernå tillräcklig stabilitet anser jag därför förkastligt.”¹⁹ Han pekade vidare på att med tanke på ett fartygs livslängd borde hastigheten vara sådan att den var god för hela denna period, d.v.s. 18-20 knop. Det skulle också innebära att ett fartyg skulle klara av att sköta trafiken om det andra skulle bli tvunget att tas ur drift, med undantag för trafiktoppar.

Hamnkaptensens såg vissa svårigheter med att lägga färjeläget i norra delen av hamnen eftersom sjön tärde hårt på denna sida och tarvade relativt ofta reparationer, därav måste man ha två färjelägen. Dessutom var utrymmet inte tillräckligt, så man måste ta land från holmen eller skeppsbron i anspråk. Hamnkaptensens påminde även om problemen med att angöra Visby hamn speciellt när det var hårda västliga och nordvästliga vindar. Han menade dock att om den föreslagna förlängningen av norra vågbrytaren genomfördes, kom problemen näst intill att elimineras. Som avslutning konstaterade hamnkaptensens följande; ”Som allmänt omdöme anser jag att de föreslagna färjorna, efter nödvändig omarbetning av ritningarna och ökning av maskinstyrkan, väl kunna fylla sin uppgift. Då de dessutom i navigatoriskt hänseende sannolikt kommer att utrustas med såväl radar som ekolod och övriga hjälpmedel av senaste data.”²⁰

Hamndirektionens förslag till yttrande inleddes med en diskussion kring hamntaxorna och framhöll att en sänkning ej var möjlig utan att den minskade inkomsten täcktes från något håll, enligt författningsstadgorna skulle den ej täckas av Visby stad. Därefter tog hamndirektionen upp hamnkaptensens synpunkter på det föreslagna fartygets konstruktion och ansåg att det var nödvändigt att följa de av hamnkaptensens givna synpunkterna. Hamndirektionen stödde stadsfullmäktiges uttalande om att hålla Visby bland de främsta turistorterna i landet, och konstaterade även att detta var en nationalekonomisk angelägenhet. Visby borde sträva efter att bli likställt den övriga befolkningen i Sverige och därför borde man nedbringa alla kostnader som var relaterade till transportkostnaderna. Därtill borde det vara möjligt för passagerarna att medföra sin bil samtidigt. Hamndirektionen ansåg att kommitténs förslag inte till fullo löst denna uppgift. Även de osäkra och oklara faktorerna av teknisk och ekonomisk art gjorde att det krävdes en genomgripande omarbetning av förslaget innan det kunde godkännas ansåg Hamndirektionen.²¹

Ivar Pettersson instämde i sin reservation till fullo med drättselkammaren men ville med sin reservation poängtera att järnvägens framtid borde utredas separat, speciellt eftersom det var hans uppfattning att Gotlands befolkning ville behålla den.²²

Vid genomgången av protokollen från Klintehamns kommunalfullmäktige fann jag inget beslut som rörde ombyggnad eller utökning av hamnen som skulle underlätta eller förbättra trafiksituationen.

¹⁹ GotKA, Visby, 1951, 9 oktober § 132 bilaga 132 f

²⁰ GotKA, Visby, 1951, 9 oktober § 132 bilaga 132 f

²¹ GotKA, Visby, 1951, 9 oktober § 132 bilaga 132 e

²² GotKA, Visby, 1951, 9 oktober § 132 bilaga 132 g

4.3 EFTERSPEL

I stadsplanen för Visby som framlades 1965 kunde man spåra en viss besvikelse över den första bilfärjans begränsade kapacitet. Det framgick dock att man insåg betydelsen och nyttan av den nya fartygstypen och markerade tydligt i planen att det hamnområde som var avdelat måste expanderas för att kunna iordningställa fria ytor åt fartygens väntande last om man skulle kunna utnyttja de förkortade liggetiderna som det nya transportsystemet innebar.²³

Detta framhölls också i den minnesskrift som gavs ut 1970 med anledning av den förestående hopslagningen till en enda kommun på ön. I minnesskriften gavs en kort beskrivning av Visby hamns utveckling, i slutet av texten skrivs bland annat angående utbyggnaden 1963;

Trots den nya utbyggnaden är hamnförhållandena i Visby inte fullt tillfredsställande, då hamnen kan vara svår att angöra, och vågskyddet vid norra vågbrytaren ger inte full säkerhet åt fartygen, då vågorna slår över vågbrytaren.²⁴

Därefter gavs en beskrivning av den trafik som ÅG drev och vilka linjer som trafikerades, samt att en stor del av ombyggnationen i hamnen har gjorts eftersom bolagets fartyg hade förändrats och ställt nya krav på hamnen säkerhetsmässigt. Vidare poängterades att rederiet hade en ökande andel frakt och att denna frakt till största delen skedde på trailers. Hamnbeskrivningen i minnesskriften avslutades med att nämna att AB Sjölinjer även bedrev godstrafik på Visby, dock med främst skrymmande gods.²⁵

Sammanfattningsvis har Visby stadsfullmäktige behandlat frågan en gång då den kom upp som begäran om ett remissvar från kommittén. Fullmäktige fokuserade i stort på finansieringen och menade att medel måste tillskjutas från staten för att det skulle bli möjligt att bygga om hamnen till den nya fartygstypen samtidigt som godsavgifterna skulle sänkas. Klintehamns kommun hade inte behandlat frågan om utveckling av hamnen ur detta perspektiv, men Klintehamn var ej heller tillfrågade av kommittén.

5 TIDNINGARNAS RAPPORTERING

Vid den första preliminära genomgången av tidningarna, som syftade till att ge en överblick, fann jag två intressanta faktorer. Den första var att allmänhetens åsikter ej framfördes i form av insändare i någon större omfattning, den andra intressanta iakttagelsen var att det fanns vissa månader som jag borde undersöka noggrannare än andra. Dessa månader var januari 1951 när utredningen offentliggjordes, juli 1954 när köpet av *Kronprinsessan Ingrid* undertecknades samt slutligen juni 1955 när

²³ Philip Arne, 1965, Generalplan för Visby, Visby, sid. 197-200

²⁴ Andersson K.G., 1970 sid 219

²⁵ Andersson K.G., 1970 sid 219f

Kronprinsessan Ingrid omdöpt till *Christofer Polhem* levererades. För att erhålla synpunkter från allmänheten har jag med massmedias hjälp gått ut och frågat efter åsikter, dessa finns redovisade i det efterföljande kapitlet. De dagliga lokala morgontidningar som utgavs under början av 1950-talet var tre till antalet, dels moderata Gotlands Allehanda (GA), därefter bondeförbundets (centerpartistisk) Gotlänningen samt socialdemokratiska Gotlands Folkblad (GF). Rent omfångsmässigt hade GA generellt några fler sidor än GF och Gotlänningen. Däremot förefaller det som att GF hade en något högre frekvens av insändare, något som för övrigt ligger långt under de nivåer som återspeglas i nutidens dagstidningar.

5.1 TIDNINGARNAS RAPPORTERING OM UTREDNINGEN

Gotlands Allehanda skrev om utredningen den 19 januari 1951. Under rubriken ”Järnvägstrafiken på ön bör slopas. – Bilfärjor ska ersätta Gotlandsbåtarna” står bland annat att kommittéförslaget beräknades spara 2 miljoner kronor och 200 anställda. Tidningen hade även en utförlig redogörelse för vad kommittén hade kommit fram till, redogörelsen löpte över tre sidor. Den var helt befriad från egna ståndpunkter och tar bara upp det som kommittén hade kommit fram till.²⁶ Tre dagar senare tog GA upp utredningen igen och koncentrerade sig denna gång på fartygsförslaget. Under rubriken ”De nya gotlandsfärjorna” redovisades kommitténs ritningsförslag på de nya båtarna med hjälp av fyra bilder. Marschfart skulle vara 11 knop och den maximala hastigheten var satt till 13 knop. GA lämnade en brasklapp som avslutning angående tidningen Barometern i Kalmar som uppgivit att trafiken mellan Gotland och Kalmar skulle bibehållas enligt kommittén, GA konstaterade dock att de inte kunde finna någon grund för Barometerns påstående i utredningen.²⁷

Gustav Svedman, den fjärde och sista riksdagsledamoten från Gotland som inte var med och skrev motionerna, kommenterade dels sin frånvaro men speciellt kommitténs förslag under rubriken ”Gotlandskommitténs förslag”. Svedman menade att hans farhågor hade besannats om att trafiken koncentrerades till en enda hamn, vilket inte var bra enligt honom. Problemet med trängsel ombord ansåg han var naturligt eftersom rederiet hade dels dragits med interna problem men även förhöjda avgifter på bränsle till fartygen. Men framför allt hade en stor kapacitetsförlust inträtt i och med att flaggskeppet *Gotland* hyrdes av militären under andra världskriget. Han slog vidare ned på att det innebar en stor risk för Gotlands infrastruktur att avlägsna järnvägen med tanke på bilarnas beroende av bensin och gummi/däck. Vad skulle hända om Gotland blev avskuret en längre tid, undrade han. Fördelen med järnvägen var ju att det gick att driva loken på icke importbaserat bränsle, exempelvis torv och ved. Svedman avslutade med att hålla med Svennberg, som Svedman betecknar som den ende sjöfartskunnige av kommitténs ledamöter, i hans åsikter om att det skulle visst gå att få en lite folkligare förankring i den nuvarande styrelsen och därmed höja insynen för trafikanterna. Svedman påpekade även att det vore bra om kommitténs arbete kunde avslutas i ett relativt skyndsamt skeende eftersom det uppenbarligen innebar ett orosmoment för rederiet och riskerade att hämma dess utveckling, precis tvärtemot vad som önskades.²⁸

²⁶ GA 1951, 19 januari

²⁷ GA 1951, 22 januari

²⁸ GA 1951, 23 januari

I övrigt hade GA en artikel om en bärplansbåt²⁹ i början av månaden, dock är denna artikel mer faktabaserad än Gotlänningens. GA skriver att det kommit en bärplansbåt som tar 80 passagerare och kan göra 35 knop. Man konstaterar att den är främst avsedd för skärgårdstrafik och insjöfart samt att den är snabbast i världen enligt konstruktörerna.³⁰ GA tar även upp förslaget på en tågförbindelse mellan Malmö respektive Göteborg till Kalmar och med anpassad anslutning till gotlandsbåten.³¹ Tidningen tog i en artikel upp Visby hamns inkomster. Under rubriken "Nytt uppbördsrekord i Visby Hamn" skrev man att hamnen hade tjänat ännu mera pengar, det var främst genom kranavgifter och platsavgifter samt fartygsdito.³²

Den 22 maj hade GA en artikel på sidan tre med rubriken "Gotlandsfärjor på tapeten hos "företagarna"" i ingressen kunde man läsa följande;

Det kommer att gå sakta, menade flera röster, när Gotlandskommitténs färjor igår diskuterades på Företagarföreningens årsmöte på Stadshotellet, där ett 20-tal personer var närvarande. Riksdagsman Georg Pettersson talade om förslaget och sedan framställdes en del frågor, men någon skarpare debatt blev det inte.³³

På mötet tog man upp färjornas låga hastighet samt det faktum att bilismen ökade stadigt. Det konstaterades att det redan nu var näst intill omöjligt att få plats med bilen om man skulle åka över under sommaren. Att tillbringa 6-7 timmar på båten var väldigt lång tid, 3-4 timmar är acceptabelt framkom i diskussionen. Mötet undrade över varför det inte fanns alternativ framtagna med trafik till Västervik eller Oxelösund och inte enbart Nynäshamn. Pettersson svarade att man gärna såg en färja till smålandskusten i framtiden, men det för tillfället avgörande var Nynäshamns närhet till Stockholm. Han svarade vidare att en snabbare färja skulle inte gagna något i nattrafiken, det skulle ske på bekostnad av utrymmen ombord som då istället skulle tas i anspråk av ett större maskinrum.

Vidare dryftades problemet med att 200 arbetare skulle bli friställda när lastning och lossning ej längre var aktuellt. Mötets deltagare befarade att det skulle bli svårt att hitta nya arbeten till dem när alla yrken är så avancerade som det är. Riksdagsmännen Pettersson och Svensson samt dir. Allie Korsell var av motsatt åsikt och menade att 200 grovarbetare var välkomna på arbetsmarknaden. Avslutningsvis framförde Byggmästare Leonard Johnsson, Slite, att han ansåg att det var ett onödigt stort och riskabelt projekt med tanke på att Visby hamn var för liten för de tilltänkta färjorna. På detta replikerade Svensson att han hade en förhoppning om att få höra något från den speciella hamnutredning som pågick.³⁴

²⁹ En båttyp som är utrustad med bärplan, "vingar", på skrovets undersida som gör att fartyget till en viss del lyfts upp ur vattnet vilket därmed minskar friktionen och därmed möjliggör att fartyget kan uppnå högre hastighet än utan bärplanen.

³⁰ GA 1951, 10 januari

³¹ GA 1951, 29 januari

³² GA 1951, 13 januari

³³ GA 1951, 22 maj

³⁴ GA 1951, 22 maj

Gotlands Folkblad (GF) hade vissa likheter i texterna med GA, men GF skilde sig rejält på vissa andra punkter. Redan den 18 januari hade GF en notis om att utredningen släppt sitt betänkande.³⁵ Dagen efter publicerar GF en artikel som är skriven av Tidningarnas Telegrambyrå i Stockholm under rubriken "Semitrailers melodin för Gotlandskommittén", här återgav tidningen en saklig och relativt ofärgad sammanställning av vad kommittén hade kommit fram till. Det fanns dock vissa nyanser som tydde på att tidningen/skribenten var något negativt inställd till utredningsförslaget, omfånget var en knapp helsida.³⁶ Tidningen fortsatte sin redovisning tre dagar senare och skrev bland annat "Bilfärjan skall kunna göra 10,7 knop"³⁷ samt "101 platser i hytt och 400 i salong"³⁸ det fanns en ritningsbild på fartyget i profil samt en bild på bryggan och skorstenen. Omfånget var en kvartsida (förstasidan) samt nästan en helspalt inne i tidningen.³⁹

I övrigt hade även Gotlands Folkblad en kort beskrivning samt en bild på en bärplansbåt.⁴⁰ Tidningen hade även en redogörelse av hamninkomster med mera, liknar till stor del texten i GA som handlade om samma ämne.⁴¹ Förutom detta återger GF en artikel från Expressen under rubriken "Biltur till Gotland". I den inledande historiska återblicken beskrev Expressen det negativa i att Gotlandsbolaget haft en särställning inom trafiken, vidare beskrev man det stora missnöjet som befolkningen känt inför trafiken och då speciellt de förhållanden som fram tills alldeles nyligen rått för tredjeklasspassagerarna. Expressen tog även upp att rederiet drevs av ekonomisk vinning vilket hade slagit hårt mot den gotländska befolkningen. Med kommitténs förslag hade klimatet lättat något och skapat möjligheter för att en diskussion om trafikens utveckling skulle kunna föras.⁴²

Gotlänningen skrev den 19 januari 1951 om utredningens redovisning och förslag till lösning. Det var en relativt stor artikel som täckte en helsida och gick igenom huvuddragen i utredningen. Svennbergs reservation fanns redovisad på separat sida i tidningen. Nästkommande dag fortsatte redovisningen av utredningen tidningen hade även en intervju med Åke Wahlgren som yttrade sig om utredningen.⁴³ Den 22 januari presenterades de färjor som kommittén har tagit fram. Därefter tog inte tidningen upp så mycket mer om utredningen. Av det som tidningen i övrigt skrev om under månaden kan särskilt beaktas en krönika som involverar en bärplansbåt i aluminium samt snabbtåget "Gotlänningen" som skulle gå mellan Kalmar och Göteborg respektive Kalmar och Malmö.^{44 45}

³⁵ GF 1951, 18 januari

³⁶ GF 1951, 19 januari

³⁷ GF 1951, 22 januari

³⁸ GF 1951, 22 januari

³⁹ GF 1951, 22 januari

⁴⁰ GF 1951, 11 januari

⁴¹ GF 1951, 13 januari

⁴² GF 1951, 30 januari

⁴³ Gotlänningen 1951, 20 januari

⁴⁴ Gotlänningen 1951, 10 januari

⁴⁵ Gotlänningen 1951, 29 januari

5.2 KOMMITTÉMAJORITETENS SVAR PÅ RESERVATIONEN

Den 18 juni på tredje sidan redogjorde Gotlands Allehanda för kommitténs svar på reservationen. Den inledande ingressen lydde som följer.

Gotlandskommittén har nu slutat sitt arbete genom att till kommunikationsministern överlämna ett bemötande av ledamoten Svennbergs reservation. Denna avgavs i utförligt skick efter det att kommittébetänkandet avlämnats i januari i år.⁴⁶

Kommittén (förutom Svennberg) avvisade kritiken som Svennberg framförde i sin reservation. Kommittén menade att det stora siffermaterialet som framtagits utgjorde en tillräcklig grund och genom att studera siffrorna kunde man dra slutsatsen att beräkningarna är korrekta. Kommittén menade vidare att de alternativa förslag som Svennberg lagt inte var mer kostnadsbesparande än de förslag som kommittén själva lagt. Vidare pekade man på att det framtagna förslaget gagnade gotlänningarna under september – maj då kapaciteten på hytter och salongsplatser överskred efterfrågan. Kommitténs förslag innebar även att dubbla turer var möjligt under sommarmånaderna till skillnad från reservantens förslag.

Enligt kommitténs mening är en planering, som ej tar sikte på att ordna personbilstransporter mellan Gotland och fastlandet bekvämt och till skäligen priser, orealistisk och till nackdel för turismen.⁴⁷

Kommittén menade att deras förslag ej var att beteckna som radikalt, eftersom denna typ av trafik redan utgjorde en stor andel när det gällde liknande transportsträckor med kombinationen av last och passagerare. Avslutningsvis pekade kommittén på att man gällande ägar- och driftförhållandet siktat på att behålla den gotländska förankringen i bolaget men att en statlig överinsyn var nödvändig, vilket innebar att Ångfartygsbolaget Gotland även i fortsättningen hade en given plats i linjesjöfarten mellan Gotland och fastlandet.⁴⁸

Några dagar senare, den 26:e, återgav GA en artikel från Svenska Järnvägstidningar. Man framförde i denna artikel relativt skarp kritik mot utredningen och dess förslag. Bland annat konstaterade man att ”sakkunniga” kunde begå misstag. Man pekade också på att det var skillnad på öar och öar, att det inte gick att jämföra Gotland och Rügen. Avslutningsvis skrev man; ”Vad har då SOU 1951:10 kom. dep:t för uppgift att fylla? Vi tillåta oss sammanföra vad som angivits och påstås i anslutning därtill i det korta uttrycket: - En konstruktion.”⁴⁹

Även Gotlänningen tog in en artikel från en annan tidning. Denna gång kom artikeln från Expressen som pekade på det lustiga i att det gavs en reservation som sedan besvarades och Expressen undrade om reservanten skulle svara på kommitténs svar på reservantens reservation till utredningen, vilket till slut skulle bli en oändlig röra. Expressen pekade även på att det föreföll vara ett visst rävspel omkring det hela eftersom reservanten avgav sin reservation efter att utredningen lämnats till

⁴⁶ GA 1951, 18 juni

⁴⁷ GA 1951, 18 juni

⁴⁸ GA 1951, 18 juni

⁴⁹ GA 1951, 26 juni

kommunikationsdepartementet men i lagom tid för att komma med i den tryckta versionen. Vidare konstaterade Expressen att reservanten snarare hade styrkt kommitténs förslag istället för att försvaga det som man misstänkte var den ursprungliga tanken till reservationen. Expressen förvånade sig över det kompakta motstånd som Gotlandsbolaget hade hållit, dels genom att vägra samarbeta med kommittén och dels genom att inte anvisa några egna förslag på lösningar. I slutet av artikeln tog Expressen upp likheterna med det motstånd som bland annat Gotlandsbolaget satte upp när det var tal om att bygga ett flygfält i Visby för att få igång reguljärtrafik.⁵⁰

Även Gotlands Folkblad återgav reservantens synpunkter i en artikel. Tidningen skrev bland annat att Svennberg, i sitt yttrande till kommunikations-departementet, starkt motsatte sig det svar som kommittémajoriteten avgivit på hans reservation. Han ansåg att svaret var starkt polemiskt och att slutsatserna var nära nog kränkande. Svennberg ansåg även att en opartisk granskare borde tillsättas för att reda ut huruvida vilka beräkningar som var riktiga, de siffror som kommittémajoriteten hade använt eller de siffror som han hade använt. Han menade vidare att det fanns planer på nytt fartyg som skulle innebära en rationalisering men kommittén hade inte tagit någon vidare notis om detta.⁵¹

Några dagar senare tog GF upp marinchefens åsikter. Han ansåg det vara en nackdel att antalet fartygsenheter sjönk till tre istället för fem. Han ansåg även att de förslagna fartygens hastighet var för låg, den borde istället vara ca 18 knop med hänsyn till faran från flyg och ubåtar i krigstid. Vidare ansåg han att landgångsklaffar och dylika anordningar borde vara konstruerade så att de gick att använda i andra hamnar än just de som Gotlandsbolaget trafikerade. Avslutningsvis hade marinchefen vissa betänkligheter gällande konstruktionen och menade att en vind akterifrån kunde innebära att vatten slog in på bildäck och orsakade instabilitet i fartyget.⁵²

Under rubriken ”Fria ord” publicerade GF en insändare från läsaren Eskil Q. Han konstaterade att marinchefen ansåg att Gotlandsutredningen hade fokuserat på godshanteringen. Insändaren ifrågasatte därefter marinchefens kunskaper om Gotlandstrafiken eftersom han, så vitt insändarskribenten kunde dra sig till minnes, hade utnyttjat SAS tjänster vid transporter till och från Gotland. Eskil Q. beskrev sedan om hur han upplevt den trängsel som uppstod när döda djurkroppar och annat gods skulle bäras ombord samtidigt som passagerare skulle använda samma landgång för embarkering. Mot slutet av insändaren ondgjorde sig skribenten över att redaren inte tog större hänsyn till de dyrt betalande passagerarna, han ifrågasatte om detta system lönar sig i längden och avslutade insändaren med följande uppmaning till rederiet: ”»Man skulle vilja ge det rådet: Reta inte djuren, de retar sig själva.»”⁵³

Påföljande dag har GF en stor artikel om en debatt som företagits kvällen innan, rubriken är ”Här diskuteras för eller mot ÅB Här skulle diskuteras för Gotland” och i ingressen kan man läsa;

⁵⁰ Gotlänningen 1951, 25 juli

⁵¹ GF 1951, 1 september

⁵² GF 1951, 5 september

⁵³ GF 1951, 11 september

Vid gårdagens debatt i läroverksaulan om bilfärjetrafiken till fastlandet inledde redaktör Artur Nilsson kvällens förhandlingar med att redogöra för orsakerna till debatten. Han ansåg att en viss tveksamhet gjort sig gällande bland den stora gotländska allmänheten, när det gäller att tyda det framtida betänkandet. Detta var orsaken till att man ansåg en diskussion vara på sin plats.⁵⁴

Tidningen redovisade sedan förloppet av diskussionen, som återges i denna uppsats i starkt komprimerad version. Diskussionen inleddes av Svennberg som redogjorde för sina ståndpunkter. Han konstaterade att kommittén endast lyckats att ta fram en enda teknisk lösning trots att de haft sex år på sig. Detta härrörde sig till en fientlig inställning bland de övriga kommittéledamöterna gentemot rederiet, vilket även resulterat i ett dåligt samarbete mellan kommittén och Gotlandsbolaget, ansåg Svennberg. Han berörde därefter tonnaget och problemet som skulle kunna uppstå med för få fartyg. De lilla antalet hytter var något som Svennberg kommenterade, liksom taxorna och hamnavgifterna. I övrigt rörde kritiken sådant som fanns återgivet i reservationen.

Efter Svennberg var det kommittéledamoten Petterssons tur att svara. Han började med en rad reprimander till Svennberg och ansåg att man kunde få intrycket av att Svennberg inte varit med i kommittén. Pettersson försvarade sedan kritiken från Svennberg. Som exempel tog han upp självklarheten med att gotländska grönsaker skulle kunna finnas i Stockholms saluhallar dagen efter de skördats. Han ansåg att hyttkapaciteten inte utgjorde något större problem, dessutom fanns möjligheten att konvertera vagnsdäcket till hyttavdelning när det krävdes. Därefter öppnades upp för en diskussion där frågor om kommitténs beräkningar, nackdelen att godset måste fraktas från Stockholm till Nynäshamn samt det negativa med den statliga "infiltrationen". Kapten Torsten Smitterberg framförde att motorernas kapacitet var för låg, båtar som går i tretton knop byggdes redan för 50-60 år sedan.⁵⁵

Samma dag ägnade GF hela ledaren åt diskussionen kvällen innan. I ledaren konstaterades att trots den långa rad av experter som radats upp från redarhåll och järnvägsbolaget lyckades de inte krossa Pettersson och kommittéarbetet. Ledaren konstaterade även att Pettersson hade lyft hela diskussionen från siffer- och detaljdiskussion till en högre nivå där han fått stöd från bondeorganisationen som var en av de största och viktigaste organisationerna på Gotland. Slutsatsen i ledaren blev att opponentererna hade monopolföretagets bästa framför sig och inte Gotlands bästa.⁵⁶

Diskussionen fick en fortsättning dagen efter, den 13 september, när LRF hade en extra stämma. Argumenten var nu fokuserade på det faktum att Gotland skulle kunna jämföras med fastlandet, ur konkurrenshänseende, genom det av kommittén framlagda förslaget. Som exempel togs Skåne upp som har en betydligt längre sträcka till Stockholm och dess marknad men trots detta lyckades leverera sina varor så att de kunde saluföras på morgonen, dagen efter de har skördats. I övrigt handlade debatten om expertutlåtanden och hur mycket dessa var värda, huruvida kalkylerna stämde med verkligheten och var fokus egentligen låg, Gotlands bästa eller rederiets bästa. Det spekulerades i vad som skulle hända om rederiet motsatte sig förslaget och

⁵⁴ GF 1951, 12 september

⁵⁵ GF 1951, 12 september

⁵⁶ GF 1951, 12 september

avvecklade verksamheten innan att staten hunnit upprätta det nya transportsystemet. Mötesdeltagarna ansåg dock att frågan föll beroende på dess orimlighet.⁵⁷

Gotlands Folkblad fortsatte på det inslagna spåret i sin ledare och konstaterade att de två diskussionerna inte gjort annat än stärkt kommitténs förslag och näst intill förintat opponenternas försök till kritik. I den avslutande delen konstaterade tidningen att riksdagsmannen Johan Ahlsten hade missuppfattat alltihop när han kritiserat kommitténs förslag om salonger med stolar till tredjeklasspassagerarna, Ahlsten menade att den nuvarande situationen var bättre för dessa passagerare. Ledaren undrade över hur han kom fram till denna slutsats när det på sin höjd fanns trästolar att sitta på för tredjeklassarna som situationen var nu. Ledaren tyckte att det rimmade illa med Ahlstens tal om att sätta människan främst. Efter Ahlsten var det dags att kritisera Svennberg där ledaren krasst konstaterar att Svennberg, som deltagit i kommittén, numera kritiserade det som han tidigare hade godkänt, en logik som inte fungerar enligt redaktören.⁵⁸

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen var nästa instans som delgav sina synpunkter i en artikel med rubriken "Förbättra förbindelserna med Gotland successivt". De ansåg att de främsta frågorna som krävde en lösning var terminalanläggningarna, containertransporter, upprustning av de gotländska vägarna samt vägsträckan Stockholm – Nynäshamn. Vidare ansåg Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att det trängda investeringsläget gjorde att förbättringarna skulle göras successivt, samtidigt som det blev möjligt att utvärdera varje steg för att kunna analysera om man var på rätt väg. Styrelsen ansåg att det föreslagna dörr-till-dörr-konceptet antagligen är genomförbart utan att det krävs en helt ny färja med allt vad det innebär i form av nyinvesteringar i kaj och omlastningscentraler. Vidare ifrågasattes om kommittéutredningen hade tänkt över situationen i Visby innerstad vad gäller transporter med lastbilar och trailers, som var en nödvändighet för att fullt ut genomföra ovan nämnda koncept. Styrelsen ifrågasatte även kommitténs sätt att beräkna kostnaden för det nya fraktsystemet, man pekade bland annat på att kommittén hade räknat med att Gotlandsbolaget skulle sälja av allt gammalt tonnage och inkludera inkomsterna från denna försäljning i kalkylerna, vilket då givetvis hade minskat den reella investeringskostnaden på papperet. Avslutningsvis konstaterade styrelsen att införandet av bilfärjor helt klart skulle komma att ha en positiv effekt på turismen på ön, som kommer att förändras, men samtidigt pekade man på att den ökade turistströmmen även skulle ställa krav på nya moderna anläggningar som kunde ta emot turisterna.⁵⁹

Redarföreningens åsikter delgavs i GF. Redarföreningen motsatte sig utredningsförslaget i skarpa ordalag. De ansåg att det rörde sig om ett kapitalförstörande av oöverblickbara mått. Kommitténs förslag att slå sönder ett fungerande rederi på detta sätt var något som redarföreningen ansåg att staten inte ens behövde fundera över, något sådant fick inte ske. "Detta söndersläende skulle ske till förmån för ett experiment, där statsverket skulle stå risken – någon annan synes kommittén icke kunnat tänka sig vilja påtaga sig denna roll – och där biljontas kronor av skattemedel skulle komma att stå på spel."⁶⁰ Redarföreningen fortsatte i liknande

⁵⁷ GF 1951, 13 september

⁵⁸ GF 1951, 13 september

⁵⁹ GF 1951, 22 september

⁶⁰ GF 1951, 9 oktober

ordalag och efterlyste en utvärdering som fastslog att den föreslagna trafiken kunde drivas billigare än den nuvarande. Avslutningsvis uppmanade föreningen till att rederiet skulle få ett andrum med en trygg framtid för att kunna visa att man var kapabel att sköta och utveckla trafiken, och inte behöva verka under hotet att avlägsnas från verksamheten som varit fallet sedan kommittén tillsattes 1945.⁶¹

Rederiets synpunkter på utredning gavs den 13 oktober i GF. I ingressen kunde man läsa;

I sitt remissyttrande till länsstyrelsen avstyrker ÅG det förslag som lagts fram av Gotlandskommittén. Samtidigt understyrker ÅG att det brådskar med ärendet. Detta när ÅG under sex år fått arbeta i ett osäkerhetstillstånd. Yttrandet är undertecknat C. J. Björkander, Styrelseordförande och Sven Walberg, Verkst. Direktör.⁶²

Därefter har GF klippt in valda delar av själva remissyttrandet, vilket utgör själva artikeln. I kapitel 7.3 på sidan 49 redogörs remissyttrandet ytterligare.

Sveriges fartygsbefälsförening slog främst ned på att den nya typen av fartyg krävde en större ombyggnad av hamnen. Det var svårt redan innan med befintligt tonnage att angöra Visby i hårt väder. Med utredningsförslagets fartyg, som var bredare skulle det bli ytterst komplicerat och farligt vid hårt väder anser fartygsbefälsföreningen. Föreningen ställde sig även tvivelaktig till centralt satta taxor och menade att det kan hämma turismen som var en viktig näringsgren.⁶³

Dagen efter publicerade Gotlands Folkblad Länsstyrelsens yttrande. Länsstyrelsen framhävde att man givetvis skall sträva efter de bästa transportmöjligheterna mellan Gotland och fastlandet så länge som man såg till både kvalité och kostnad. Man ansåg att det verkade vara lite optimistiska sifferkalkyler som kommittén använt sig av, till exempel ifrågasätts om det verkligen räckte med en enda omlastningscentral, den i Nynäshamn. Om det efter en djupare undersökning visade sig att fördelarna med det nya transportsystemet var väsentligt bättre än som nu anges, skulle man givetvis satsa på att genomföra det.⁶⁴

Med rubriken ”Järnvägsstyrelsen underkänner gotlandskommitténs utredningar” redogjorde Gotlands Allehanda för Järnvägsstyrelsens synpunkter. Järnvägsstyrelsen menade att det fanns ingen paritet mellan det föreslagna nya transportsättet och mängden gods det handlade om. Tyngdpunkten på undersökningen låg helt enkelt fel. Man höll dock med om att man borde överväga huruvida järnvägarna på Gotland skulle vara kvar, men pekade samtidigt på att landsvägstrafiken gick med förlust. Styrelsen menade vidare att det var en organisatorisk orimlighet att få dörr-till-dörr-konceptet att fungera tillfredsställande. Det skulle kräva att alla, mottagare som avsändare, fanns tillgängliga hela tiden, vilket i praktiken inte var möjligt. Man menade avslutningsvis att kommittén inte hade undersökt förbättringsmöjligheter av det nuvarande transportsystemet i tillräcklig utsträckning.⁶⁵

⁶¹ GF 1951, 9 oktober

⁶² GF 1951, 13 oktober

⁶³ GF 1951, 30 oktober

⁶⁴ GF 1951, 31 oktober

⁶⁵ GA 1951, 5 november

GA publicerade dagen därpå Stockholm – Nynäs Järnväg ABs åsikter. De förundrades över att kommittén kunde, i en ekonomisk tryckt period, föreslå att slopa ett fullt fungerande transportsystem. En centralstyrning av godstrafiken var ej möjlig, man kunde inte tvinga folk att använda speciella transportörer. Järnvägarna skulle lika gärna kunna införa containersystemet på samma sätt som landsvägstrafiken, vilket utgjorde ett liggande föreslag. Järnvägsbolaget ansåg vidare att fokuseringen på gods var felaktig, man borde ägna lika stort utrymme åt passagerartrafiken, vilken genererade stora inkomster. Här såg järnvägsbolaget inte att nyordningen skulle innebära någon förbättring för passagerarna.⁶⁶ Några dagar senare ansåg Svenska lastbilsägarförbundet om utredningsförslaget, att det var rätt väg att gå. Förbundet menade att en modernisering av den nuvarande transportformen kommer att kräva en hel del investeringar. Det var dock bättre att redan nu anpassa trafiken eftersom det skulle möjliggöra en större vinst i det långa loppet.⁶⁷ SAS ville inte kommentera förslaget i sig men sade att om den av kommittén föreslagna lösningen kom till stånd så förutsatte man ett samarbete. I övrigt redogjorde SAS för nya satsningar för att täcka behovet, flygbolaget siktade på att försöka skapa snabba och billiga transporter till och från Gotland.⁶⁸

Med rubriken ”Revisorsgranskningen av färjeprojektet ger ett kraftigt stöd åt kritiken” beskrevs hur Stockholms rederiförening och föreningen Sveriges inrikessjöfart hade anlitat en revisor för att undersöka dels hur siffror och kalkyler som kommittén redovisar stod sig i en granskning men även hur reservantens alternativa kalkyler stod sig. Revisorn kom fram till att den förmodade vinsten inte alls blev någon sådan, istället blev det en förlust. Revisorn konstaterade även att reservantens siffror stämde väl överens med verkligheten. Därefter följde en mer detaljerad genomgång av vad som revisorn funnit och vilka de rätta beloppen var. Artikeln fyllde näst intill en helsida med redogörelse över vad revisorn funnit för felaktigheter och hur de rätta beräkningarna skulle se ut.⁶⁹

GA pläderade vidare, under rubriken ”Misslyckad utredning kostar 85,000 kronor” på det dagen innan inslagna spåret och pekade på att utredningskostnaden varit hög med tanke på resultatet. Man ansåg att detta faktum borde sätta stopp för fortsatta spekulationer i denna fråga.⁷⁰ Några dagar senare fortsatte GA med sin argumentering under rubriken ”Gotlandskommittén borde få provsitta sina färjor”. Tidningen konstaterade att det hade varit önskvärt att en av de föreslagna färjorna hade varit i trafik så Gotlandskommittén kunde få åka med och känna efter hur det kändes att natt efter natt sitta i en av salongerna i detta hårda väder. GA syftade här på det lilla antalet hyttplatser som de nya fartygen hade.⁷¹

⁶⁶ GA 1951, 6 november

⁶⁷ GA 1951, 10 november

⁶⁸ GA 1951, 16 november

⁶⁹ GA 1951, 5 december

⁷⁰ GA 1951, 6 december

⁷¹ GA 1951, 8 december

5.3 LILLA GOTLANDSKOMMITTÉN

Eftersom det förslag som Gotlandskommittén kom fram till innebar helt nytt materiel vad gäller transportsystemet såväl på land som till sjöss, och inte såg ut att vara genomförbart inom en snar framtid, hade en mindre utredning kallad "lilla Gotlandskommittén" utarbetat förslag på hur man skulle kunna underlätta och därmed sänka nuvarande fraktkostnaderna. Medlemmar i kommittén var personer från Kungliga järnvägsstyrelsen, SJ, Stockholm – Nynäs järnväg samt ÅG. Man hade kommit fram till att containrar om 8-10 m³ var bäst men fartygen skulle inte klara en sådan belastning varför man blev tvungen att minska storleken till 1-2 m³ för att anpassa systemet till färjorna. Dessa behållare skulle vara försedda med hjul och lyftöglor (krokar).⁷² En notis summerade denna artikel och avslutade med: "Gotlandsutredningen var i alla fall inte sämre än att dess uppslag var värda att tas upp, vilket vi härmed bara vill notera."⁷³

Under rubriken "Ångbåtsbolagets containers" påtalade insändarskribenten, Sven Walberg, först att containersystemet inte var något Gotlandskommittén kommit på. Detta system hade använts långt tidigare av rederier söderut, bland annat i Danmark. Han gick därefter vidare och påpekade att containersystemet inte var någon lösning i sig som Gotlandskommittén förordade, och avslutade med följande, efter att poängterat att Gotlandskommitténs förslag byggde på semitrailers och fartyg av färjemodell "Av ovan nämnda framgår, att Gotlandskommitténs förslag till lösning av godstrafikproblemen på Gotlandstraden ingalunda utgör någon förebild till det godshanteringssystem, som Ångbåtsbolaget nu är i färd med att genomföra."⁷⁴

Gotlands Folkblad infogade en artikel från Expressen, som pekade på att det stora flertalet remissinstanser ställt sig positiva till förslaget även om man ansett att detaljer i utredningen skulle omarbetas, utvecklas eller utredas vidare. Vidare tog Expressen upp Ångbåtsbolagets kallsinniga inställning till förslag utifrån, som bolaget konsekvent avvisat. Expressen ansåg det dock något positivt att den "lilla Gotlandsutredningen" hade tillsatts och kommit fram till en lösning. Även fast det var en lösning på en detaljfråga och inte på ett nytt system ansåg man. Det förslag lilla Gotlandsutredningens nu lade var en klen tröst för det gotländska näringslivet, för det var ju tusenlappar istället för miljoner som gotlänningarna skulle tjänat om det av Gotlandskommittén lagda förslaget skulle verkställas. Det var bara att hoppas att Gotlandskommitténs förslag inte las i en byrålåda och glöms bort, summerar Expressen.⁷⁵

I ingressen till en artikel i GF några dagar senare stod följande,

Den s.k. »Lilla Gotlandskommitténs» förslag till rationaliseringar inom den nuvarande trafikapparatens ram av trafiken mellan Gotlands och fastlandet granskas på ledarplats i dagens nummer av GF av ledamoten av den »stora» kommittén riksdagsman Georg Pettersson.⁷⁶

⁷² GF 1952, 10 april

⁷³ GF 1952, 10 april

⁷⁴ GF 1952, 17 april

⁷⁵ GF 1952, 22 april

⁷⁶ GF 1952, 25 april

Därefter summerades Petterssons ledarartikel genom att det stod att han pekade på att det av lilla kommitténs framtagna konceptet byggde på en förminskad container. Lilla kommittén skrev själva att den optimala storleken skulle ligga mellan 8 – 10 m³, dock klarade inte samtliga de fartyg som går i trafiken att hantera dessa containrar. Pettersson menade att detta stärkte ytterligare kravet på nya fartyg.⁷⁷

Några sidor in i GF återfanns ledaren med rubriken ”Dyrbar felrationalisering”. Hur kunde det bli en rationalisering, undrade Pettersson, om man först tvingades ändra containervolymen från det optimala till en väsentligt mindre och som följd därav tvingas köpa fler enheter? Pettersson menade att de kostnader som detta förslag innebar åt upp den eventuella vinsten och gav i slutändan ett nollresultat (eller näst intill). Pettersson menade vidare att det var frakten av grönsaker, kött, fisk, konserver, frukt och grönt som i första hand måste förbättras, vilket han ansåg att det av lilla kommittén lagda förslaget inte kommer att innebära. Han avslutade med att kontra mot en annan tidnings kommentar gällande att om den lilla kommitténs förslag genomfördes så fanns ingen anledning att den stora kommitténs förslag levde vidare. Pettersson menade att om det var något som skulle läggas i en skrivbordslåda och glömmas bort är det den lilla kommitténs förslag.⁷⁸

Under rubriken ”Gotlandsbolaget cirkulerar 600 containers i trafiken” återberättades en artikel i Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning, där man uppmärksammade *Gute* och det nya containersystemet som användes. Man beskrev hur containersystemet fungerade, vilka modeller av containrar det fanns och hur effektivt systemet var. Procedurbeskrivningen avslutades med en redogörelse för vad som hände när lasten lossats och lämnats på kaj; ”... där gaffeltruckarna genast är framme, tar sina bördor på nosen och kilar iväg med dem till upplaget eller till väntande bilar och järnvägsvagnar. Det hela går med en förvånande fermitet. Tidsvinsten är också överväldigande.”⁷⁹

Artikeln beskrev sedan hur de andra fartygen inom ÅG till vissa delar anammat containerkonceptet och hur skadefrekvens näst intill hade eliminerats. Konsuln Walberg berättade att det har varit förbundet med vissa kostnader att införa systemet men att det skulle komma att betala sig eftersom man kunde minska personalkostnaden samtidigt som effektiviteten ökade. Artikeln avslutades med följande stycke, som bar rubriken ”Ytterligare ett fartyg behövs”;

Trots allt som sedan kriget gjorts för båtarnas modernisering samt rationalisering av såväl gods- som passagerartrafiken inser bolagets ledning att åtgärder för komplettering av flottan med ett nytt fartyg bör vidtagas så snart tiden är lämplig. Det blir i så fall fråga om ett fartyg av minst samma storlek men med högre fart än bolagets nuvarande flaggskepp Gotland. Friskt och målmedvetet och med den privata företagsamhetens frihet från byråkrati och överorganisation har gotlandsbolaget arbetat på att förnya sin materiel och förbättra sin service och därmed genom praktiskt handlande avslöjat ihålligheten i de argument som under senare år framförts för en socialisering av godstrafiken.⁸⁰

⁷⁷ GF 1952, 25 april

⁷⁸ GF 1952, 25 april

⁷⁹ GA 1952, 24 november

⁸⁰ GA 1952, 24 november

5.4 INTERPELLATIONSSVAR OM GOTLANDSTRAFIKEN

Nästan exakt ett år senare uppstod en diskussion i tidningarna mellan kommunikationsminister Franzén och Wiberg. Förhandlingar pågick men kommunikationsminister Franzén (i första kammaren) meddelade att än så länge var inget klart. Han konstaterade vidare att Gotlandsbolaget på egen hand genomfört förbättringar, men att det inte rörde sig om några omfattande rationaliseringar som efterlystes.⁸¹

Ingressen till artikeln ”Gotlandsbolaget skaffar nytt fartyg” två dagar senare lyder så här;

Konsuln Sven Walberg i Ångfartygsbolaget Gotland har tillstållt GF en skrivelse, i vilken han bemöter de uttalanden riksdagsman Nils Franzén gjorde i samband med riksdagens interpellationsdebatt om Gotlandstrafiken. Bl. a. meddelar konsul Walberg att riktlinjer dragits upp för ett fartyg med väsentligt större kapacitet och fart än m/f Gotland. Ett 50-tal bilar avses att kunna köra direkt ombord.⁸²

Härefter återgavs Wibergs skrivelse i fulltext. Han gick i skrivelsen igenom först vilka förutsättningar bolaget hade vid krigets slut, med oljebrist och till militären utchartrat fartyg. Därefter redogjorde Wiberg för de moderniseringar som bolaget gjort, det omfattade bland annat införande av självservering för att öka kapaciteten i serveringen men även byggande av fler hytter och införande av turistklass med medföljande utrymmen. Även säkerhetsbiten hade förbättrats med hjälp av automatiska brandlarm och radar som installerats i flera fartyg. Sist men inte minst hade Gotlandsbolaget införskaffat ett nytt lastfartyg, *Gute*. Wiberg fortsatte med en redogörelse för de förbättringar som införts på landsidan, vilka innefattade nybyggda eller ombyggda terminaler i Stockholm och Visby. Lossning och lastning hade mekaniserats i en större omfattning genom införandet av plan, behållare och truckar. Rederiet hade även öppnat ett snickeri och en mekanisk verkstad för att möjliggöra skötsel av det enklare underhållet av båtarna på plats istället för att vänta med underhållet till varvsvistelsen vilket var rutinen förut. Denna sistnämnda åtgärd hade sparat varvstid och i förlängningen pengar samt genererat ett antal nyanställningar vid snickeri och mekaniska verkstaden.

Wiberg fortsatte med att beskriva utvecklingen för de olika turistanläggningarna som bolaget hade i sin ägo. Därefter övergick Wiberg till att framföra kritik mot Franzéns påstående om att kylrum för gods ej finns på fartygen. Wiberg lät först meddela att Franzén eller någon annan från departementet ej efterfrågat någon information om fartygen och konstaterade sedan att det är föga troligt att departementstjänstemännen hade förrättat egna inspektioner på fartygen eftersom de oftast reste med flyg. Wiberg skriver sedan att m/f *Gotland* har haft kylrum sedan hon byggdes 1936, och på de fartyg som inte hade kylrum isade man de avdelningar som behövdes för att frakta kyllda varor.

⁸¹ GF 1953, 25 november

⁸² GF 1953, 3 december

Efter kriget fanns ritningar klara för att bygga ett nytt fartyg i samma storleksklass som m/f *Gotland*, men på grund av kommitténs utredning om trafiken mellan Gotland och fastlandet så bromsades planerna. Wiberg meddelade dock att det nu dragits upp nya riktlinjer för ett fartyg som var väsentligt större än m/f *Gotland*. Detta fartyg skulle förutom kylutrymmen för kött, fisk och grönsaker kunna ta cirka 50 bilar som körs ombord. Det förelåg dock problem med att angöra skeppsbron med ett fartyg av denna storlek varför bolaget hade kontaktat hamndirektionen för att se om anpassning av hamnen var möjlig.

Prispolitiken var nästa punkt som Wiberg tog upp, han pekade på att höjningarna inte var högre än andra företags höjningar och att det var kronans kurs som tvingat fram dessa höjningar. Diskussionen om att rederiet hade monopol tillbakavisades av Wiberg som pekade på att det fanns ett flertal mindre rederier som hade fraktfart mellan Gotland och fastlandet, vilket även inkluderade de linjer som Gotlandsbolaget trafikerade. Avslutningsvis ville Wiberg påminna om att bolaget hade konkurrens från flyget och främst då SAS som dessutom erhöll statligt stöd för att upprätthålla trafiken. Det låga passagerarantalet under vinterhalvåret belastade bolagets ekonomi då fartygens kapacitet låg avsevärt högre. Wiberg avslutade skrivelsen med att intyga att rederiet oförtrutet strävat vidare mot att förbättra och modernisera trafiken mellan Gotland och fastlandet.⁸³

En vecka senare framförde Franzén ett svar på den skrivelse som Wiberg avgivit. Franzén började med att ställa sig lite oförstående till Wibergs polemik och önskade att Wiberg hade läst interpellationssvaret ordentligt. Franzén fortsatte med att förklara att viss förbättring visst hade skett av trafiken men att den inte stod i paritet med de förslag som utredningen föreslog. Franzén efterlyste en omfattande rationalisering av transportererna. Han fortsatte därefter med att konstatera att om kylrum fanns på m/f *Gotland* 1936 så hade utvecklingen stått stilla sedan dess. Franzén menade att den hantering av kylprodukter och framförallt kött inte var bra, han efterlyste ett transportsystem där de kylda produkterna inte omlastades samt att de hölls ordentligt kylda under hela transporten från säljare till köpare. Franzén gick vidare i svaret och behandlade persontrafiken. Han medgav att viss förbättring skett men menade att de passagerare som löste en däckplatsbiljett inte hade tillräckligt skydd vid dåligt väder, eller som han uttryckte det; ”Men vid dåligt väder – som det ofta är på sjön – kan man utan överdrift påstå att den resan kan jämföras med en resa i godsfinkan på statens järnvägar.”⁸⁴

Mot slutet av svaret tog Franzén upp några punkter som Wiberg belyst, först gällde det Franzéns flygresor som han inte förstod vad det hade med trafikutvecklingen att göra, han intygade dock att han åkt mer båt än flyg och att han även hade företagit resor som tredjeklasspassagerare. Den andra punkten Franzén tog upp var Wibergs redovisning av turistanläggningarnas utveckling som Franzén menar inte hade något med denna diskussion att göra. Franzén hade inte berört dessa anläggningar i interpellationssvaret men ville framhålla att det var viktigt att dessa fanns och underhölls för att även i fortsättningen locka turister till ön. Som avslutning på svarsbrevet uppmanade Franzén att olika intressegrupper gick samman och

⁸³ GF 1953, 3 december

⁸⁴ GF 1953, 10 december

samarbetade för att gemensamt förbättra transportmöjligheterna mellan Gotland och fastlandet eftersom det var nödvändigt om Gotland skulle ligga på samma nivå i den strukturella utvecklingen som övriga Sverige.⁸⁵

5.5 RAPPORTERINGEN OM FARTYGSINKÖPET

Den 23 juli 1954 deklarerade Gotlands Allehanda att Gotlandsbolaget hade förvärvat *Kronprinsessan Ingrid*. Vidare skrev GA att Gotlandsbolaget hade planer (ritningar) på ett nytt fartyg men hade stött på patrull eftersom det krävde att hamnen byggdes om vilket tog tid och kostade pengar. Man köpte nu en begagnad färja för att täcka upp trafiken och tillfredsställa den efterfrågan som fanns på ökad kapacitet. Tidningen skrev att lastning och lossning skulle komma att gå snabbare, man hade i danmarkstrafiken räknat ut att det tog ca 30-40 minuter att lossa och lasta de fyrtio bilarna. Salongerna var moderna och fina, Gotlandsbolaget skulle dock bygga en självservering för att underlätta serverandet och snabba på servicen till passagerarna, (istället för bordsservering som var etablerad på danmarkslinjen). I slutet av artikeln tog man upp passagerarnas efterfrågan på väntsal i anslutning till fartygen. GA konstaterade att "I andra hamnstäder brukar nog detta vara en kommunal angelägenhet."⁸⁶ syftande på väntsalsbyggnationen. Ångbåtsstyrelsen hade ritningar klara på en väntsal på övervåningen till godshanteringshallen. Men de hade haft mycket annat arbete att utföra så hittills hade det ej blivit gjort, nu planerade man att det skulle iordningställas till nästa säsong. "Enligt dessa ritningar kommer väl tillgodosedda lokaler att upprättas, försedda med elektrisk belysning, toaletter och sanitära anordningar m.m."⁸⁷

Under rubriken "Stuvarna svettas i lönande ackordsarbete" gav Gotlands Allehanda en beskrivning av stuvarnas arbete, där man förklarade rutinerna vid fördelningen av arbetet på morgonen. Gubbarna (totalt cirka 70 st varav hälften fast anställda) kom till "kolingsbojen" som var platsen där de fick jobben tilldelade men även kan duscha efter arbetsinsatsen. Varje dag fördelades de arbeten som de olika båtarna begärt, fast anställda med längst erfarenhet fick de bästa jobben, gödningslast var bäst betalt. Sedan beskrivdes hur ett arbetslag fördelades på ett par gubbar i land i ett par i lastrummet en vinschman, en gajman, och luckbasen som övervakade och dirigerade arbetet. Vinschmannen skötte lyft och sänkning medan gajmannen skötte rörelser i sidled, gaj var en annan benämning på tåg.

Tidningen beskrev sedan hur arbetet underlättats med hjälp av stora lådor "containrar" som allt lösgods kunde läggas i och man slapp en hel del hantering i form av förflyttningar av småsaker. Postens säckar kom till exempel i containrar. Ingressen beskrev passagerarnas oro över att de inte skulle få tillbaka sin bil eller cykel som de hade lämnat över till fraktningen, passagerarna flockas runt stuveriarbetarna så fort de kommit av båten, men stuvarna behåller lugnet och sätter igång arbetet, enligt tidningen. Stuvarna klarar att lossa ca. tolv ton i timmen. Arbetslagen var indelade storleksmässigt, kärrgäng som bestod av tretton man, truckgäng – tio man, stickgäng – fem-sex man. Det var ett svettigt men bra betalt arbete, missöden kan inträffa ibland,

⁸⁵ GF 1953, 10 december

⁸⁶ GA 1954, 23 juli, (brukan är felstavat i tidningen, skall vara brukar)

⁸⁷ GA 1954, 23 juli

som kvarglömd last som förskjutits under överfarten och hamnat i nån gömd vrå i lastrummet. Men stuvorna brukade alltid klara ut arbetet, den ackordlön de tjänar var bra (hög) men det var de väl värda det för slitet, avslutade tidningen.⁸⁸ I övrigt har GA endast en artikel med anknytning till gotlandstrafiken under juli månad som handlade om någon timmas försening på några av Gotlandsbolagets fartyg på grund av dimma.⁸⁹

Även Gotlands Folkblad skrev om den nya båten den 23 juli, dels i form av en liten blänkare på förstasidan samt en längre artikel på sidan 5. Under rubriken ”ÅG:s nya båt tar 40 bilar” tar man upp vad som skilde den nya båten mot de befintliga fartygen. Tidningen fortsatte med att den nya båten skulle klara två dubbelturer per dag, och konstaterade krasst ”och då behöver bilisterna givetvis inte beställa tid halvårsvis i förväg”⁹⁰. Snabbare överfart var en annan fördel, Nynäslinjen skulle ta 5 ½ timme medan resan till Oskarshamn tog cirka 4 timmar. I övrigt tog GF upp liknande nyheter som de andra tidningarna, det innefattade exempelvis noteringen om dubbla motorer med fördubblad kapacitet jämfört med M/S *Gotland*. De dubbla propellrarna samt isförstärkning och slingerkölar som skulle göra det hela säkrare och bättre för passagerarna. Avslutningsvis skrev tidningen att en väsentlig uppfräschning hade gjorts av M/S *Gotland* som fått bättre salonger för tredjeklasspassagerarna samt barservering vilket ökat kapaciteten 4-5 gånger jämfört med bordsservering.⁹¹ Dagen efter har GF en bild på fartyget, *Kronprinsessan Ingrid*, på framsidan åtföljt av en kort bildtext.⁹² Andra nyheter under månaden som kan vara av intresse handlar om det ökande bilbeståndet på ön. Nyregistreringen av bilar ökade rekordartat. Vid årsskiftet 1953 fanns det 10.319 bilar och vid årsskiftet 1954 var det 11.418 stycken. Någon avmattning märktes inte avslutar GF.⁹³

Med rubriken ”Nytt fartyg på Gotlandstraden nästa år” skrev Gotlänningen om det nya fartyget som förväntades in i gotlandstrafiken. Tidningen skrev bland annat att fartyget hette *Kronprinsessan Ingrid*, och gick på linjen Göteborg-Fredrikshavn, men man poängterade att det rörde sig om okontrollerade uppgifter. Vidare konstaterade man att ”Det torde bli en god förstärkning; fartyget är snabbgående och kan utom passagerare ta ett 40-tal bilar.”⁹⁴ Därefter övergick tidningen till att beskriva fartyget som var mindre än m/f *Gotland* men i gengäld hade nästan dubbelt så stor motorstyrka. I avslutningen skrev tidningen om fartygets ursprung, att det var byggt i Fredrikshavn i Danmark 1936 samt att det hade spelat en stor roll för främst turisttrafiken mellan västra Sverige och Danmark. Det fanns även en bild på fartyget tillsammans med artikeln.⁹⁵ I övrigt hade Gotlänningen tre artiklar under månaden som hade någon relevans till Gotlandsbolaget och trafiken, det var en artikel om dimma som försvårat förhållandena för fartygen under natten.⁹⁶ Samt två artiklar om hur Cirkus Scott fick fördela sig på två fartyg för att komma över till Gotland, samt

⁸⁸ GA 1954, 10 juli

⁸⁹ GA 1954, 13 juli

⁹⁰ GF 1954, 23 juli

⁹¹ GF 1954, 23 juli

⁹² GF 1954, 24 juli

⁹³ GF 1954, 13 juli

⁹⁴ Gotlänningen 1954, 22 juli

⁹⁵ Gotlänningen 1954, 22 juli

⁹⁶ Gotlänningen 1954, 12 juli

hur själva lossningen av cirkusen förlöpte. De båtar som fraktade över cirkusen var *Drotten* och *Gute*.⁹⁷

I en annons utlyste Gotlandsbolaget en tävling där allmänheten fick ge förslag på namn till det nya fartyget. Namnet skulle helst anknyta till Gotland genom geografi, historia eller legend. Första pris var en tur och returbiljett till Stockholm plus 200:- i kontanter, samt 50 tröstpris i form av tur och returbiljetter till Nynäshamn eller Oskarshamn.⁹⁸ Gotlänningen redovisade resultatet av namntävlingen som genererade mer än 500 röster. Det vinnande förslaget blev *Kristofer Polhem*.⁹⁹

Bland de övriga artiklar som publicerades innan *Kristofer Polhem* anlände till Visby var en återberättelse av en artikel i Expressen, som tog upp Gotlandsutredningen. GA antyder först att det är lite märkligt att Expressen fortfarande skrev om detta eftersom kommitténs sekretariat var stängt (avsomnat). GA konstaterade fortsättningsvis att i de flesta fall brukade Expressen komma fram till att den lösning som kommittén föreslagit också var den lösning som skulle lösa Gotlands transportproblem. Denna gång beklagade sig Expressen över att de två kommunikationsministrarna inte visat större intresse för kommitténs förslag. GA frågade sig vilka krafter som låg bakom Expressens envetna kamp att fortsätta skriva om detta när både regering och befolkning har förkastat kommitténs förslag. GA fortsatte med att berätta att Expressen även ondgjort sig över standarden på de gotländska vägarna som Expressen ansåg var sämst i Sverige. GA förkastade både detta och artikeln i övrigt och undrade avslutningsvis vem som kunde tänkas ha skrivit den, för någon gotlänning kunde det ju inte vara, konstaterade tidningen.¹⁰⁰

Det fanns även planer på att upprätta en reguljär trafik mellan Västervik och Visby. Detta skrev Gotlänningen om i en artikel med inledningen;

Västervik arbetar på att med Gotlandsbolagets hjälp få reguljär fartygstrafik på Visby, och intresset för planen är livligt på skilda håll. Detta framgick vid en konferens angående aktuella samfärdselspörsmål som på måndagen hölls i Linköping på initiativ av Östergötlands turisttrafikförening.¹⁰¹

Om planerna gick i lås skulle *Kronprinsessan Ingrid* trafikera linjen. Efter att järnvägsförbindelsen hade förbättrats hade hamndirektionen i Västervik tagit upp frågan om trafik med chefen för Ångfartygs AB Gotland. Det skulle innebära en förbättrad åtkomst av Norrköping och andra städer i Östergötland samt en avlastning för Nynäshamnslinjen.¹⁰² Två veckor senare kom ett besked från Gotlandsbolaget om att det inte blev någon trafik. Det var Sven Walberg som lät meddela att ÅG inte hade tillräckligt med fartygsmaterial för att kunna genomföra den planerade trafiken. Walberg poängterade att han avsåg att återuppta diskussionerna med Västervik så fort situationen medgav det.¹⁰³

⁹⁷ Gotlänningen 1954, 13 juli samt 16 juli

⁹⁸ GA 1954, 18 september

⁹⁹ Gotlänningen 1954, 20 november

¹⁰⁰ GA 1954, 27 september

¹⁰¹ Gotlänningen 1954, 10 november

¹⁰² Gotlänningen 1954, 10 november

¹⁰³ Gotlänningen 1954, 24 november

Vid en konferens med turistvärdar meddelade Ångbåtsbolaget att man skulle öka antalet turer till Nynäshamn från 24 stycken i veckan till 32 stycken. På fraktfartyget *Gute* skulle man ta upp nya portar så att man kunde köra ombord bilar direkt. Med den sammanlagda kapaciteten som *Gute* och *Kristofer Polhem* skulle få, skulle man komma att ta 500 bilar i varje riktning, varje vecka på fastlandsrutterna.¹⁰⁴

”Båttrafiken och Gotland” var rubriken på en ledarartikel som utgick från en remissdebatt i riksdagen där Georg Pettersson gjort ett inlägg. GF kommenterade sedan att inlägget kom olägligt för Gotland Allehandas redaktion. Gotlandsutredningen överlämnades 1951 men vilade fortfarande hos kommunikationsdepartementet. GF fortsatte med att kritisera GA som menade att det innebar ett större problem att Gotland avfolkades. GF fortsatte därefter resonemanget och påpekade att transporterna och framförallt frakten och dess prissättning hade en viktig del i hur befolkningskurvan ser ut.

Tyvärr har denna fråga blivit så känslobetonad. På ena sidan ser man rött över att man kräver statens inblandning på ett område, som sköts av ett privatföretag. På den andra sidan ser man inte mindre rött inte bara över att ett privatföretag har monopolställning på ett område, som av naturliga skäl borde vara en gemensam angelägenhet, utan dessutom spelar service o. d. in för att sätta känslorna i svall.¹⁰⁵

GF menade att problemet var tekniskt-ekonomiskt och att det var också så som debatten skulle drivas. Tidningen avslutade artikeln med följande mening; ”Att de högre fraktkostnaderna alltfört är ett gotländskt problem var det därför värdefullt att Georg Pettersson påminde kommunikationsverket om.”¹⁰⁶

I februari tog GF upp ombyggnationen av hamnen. Först gavs en beskrivning av den anordning som behövdes till den nya färjan (*Christopher Polhem*) för att bilarna skulle kunna köra ombord. Den skulle vara nedsänkt i kajen, men försågs med ”lock” så att trafiken kunde gå över den när man inte lastade eller lossade.¹⁰⁷ Dagen efter konstaterade man i ledarartikeln att det byggdes om i hamnen. Ledarskribenten ville dra sig till minnes att detta var ett av motargumenten till kommitténs förslag. Det skulle krävas ombyggnad av hamnen för att passa de nya båtarna, ändå har nu lagts pengar på att bygga om och till för att rationalisera i frakthanteringen. Artikeln avslutades med följande konstaterande; ”Men när vi betraktar arbetet med nedskärningen i kajen, kan vi inte undgå reflektionen, att den av alla förståsigpåare så utdömda Gotlandsutredningen var inte så tokig i alla fall.”¹⁰⁸ I en kort notis rapporterades från ÅG:s bolagsstämma, förutom aktieutdelning och liknande normala förehavanden på en bolagsstämma kom en fråga upp. Den gällde priset på det nya fartyget *Christoffer Polhem* (*Kronprinsessan Ingrid*). Ordföranden svarade att det nya fartyget kostade 2,4 miljoner kronor och skulle sättas i trafik 1 juni. *Christoffer Polhem* skulle inte byggas om innan fartyget togs i bruk.¹⁰⁹

¹⁰⁴ Gotlänningen 1954, 10 december

¹⁰⁵ GF 1955, 27 januari

¹⁰⁶ GF 1955, 27 januari

¹⁰⁷ GF 1955, 2 februari

¹⁰⁸ GF 1955, 3 februari

¹⁰⁹ GA 1955, 22 april

5.6 REFERATET AV CHRISTOPHER POLHEMS ANKOMST TILL VISBY

Gotlands Allehanda inledde rapporteringen om *Christopher Polhems* ankomst på plats i Göteborg, den 2 juni beskrev man bland annat flaggskiftet på förstasidan. Fredrikshavnslinjens flagga halades och Gotlandsbolagets röda vimpel gick i topp. Gotlands vapen fästes i fören och skorstenen fick ett rött brett band på svart botten. Fartyget gick ut på provtur, därefter skulle det avgå mot Visby och väntades vara där på fredagen. Därefter följde diverse visningsturer och provturer, fartyget beräknades sättas i trafik den 15 juni.¹¹⁰ Påföljande dag redogör man i en liten notis för ett radiosamtal man har haft med Kapten Bachér som talar om att allt gått utmärkt hittills, samt hur ankomsten skulle genomföras, vilket omfattade defilering och fartprov bland annat.¹¹¹

Med rubriken ”Polhem vann Sirénduellen” beskrev GA på förstasidan fartygets ankomst till Visby hamn. Bland annat fastställde tidningen ankomsttiden till 11.40 samt konstaterade att det var en effektfull entré, därefter beskrev tidningen sirénduellen. Tidningen beskrev de olika sirénkaraktärerna i form av *Gotlands* mäktiga alt, *Gutes* ljusa tenor. GA konstaterade att ”Det var ett mullrande böj, mäktigt som sju kyrkorglar sammantaget”.¹¹² Lite längre ner i notisen tog man upp missödet med den passagerare på fartyget *Kastelholm* som skrämts så till den mildra grad att han hamnade i vattnet. Tidningen beskrev även fartprovet som föregick ankomsten i termer som att fartyget hade ”mannekängat” på en bana från Visby till Snäckgårdsbaden. Fullfartsgiren vid Snäck beskrivs som en ”femöresvändning som kom det sommarblå vattnet att sjuda i vitt skum”.¹¹³

Samma dag fast inne i tidningen, på sidan sju, skrev GA om själva fartyget. Det beskrivdes som ett flott och fräscht fartyg i prima skick, det märktes inte att hon var byggd 1936. *Gotland* var fortfarande det största fartyget men *Polhem* blev det snabbaste, hon klarade 15 knop utan forcering. GA konstaterade att sträckan Visby – Nynäshamn avverkades på knappa fem och en halv timme vilket var en timme snabbare än *Gotland*. Skakningarna (vibrationerna) från maskin var knappt märkbara, eftersom maskinrummet var så väl isolerat.¹¹⁴ Lastning och lossning av bilar fick ett eget stycke i artikeln:

”Full billast kan lossas på 23 min.”

Den stora nyheten för Gotlandstrafiken är givetvis ”bildäcket” där 40 bilar kan ställas in i dubbla rader både på styrbordssidan och babordssidan. En stor lastport finns akterut på babordssidan och som bekant har ett speciellt lastplan ordnats i kajen, där bilarna kan köra direkt ombord. Innanför porten finns en lättmanövrerad vändskiva i däcket så att bilföraren slipper svänga och kryssa ombord i båten. Lossningen kan ske mycket kvickt – rekordet för 40 bilar är 23 minuter!

¹¹⁰ GA 1955, 2 juni

¹¹¹ GA 1955, 3 juni

¹¹² GA 1955, 4 juni

¹¹³ GA 1955, 4 juni

¹¹⁴ GA 1955, 4 juni

Ovanför ”infarten” har tagits upp en lucka i promenaddäck vilket ger möjlighet att också placera bussar eller andra större fordon i gott skydd på fartyget.¹¹⁵

Fortsättningsvis beskrevs själva fartyget, att det var byggt för dagtrafik eftersom den förra linjen bedrevs som sådan, därav det låga antalet hytter. Det fanns dock gott om sittplatser och en rymlig bar där mat och annat gott serverades. Även kapacitetsökningen togs upp, man klarade nu av att frakta 1.000 bilar och 26.000 passagerare i veckan.¹¹⁶ Därefter hade tidningen en kort statistiklista över vilken kapacitet respektive linje hade med det nya fartyget inkluderat. Övriga finesser och märkliga saker som ingick i utrustningen på det nya fartyget var en förnämlig centralradio som fanns installerad med inte mindre än 48 högtalare placerade i hytter och salonger bland annat. Här kunde kaptenen lämna meddelanden eller efterlysa personer bland annat. Något annat som tidningen fann anmärkningsvärt var glassbaren, som tidningen beskrev så här:

”Glassbar i skorstenen”

En lustig detalj möter man häruppe i den strömlinjeformade skorstenen. Det är bara den aktra delen som används till för avgaserna – hela den förliga delen inrymmer en glassbar och där sälj också annat smått och gott genom kioskluckan.¹¹⁷

I slutet på sidan tog tidningen upp den säkerhetsmässiga aspekten. GA beskrev livbåtarna som var gjorda i lättmetall, samt speciella båtar med skyddande segelduk som skulle bogseras efter lättmetallbåtarna. Radar, som fanns i *Polhem*, skulle även installeras på *Drotten* och *Visby*. På efterföljande sida återgavs en lång målade beskrivning av förberedelserna och hemresan från Göteborg till Visby. Det beskrivs som den bästa hemresa som kunde genomföras, intet var dåligt, vädret var fint och det blåste endast någon sekundmeter, efter provturen Högklint – Visby – Snäck – Visby, angjordes Visby hamn inför tusentals åskådare. Dock kom det en brasklapp på slutet i form av följande mening, ”Men var var stadens representativa ledning – inte ett ljud hördes till utbringandet av ett leve för ”Christopher Polhem” eller en hälsning: Välkommen till Visby.”¹¹⁸ Skribent till denna lite mer skönlitterära artikel gick under signaturen ”G. S-m.”.

På förstasidan den 14 juni, samt inne i tidningen, på sidan fem, beskrev Gotlands Allehanda *Polhems* första besök i Oskarshamn. *Polhem* gjorde en resa till Oskarshamn för att överlämna de flak som skall monteras i kajen för att möjliggöra ombordkörningen. Väl till kaj, efter sedvanlig hälsningsceremoni med flaggspel och sirénsignalering kom ett femtiotal gäster ombord. Dessa var bland annat representanter från staden, staten, myndigheter och kommunikationsverket. Förutom rundvandring på båten förevisades Arne Stuckdorffs gotlandsfilm ”Trut” på *Polhems* bildäck. Samtidigt dök expresståget ”Gotlänningen” upp från Nässjö, med Gotlands vapen på motorvagnen. Efter att representanter för tåget och båten hade besökt varandras färdmedel så öppnades fartyget för allmänheten och ett tusental personer tog chansen att närmare bekanta sig med det nya fartyget. En fin resebyrå

¹¹⁵ GA 1955, 4 juni

¹¹⁶ För att ge ett perspektiv, kan jämföras med dagens maxkapacitet om ca 22.000 passagerare per dygn

¹¹⁷ GA 1955, 4 juni

¹¹⁸ GA 1955, 4 juni

presenterades i Oskarshamn som Ångbåtsbolaget låtit bygga. Redan dagen efter ankom *Polhem* igen då på sin första ordinarie tur.¹¹⁹ Dagen efter publicerar tidningen två bilder på förstasidan från besöket i Oskarshamn följt av en kort bildtext.¹²⁰

Premiärturen till Oskarshamn bevakas givetvis av tidningen, GA konstaterar att fartyget fraktade cirka 900 personer fram och tillbaka. Antalet bilar uppgick till 68 stycken samt en möbelbuss med släpvagn. Allt gick väl trots att vädret var hårt. I Visby lastades 23 bilar på 13 minuter.¹²¹ Avslutningsvis skrev tidningen om en internationell rundresegrupp från främst Frankrike och Schweiz hade blivit försenade med kontinentsexpressen, Gotlandsbolaget beslöt att göra ett undantag och invänta dessa som var försenade en halvtimme så att deras resplan inte sprack.¹²²

Med rubriken ” Polhem till Visby i dag, tusende mötte upp på kajen vid ankomsten” på förstasidan skrev Gotlands Folkblad om *Christopher Polhems* ankomst till Visby den 2 juni 1955. Först gav man en beskrivning av en man som hoppat/ramlat i sjön och fick räddas, därefter en följde en beskrivning av hälsningscermonin med ångvisseltutning och paradflaggning samt dylika företeelser. Därefter beskrevs tilläggningsproceduren som var något invecklad. Avslutningsvis gavs en beskrivning av hur det hela tedde sig innan *Polhem* kom in i Visby hamn, tidningen använde en mer rapporterande ton än den skönlitterära svulstiga beskrivning som GA gav.¹²³

Dagen efter beskrivs *Christopher Polhem* lite mer ingående under rubriken ”2.4 miljoner kostar ÅG:s nya fartyg”. Gotlands Folkblad skriver bland annat:

Under konsuln Walbergs, trafikinspektör Ekmans och kapten Bachérs ciceronskap hade vi i går möjlighet att litet närmare beskåda Ångbåtsbolagets nyförvärv CHRISTOFER POLHEM. Fartyget som är på ca 1.000 bruttoton, är en typisk dagbåt med god fart och utmärkta välskyddade utrymmen för däckspassagerare och endast 62 hyttplatser.¹²⁴

I övrigt beskrevs bryggans utrustning samt att interiören var i fint skick trots att fartyget legat upplagt under kriget. Tidningen konstaterade även att det gick att särskåda fartyget under de tre provturer som skulle genomföras dagen efter (på söndagen) och allmänheten inbjöds att deltaga på dessa provturer. Avslutningsvis meddelade man att *Gotlands* förliga salong fått en bar och bussfåtöljer samt ett ändamålsenligt gummigolv.¹²⁵

I övrigt skrev Gotlands Folkblad under månaden om att snabbtåget ”Gotlänningen” hade premiär.¹²⁶ En relativt stor artikel redogör för den nya portalkran som Visby hamn kom att utrustas med.¹²⁷ Riskerna med att arbeta i hamnen gjorde sig påmint när

¹¹⁹ GA 1955, 14 juni

¹²⁰ GA 1955, 15 juni

¹²¹ GA 1955, 16 juni

¹²² GA 1955, 21 juni

¹²³ GF 1955, 2 juni

¹²⁴ GF 1955, 3 juni

¹²⁵ GF 1955, 3 juni

¹²⁶ GF 1955, 11 juni

¹²⁷ GF 1955, 23 juni

en arbetare faller och ådrar sig ett kraniebrott som dock betecknades som ”inget allvarligt” i tidningen.¹²⁸

Gotlänningen beskrev *Christopher Polhems* ankomst under rubriken ”Tusentals gotlänningar kantade kajerna när ”Christopher Polhem” kom till Visby”. Tidningen hade en kortare beskrivning än GA, Gotlänningen uppgav att ankomsttiden var prick 12. Man konstaterade vidare att inga officiella hälsningsceremonier hölls. Eftersom den utsände var tvungen att bege sig tillbaka till redaktionen innan folket fick gå ombord gavs ingen beskrivning av fartygets innanmäte. I en spalt bredvid skrev Gotlänningen om incidenten när båtarna hälsade på varandra med sirénerna då ju en turist skrämdes på *Kastelholm* vilket medförde att han föll från däck ner i vattnet (de andra tidningarna har uppgivit att han satt uppkruken i en livbåt). Efter ett tag fick man ut en stege så att han kunde klättra upp igen.¹²⁹

Dagen efter hade tidningen bild på fartyget på sidan fem när hon anlände till Visby hamn. Samma dag fast på sista sidan beskrivs fartyget lite mer ingående. I ingressen till artikeln med rubriken ””Christopher Polhem” speciell dagbåt Längsta resan var Göteborg – Visby” stod följande att läsa:

»Christopher Polhem» gjorde sin hittills längsta resa under färden Göteborg – Visby som avverkades på 28 timmar och det var en underbar överresa för dem som fick vara med. Det är en specialbyggd dagbåt med plats för 700 passagerare och 40 bilar. Den kommer att visas för allmänheten under söndagen, då den gör tre turer med start kl. 9 11 och 13.¹³⁰

I artikeln stod att fartyget skulle gå till Stockholm den 8 juni för att visas upp, därefter skulle hon återvända och då medföra passagerare, bland annat Svea Livgardes kamratförening med åtföljande musikkår. Vissa resor i juli på Oskarshamnstraden var redan fullbokade. Fartyget beskrivdes som mycket väl tilltaget och gott disponerat. Styrhytten var utrustad med radar och gyrokompass samt en del annan modern utrustning. Därefter följde en kort kapacitetsbeskrivning vad gäller sittplatser och hytter.¹³¹ En bild på fartyget när det låg vid Nybrokajen fanns införd på förstasidan i tidningen den 11 juni.¹³²

Under rubriken ”»Christopher Polhem» kostar 2,4 milj. Kr.” redogjorde tidningen för passagerarkapaciteten per vecka, denna artikel var påfallande lik GA:s beskrivning. Gotlänningen beskrev vidare fartyget *Gotlands* renovering, där nya avgiftsbelagda sittplatser ”buss-stolar” samt barservering (cafeteria) utgjorde de väsentligaste tillskotten. Avslutningsvis informerar tidningen om att radar skulle installeras på *Drotten* och *Visby*.¹³³

Christopher Polhems premiärtur beskrivdes i Gotlänningen med fokus på det hundratal SLU-are¹³⁴ som åkte med båten för att komma till rikstinget i Borås.¹³⁵

¹²⁸ GF 1955, 28 juni

¹²⁹ Gotlänningen 1955, 3 juni

¹³⁰ Gotlänningen 1955, 4 juni

¹³¹ Gotlänningen 1955, 4 juni

¹³² Gotlänningen 1955, 11 juni

¹³³ Gotlänningen 1955, 4 juni

¹³⁴ Svenska Landsbygdens Ungdomsförbund, Bondeförbundets (Centerns) ungdomsförbund

Några dagar senare kom en något djupare beskrivning av fartyget och överfärden. Resan blev gropig och resulterade i en timmes försening, men det gick väl ändå. *Polhem* var en positiv upplevelse med stor rymliga salonger samt ett bildäck som lastas eller lossas på en femton minuter men fartyget var en aning för litet. Gotlänningen konstaterade, ”Vi vill ha mera av den sorten, de förhatliga bilfärjorna kanske inte var så dumma i alla fall. När kommer man så långt med den tunga trafiken?”¹³⁶ Sedan övergår artikeln till att beskriva resan och dess innehåll för SLU-representanterna.¹³⁷

5.7 RAPPORTERINGAR EFTER SÄSONGEN

I en notis på förstasidan stod en rubrik med orden rekord samt ökning i kapitaler hänvisade GF till en artikel på sista sidan. Där berättade tidningen att passagerarantalet ökat, men att det tack vare *Christofer Polhem* hade varit mindre trängsel på båtarna, eftersom hon ensam hade befordrat 62.010 personer. Siffrorna gäller för perioden 15 juni – 31 augusti 1955. Biltransporterna blev detta år 7.422 bilar motsvarande period förra året fraktades 3.667 stycken bilar. Konsuln Sven Wahlberg berättade att det verkade ha skett en utjämning eller möjligtvis en förskjutning av säsongen, vilket han ansåg var bra. Det vackra vädret var också en bidragande orsak till ökningen, samt givetvis tillskottet i tonnaget i form av *Christofer Polhem*. Allt fler passagerare hade valt att åka dagturer nu när överresans längd i tid hade förkortats, konstaterade Wahlberg.¹³⁸

Med rubriken ”Var 10:de gotlänning har bil, trafiken har ökat med 300 procent sedan 1947” redogjorde tidningen för fordonsbeståndets utveckling på ön. Den 1 augusti 1955 fanns på Gotland 4.977 personbilar, och 13.000 motorfordon sammanlagt. I samband med detta studerades även öns vägarna av de gotländska riksdagsmännen.¹³⁹

Följande ingress inledde en artikel som behandlade näringslivets åsikter om vad som skett sedan utredningen publicerades;

Gotlands föreningsnämnd har hemställt till kommunikationsministern att den för Gotlands näringsliv livsviktiga frågan om nyordnandet av sjöfartsförbindelserna mellan Gotland och fastlandet bringas till en snar lösning i samförstånd med berörda parter.¹⁴⁰

I artikeln konstaterade det gotländska näringslivet och intresseföreningarna med oro att det nu flutit lång tid från Gotlandskommitténs utredning utan att någon väsentlig förbättring i trafiken gjorts. Man pekade på att vissa mindre förbättringar hade förhandlats fram men att det fortfarande endast fanns ett fartyg med kylrum som med trygghet kunde ombesörja transporterna av gotländska grödor och köttproduktion som gick till fastlandet. Man fortsatte med en beskrivning av hälsorisker och kvalitetsförsämringar som blivit följden av att transportera varor i fartyg utan tillgång

¹³⁵ Gotlänningen 1955, 15 juni

¹³⁶ Gotlänningen 1955, 18 juni

¹³⁷ Gotlänningen 1955, 18 juni

¹³⁸ GF 1955, 3 september

¹³⁹ GF 1955, 9 september

¹⁴⁰ GF 1955, 15 september (frågan är felstavat i artikeln skall vara frågan)

till kylrum. Det nya fartyget hade på intet sätt förbättrat situationen för det gotländska näringslivet eftersom fartyget inte hade något kylrum och ej heller hade kapacitet att ta ombord kylvagnar, ansåg man. Artikeln avslutades med en skrivelse från Länsveterinären den 10 maj till kungen. I skrivelsen påtalade Veterinärstyrelsen bristerna i transporterna, att endast ett fartyg, m/f *Gotland*, hade kylrum, övriga båtar lastade godset på mellandäck eller akterdäck. Av den gotländska produktionen var det 70% som gick på export till fastlandet.¹⁴¹

I en förstasidesartikel redogjorde GF för de förändringar som planerades i hamnen. Det omfattade flyttning av lotsbryggan och slipen samt byggande av ny oljekaj. Man inspekterade även vågbrytaren som höll på att bräddas. I slutet av artikeln tog man upp *Christofer Polhem* och den modifiering som gjordes för henne, den kostade 20.000 och därefter skulle ytterligare en till göras för att avlasta trycket som motortrafiken skapade på skeppsbron.¹⁴²

Några dagar senare deklarerade Ångbåtsbolaget att de planerade för ett nytt fartyg, beslut om att beställa fartyget skulle tas så fort det var klart att det blev en utbyggnad av hamnen. Det nya fartygets utrustning skulle innefatta kylrum och frysrum, samt vara konstruerat så att bilar kunde köras ombord. Fartygets fart skulle vara ca 15 knop eftersom den ansågs vara den rätta för gotlandstrafiken.¹⁴³

GF skrev att Expressen i en artikel givit sken av att allt kring gotlandstrafiken hade gått i träda, att ingenting hände, eller för den delen gjordes i frågan. GF menade att detta var kraftigt överdrivet och hade därför tagit kontakt med kommunikationsministern som berättade att förhandlingar pågick sedan en månad tillbaka. Han ville dock inte uttala sig närmare i frågan eftersom förhandlingarna ej var avslutade.¹⁴⁴

Även Gotlands Allehanda skrev om planerna kring det nya fartyget som ÅG planerade. Det skulle kunna ta 1.000 passagerare och 50 bilar, som kunde köras ombord. Fartyget skulle utrustas med kylrum som skulle vara isförstärkt eftersom fartyget skulle gå året runt. Det planerade fartyget skulle ersätta *Visby* och *Drotten*. Bolaget var berett att fatta ett principbeslut så snart ett beslut om utbyggnad av hamnen var fattat. Rederiet motsatte sig dock att staten skulle tillsätta ordförande och hälften av styrelsen. Däremot var bolaget öppet för att utöka styrelsen samt att i samråd med landstinget och de ekonomiska föreningarna på Gotland tillsätta de nya styrelseposterna. Bolaget hade i en skrivelse förutom det redan redovisade, accentuerat att man hade gjort stora investeringar efter kriget, ungefär 7-8 miljoner kronor. Som ett steg i att renodla verksamheten hade rederiet under året sålt Visby stadshotell. Snäckgårdsbaden var dock kvar i bolagets ägo. Rederiet poängterade även att man önskade arbetsro för att kunna utvecklas positivt.¹⁴⁵

Sammanfattningsvis rapporterade alla tre tidningarna om de olika nyckelhändelserna som denna uppsats tar upp; utredningens resultat, rapporteringen om fartygsinköpet samt *Christopher Polhems* ankomst. Därutöver hade tidningarna rapporterat om interpellationssvaret i riksdagen samt den lilla kommittén som följde efter den första

¹⁴¹ GF 1955, 15 september

¹⁴² GF 1955, 23 september

¹⁴³ GF 1955, 27 september

¹⁴⁴ GF 1955, 13 oktober

¹⁴⁵ GA 1955, 3 november

kommittén. Mängden av materiel och inriktning varierade påtagligt mellan de olika tidningarna.

6 DE INKOMNA ÅSIKTERNA

För att kunna undersöka allmänhetens syn på trafiken valde jag att gå ut med en förfrågan via massmedia. Det ena var nättidningen Gotländska Nyheterna (GN) som under perioden 20 december 2003 fram till den 26 december införde mitt pressmeddelande upprepade gånger så att det hamnade på första sidan totalt tre gånger. Den av de traditionella (papperstidningar) tidningarna jag använde föll valet naturligt på Gotlands Tidningar (GT), som har en högre upplaga än konkurrenten GA. Tidningen slog på stort och genomförde en intervju med mig som resulterade i en näst intill hel sida med text och tre bilder. GT är den papperstidning på Gotland som intensivast följer sjöfartsutveckling på Gotland, även GN har en stor täckning av de sjöfartsrelaterade händelserna på Gotland. GA valde att ej införa någon artikel eller notis.

Totalt erhöll jag tio reaktioner på de införda artiklarna, av dessa var två rena glädjeytringar från folk som tyckte att det var intressant. En person hörde av sig och hade synpunkter på att jag definierade *Christopher Polhem* som den första bilfärjan. Han ansåg att den första bilfärjan var *Gotlänningen* som drevs av Ö-linjen (Rederi Nordö AB). Av titeln på denna uppsats framgår att jag behandlar introduktionen av den första passagerarfärjan som kunde lasta bilar genom att de körs ombord, inte introduktionen av den första ropax-färjan som mycket riktigt var *Gotlänningen* (för större förståelse av de olika begreppen se begreppsförklaringen i inledningen av uppsatsen). En annan person som hörde av sig berättade om trafiken under 1960-talet, eftersom det ligger utanför undersökningsperioden finns det svaret ej redovisat här. Återstoden, sex personer, hörde av sig och hade synpunkter och berättelser att förtälja om den aktuella tiden.

6.1 REDOVISNING AV DE INKOMNA ÅSIKTERNA

Henning Andersson berättade om *Christopher Polhem*, hon hade vändskiva på bildäck, det tog ett tag innan folk förstod hur det hela fungerade. Det gjorde att det tog längre tid än beräknat att lasta vilket kunde skapa en viss irritation. Han fortsatte sedan att beskriva förhållandet ombord. Innan var herrar och damer separerade i olika salonger vilket innebar att barnfamiljer som ville resa tillsammans var tvungna att husera i trappor eller liknande utrymmen. Detta problem uppstod inte nu eftersom fartyget hade gemensamma salonger. Att angöra var ett helt litet företag som man med förundran beskådade. Eftersom fartyget inte hade några bogpropellrar fick fartyget vinschas in till kaj med hjälp av en liten båt (trossbåt).

Andersson fortsatte att berätta att efterfrågan på bilplatser var långt mycket större än tillgången vilket resulterade i att Gotlandsbolaget satte in sina fraktfartyg som fölgebåtar som skulle ta bilarna. Bilförarna fick ej köra ombord själva, bilen kördes över en träramp ombord över fören och nerför ett stup till lastrummet. Det slet väldigt

på koppling och däck när bilen kördes upp för rampen. Passagerarna och bilarna åkte alltså med olika båtar.¹⁴⁶

Nils Nordenbrink berättade också om följbåtstrafiken. Från och med 1957-58 var följbåten mer eller mindre ett faktum till dagsturerna på Oskarshamn och Västervik samt natturerna till Nynäshamn. *Christofer Polhems* bilkapacitet räckte alltså inte alls till. I slutet på 50-talet i Oskarshamn var *Polhem* inne tre dagar i veckan och de övriga dagarna var det i regel *Drotten* följt av *Gute*, senare *Råwind/Visborg*. *Gute* fick så småningom sidoport så att man kunde köra in bilar till huvuddäcket - tidigare var man tvungen att hissa ombord var bil för sig med en kran. Sista året för följbåtstrafiken var sommaren 1965 med ett kort "återfall" sommaren 1972.

Nordenbrink fortsätter att berätta om Gotlandsbolagets sätt att frakta bilar som var mycket kritiserat av resenärerna. Ibland hände det att bilbåten kom i osynk med personbåten. Han minns flera eftermiddagar i Oskarshamn då kajen var full av oroliga familjer som blivit avsläppta från *Drotten* och i timmar väntade på att en försenad *Visborg* skulle komma med deras käraste ägodel - bilen och allt bagage. 1959 fick som sagt RG konkurrens av Ö-linjen och det var nog mycket RG:s sätt att hantera bilarna som fick genomslaget för Ö-linjen. I och för sig började Ö-linjen också med lastbåtar men den stora skillnaden var att resenären själv fick köra ombord sin bil på båten och kunde ha den kära ägodelen inom synhåll - ja till och med sitta i bilen under överfarten om man ville.¹⁴⁷

De passagerare som åkte i tredje klass hade det inte alltid så lätt, Göran Allstadius berättade om att innan *Christofer Polhem* var de förvisade till däck eller lastrummet. Valde man lastrummet så kunde man få dela plats med både halmbalar och hästar. Han minns speciellt siréner på *Christofer Polhem* som hade ett helt annat ljud och tryck än de gamla ångdrivna siréner.¹⁴⁸

Hilmer Håkansson var i trafiken mellan 1950 och 1984 som styrman och befälhavare. Han berättade att trafiken och sättet den sköttes på fick mycket kritik, detta satte bitvis sina spår hos besättningen. Han medger dock att kritiken till vissa delar var befogad. Vidare berättade han att besättningen skötte lastning och lossning av bildäcket på *Christofer Polhem*, på samma sätt som den sköts idag, bilförarna körde själva ombord men dirigerades på bildäck av fartygets matroser som även manövrerade vändskivan.¹⁴⁹

Rederiet ville inte satsa på nytt, delvis för att man hade det svårt ekonomiskt, Snäckgårdsbaden och de andra turistanläggningar drog mycket pengar. En annan anledning var att det fanns en hel del besättning på båtarna vilket också kostade mycket pengar. Gotlandsbolaget tog därför till strategin att hävda att det inte gick att köra färjor på Östersjön, då var det så....(GB hade en mycket auktoritär ställning bland den gotländska befolkningen). Det säger Sture Andersson som var styrman i Gotlandsbolaget i 20 år. Han konstaterade att trots rederiets motstånd till den nya trafiken, blev man till slut tvungna att ändra taktik. Det var med hjälp av Eric D Nilssons inträde i Gotlandsbolaget som rederiet omvärderade framtiden för trafiken

¹⁴⁶ Andersson Henning 2004, telefonsamtal 21 januari

¹⁴⁷ Nordenbrink Nils 2004, foruminlägg 24 januari

¹⁴⁸ Allstadius Göran 2004, telefonsamtal 14 januari

¹⁴⁹ Håkansson Hilmer 2004, telefonsamtal 24 januari

och attityden mot bilfärjor. Nilsson kom från Sveabolaget och han anställdes för att kunna konkurrera mot Ö-linjen som upplevdes som ett allt större hot mot Gotlandsbolaget.¹⁵⁰

Ola Sollermans artikel den 21 januari 2004 väckte en del tankar till liv om hur det var att ta sig till och från fastlandet innan bilfärjorna togs i bruk. Kanske fler kom ihåg hur enkelt och primitivt, men ändå mera mänskligt resandet kunde te sig, skrev Karin Feuk i ett e-brev och senare även artikel i GT. Feuk var född på 20-talet och mindes resorna med sina föräldrar på *Drotten* och systerbåtarna. Mamman var gotländska och av gammal sjömanssläkt, medan pappan, som var lantbrukare och inflyttad till Gotland, inte var så värst trakterad av att ge sig ut på sjön. Det fick emellertid inte hindra honom från att någon gång ta med fru och barn för att hälsa på föräldrarna hemma i Skåne. Att få se bilen hissas ombord var ju, bara det, något av ett äventyr för oss, fortsatte Karin. Om överfarten blev för blåsig, så hände det att Karins pappa gick ut på däck, satte sig i bilen och med händerna på ratten började låtsasköra, vilket ingav honom en känsla av att ha kontroll över krängningarna. Det låter sig knappast göras idag, men så var det ju också före stabilisatorernas tid.

En annan händelse som naglat sig fast i minnet, var sommaren 1956, när Karin och hennes man, med sin tre månader gamla dotter, på grund av bilkrångel anlände till Oskarshamn kraftigt försenade. Båtens förtöjningar var redan lossade och fören hade börjat glida ut. De tog sitt bagage inklusive baby-bagen med innehåll och rusade fram till kajen. Ett antal behjälpliga händer sträcktes ner till dem från relingen, först hissades bagen med dottern ombord, under Karins ängsliga tillrop om att inte tappa barnet, och så drogs föräldrarna upp över relingen. Familjen kom i trygghet på däck, allt under medpassagerarnas jubel. Bilen blev dock kvar på kajen, men Karins man kastade nycklarna till en polis som påpassligt stod och tittade på spektaklet och lät meddela att familjen kom tillbaka om två veckor och bad polisen att köra upp bilen till polisstationen. När de kom tillbaka till Oskarshamn stod bilen mycket riktigt vid polisstationen och de kunde hämta nycklarna och köra vidare.¹⁵¹

Sammanfattningsvis vittnar de flesta inkomna svaren på att det fanns ett missnöje om hur färjetrafiken såg ut i början av 50-talet. Även de som arbetade ombord upplevde folkets besvikelse, till vissa delar anser de ombordanställda att det var med rätta att trafiken var kritiserad.

7 REDERIETS STRATEGI

För den historiska sammanställningen har jag utgått från Christer Janssons *Över Östersjön till Gotland* och Gotlandsbolagets *Från eldare till båtvärdinna – De vita båtarna med G i skorstenen* samt Ture Rinmans *Handelsflotta och sjöfart*. Jag har sedan kompletterat uppgifterna med fakta från ett par småskrifter utgivna av Gotlandsbolaget samt deras årsredovisning för år 2002-2003. Därutöver har jag till en viss del tagit in fakta som framkommit i de kontakter jag haft med allmänheten, här

¹⁵⁰ Andersson Sture 2004, telefonsamtal 27 januari

¹⁵¹ Feuk Karin 2004, mail 3 februari

har dock ett av kraven varit att jag skall minst haft två oberoende källor för att ta med det i den historiska sammanställningen.

I min kontakt med rederiet bad jag att dels få studera styrelseprotokollen för undersökningsperioden samt dels den dokumentation som bolaget har som rör 1945 års Gotlandskommitté. Jag fick dock besked om att bolaget ej var villigt att låta mig läsa styrelseprotokollen däremot kunde jag få ta del av övrigt material rörande kommittén. Jag erhöll fyra arkivvolymerna varav en innehöll pressklipp, som jag redan hade granskat. De andra tre volymerna innehöll ett stort antal brev och promemorior som väl kompletterade det material jag studerat på landsarkivet. Det förefaller dock märkligt att det inte fanns några brev att finna efter den 1 juli 1950. Rederiets arkiv var dock något rörigt då dokumenten ej låg i kronologisk ordning, detta kan även tolkas som att arkivet ej varit granskat i syfte att avlägsna känsliga dokument. I övrigt blev jag väl bemött och fick tillgång till ett eget kontor, med utsikt över hamnen, för att kunna genomföra mitt arbete i lugn och ro.

7.1 HISTORISK BESKRIVNING AV REDERIET

Rederi AB Gotland framhäver ofta gärna att det är Sveriges äldsta rederi. Rederiet grundades 1865 under namnet Ångfartygsbolaget Gotland. Det första fartyg som införskaffades döptes till *Wisby*, ett namn som sedan ärvts till flera nya generationer av fartyg. 1868 tecknade ÅG avtal med posten om att sköta frakten av post över Östersjön. Allmänhetens krav på snabb, säker och regelbunden postgång gjorde att ÅG tvingades starta med vintertrafik, vilket man inte hade bedrivit tidigare. Avtalet med posten hade rederiet fram till 1962 då flyget övertog verksamheten.

År 1890 bildade De Badande Vännerna en kommitté för att främja den ökade turismen som kom till ön. Resultatet av deras arbete blev Gotlands Turistförening som bildades 1896 och utgjorde ett dotterbolag till Ångfartygsbolaget. Nu inledde bolaget en turistsatsning som bland annat innebar att Snäckgårdsbaden köptes in och upprustades. Under 1930-talet började turisterna ta med sig sina bilar, det var dock inte förrän efter andra världskriget som bilturismen började ta fart ordentlig. Rederiets första motorfartyg införskaffades 1936, det blev dock strandsatt under andra världskriget på grund av oljebrist. Det blev istället de tre koleldade fartygen *Drotten*, *Visby* och *Hansa* som fick sköta trafiken. Den 24 november 1944 blev en svart dag i rederiets historia, fartyget *Hansa* torpederades och sjönk.

Efter kriget ökade efterfrågan på att ta med sig bilen på båten. Detta resulterade i att rederiet köpte in den första färjan där man kunde köra ombord bilen i båten. Det var *Kronprinsessan Ingrid* som döptes till *Christofer Polhem* när den gick in i gotlandstrafiken. Sju år senare, hösten 1962, köptes ytterligare en bilfärja in, också den kom från Sessanlinjen och faktiskt det fartyg som ersatte *Kronprinsessan Ingrid* (*Christofer Polhem*). Det nya fartyget döptes till *Thjelvar* och var försett med akterport, något som *Christofer Polhem* nu även fått. *Thjelvar* kunde dock, till skillnad från *Christofer Polhem*, fylla hela bildäcket med långtradare. När *Thjelvar* sjösattes, som *Prinsessan Margaretha*, 1955 var det Europas största sjögående bilfärja.

Efterfrågan på bilplatser var dock avsevärt större än tillgången varför ÅG tvingades att använda sina fraktbåtar som fölgebåtar till passagerarfartygen. Fraktbåtarna tog bilarna och passagerarna åkte med ordinarie färja. Detta tillkortakommande resulterade i att en konkurrerande linje startade den 16 juni 1959 av Rederi AB Nordö. De etablerade Ö-linjen mellan Öland och Gotland. Till att börja med var Ö-linjen inriktad på turisttrafik, men efterhand som resandet växte utvecklades Ö-linjen till en fullfjädrad konkurrent till Gotlandsbolaget med åretruntrafik på två fastlands-hamnar. Ö-linjen bedrev till att börja med trafiken med hjälp av ombyggda lastbåtar, men 1962 satte Ö-linjen in den första riktiga ropax-färjan, *Gotlänningen*, i gotlandstrafikens historia. Den ökade konkurrensen satte press på Gotlandsbolaget som svarade med att beställa två nya fartyg speciellt anpassade för gotlandstrafiken. 1964 kom de två första nybyggda Ropax-färjorna i Gotlandsbolagets trafik, det var hollandsbyggna *Visby* och *Gotland*.

Gotlandsbolaget köpte dock upp Ö-linjen 1968, och fick ensamrätt på gotlandstrafiken 1970 genom lagen om linjesjöfart mellan Gotland och fastlandet. Lagen innebar att staten utfärdade en koncession till det rederi som skulle bedriva verksamheten. Gotlandsbolaget lyckades förhandla till sig denna koncession och hade den fram till 1988 då JBT/Gotlandslinjen övertog ansvaret för trafiken. Under tiden hade två nya generationer färjor sett dagens ljus, dels jugoslaviabyggna, *Visby* och *Gotland*, som levererades 1972 och 1973, samt landskronabyggna som levererades 1980 och 1981, *Visby*, det andra fartyget, *Wasa Star*, sattes aldrig in i gotlandstrafiken. Den tioårsperiod som Gotlandsbolaget inte hade gotlandstrafiken innebar att bolaget begav sig in på nya marknader, man hyrde ut det yngre tonnaget och sålde av det äldre. Därefter satsade man främst på produkttankers och vidareutveckling av turism och flyg som man hade bedrivit sedan tidigare. Idag har Gotlandsbolaget åter koncessionen via dotterbolaget Destination Gotland AB, sedan 1998, och har ett tonnage bestående av två snabbfärjor och en mindre högfartsfärja.

7.2 REDERIETS KONTAKTER MED GOTLANDSKOMMITTÉN

En av de tidigaste kontakterna jag fann i rederiets egna arkiv var en elva sidor lång redogörelse som skulle utgöra en del av utredningsunderlaget. Beskrivningarna i materialet omfattade passagerartrafiken, godstrafiken samt en jämförelse mellan ineglade belopp och fartygens direkta kostnader i kronor. Gotlandskommittén kompletterade sedan detta material med ett allmänt frågeformulär som förklarade att 1945 års Gotlandskommitté och 1944 års hamnutredning samarbetade. Frågorna rörde järnvägs-, hamn-, och båttaxor samt tonnagets och hamnarnas lämplighet för sina ändamål. Kommittén efterlyste även de tillfrågade företagens eventuella behov av speciell utrustning för frakten samt hur ofta man använde frakt via båtarna samt liknande uppgifter.¹⁵²

I ett brev från Gotlandskommittén framförs en förfrågan om hur rederiet skulle ställa sig vid ett överlåtande av bolaget till staten. Brevet är daterat den 19 juni 1947. Rederiet svarade den 28 augusti 1947 att man fann inga skäl till att avyttra rörelsen eller att uppmana aktieägarna att sälja sina aktier. Man hänvisade till att man hade en mer än 80-årig tradition av trafiken samt att styrelsen var belägen i Visby. Rederiet

¹⁵² Rederi AB Gotland, Bolagets egna arkiv (RGs Arkiv), 12 A, mappen "1947"

framhävde att en sådan här rörelses styrelse borde besitta god kunskap om det gotländska näringslivet samt ha en god kontakt med detta.¹⁵³

I ett brev daterat den 11 december 1947 begärde kommittén ett antal uppgifter för slutförandet av utredningen om fraktfrågan. Det var fyra frågor, bland annat önskades uppgifter om direktsänt gods från Visby till Stockholm specificerat per tur, fraktmängden på Norrköpingslinjen samt Kalmarlinjen. Svar skickades den 30 december i form av tabeller i bilagor.¹⁵⁴

I ett brev av den 30 mars 1948 kompletterades vissa uppgifter, antalet tillryggalagda sjömil under 1945, 1946 och 1947 bland annat. Rederiet påpekade även att stora investeringar hade gjorts i fartygsmaterialet framförallt under 1945 och 1946 men även 1947. Rederiet ville även påpeka att driftkostnaderna ökat dels med tanke på att lönerna stigit en hel del efter 1945, för befälhavarna med 63% och för övriga ombordanställda med 132%. Dessa utgiftsökningar hade rederiet försökt kompensera med rationaliseringar och minskande av bränslekostnader, men det hade inte gått att helt kompensera förändringen.¹⁵⁵

Kommitténs sekreterare Tage Leijon skrev i ett brev den 12 april 1948 till Sven Walberg för att först och främst bekräfta att han mottagit tidigare brev från Walberg. Han beklagar att det dröjt med bekräftelsen men det har att göra med att Leijon bytt arbete. Leijon arbetade numera för Sveriges Automobilindustriförening som var en sammanslutning av olika biltillverkare.¹⁵⁶

Vid ett möte den 8 juni 1948 mellan rederiet och kommittén diskuterades tidigare skrivna P.M. från bägge parter. En stor del av diskussionen rörde de olika uppfattningarna om hur olika avgifter och tariffer skulle beräknas. ÅG framhöll att det var av stor vikt att hålla isär fraktsatser och övriga kostnader förbundna med frakten till exempel hamnavgifter samt lastnings- och lossningsavgifter. Rederiet påpekade i detta sammanhang att även SJ tog ut en extra avgift för gods som transporterades per färja.¹⁵⁷

I ett brev som är svar på en P.M. som Gotlandskommittén skickat ut den 1 juli 1948, bestred ÅG möjligheterna att jämställa tågtrafik med linjesjöfart. Rederiet pekade på de faktorer som sjöfarten måste räkna med som inte i samma grad påverkade tågtrafiken, exempelvis is och hårt väder. Även godspriserna är något ÅG tog upp. Man menade att kommittén borde undersöka ifall det är samma priser på de varor som sänts med båt som sänts motsvarande sträcka per järnväg. Bolaget pekade på att det var lika viktigt att kontrollera detta för de varor som kom till ön som de varor som fraktades från ön.¹⁵⁸

I ett antal olika brev framgick att det under slutet av 1948 och fram till sommaren 1949 att det började kärva i kontakterna mellan bolaget och kommittén. I ett brev daterat Stockholm 20 september 1949 framförde Tage Leijon först en förklaring till

¹⁵³ RGs Arkiv, 12 A, mappen "1947"

¹⁵⁴ RGs Arkiv, 12 A, mappen "1947"

¹⁵⁵ RGs Arkiv, 12 A, mappen "G.K:s brev 9/3-48 ang. frakter samt ÅG:s svar"

¹⁵⁶ RGs Arkiv, 12 A, mappen "G.K:s brev 9/3-48 ang. frakter samt ÅG:s svar"

¹⁵⁷ RGs Arkiv, 12 A, mappen "Betr. Sammanträde med GK d. 8/6-48"

¹⁵⁸ RGs Arkiv, 12 A, mappen "ÅG:s brev t. G.K. av d 25/8-48"

brevet som är skrivet på grund av att rederiet i ett tidigare skede har sagt sig vara behjälplig med "utredningsstöd" men därefter låtit meddela att det icke var möjligt då bolaget hade ett högt arbetsstryck under sommarsäsongen. Leijon tolkade detta som att bolaget inte hade för avsikt att hjälpa till något mera i utredningen, men hade därefter fått klart för sig att så ej var fallet. Bolaget tänkte hjälpa till med utredningen efter säsongens slut.¹⁵⁹

När Sven Walberg den 19 september besöker utredningens ordförande Malmkvist framkommer det att Walberg har erhållit skilda uppgifter på hur ofta kommittén haft möten (och senaste mötet) samt hur långt arbetet fortskridit och när det kan tänkas vara klart.¹⁶⁰

Det framgår att det fanns kontakter redan på 1950 mellan olika parter dels inom RG:s styrelse men även med andra intressenter som hade planer på hur man skulle bemöta Gotlandskommitténs utredning. I ett brev daterat den 3 april 1950 befarades att förslagets beräknade besparing om en miljon kronor skulle få fäste bland politikerna. Det framgick tyvärr inte vem som skrivit brevet men det var skrivet i Stockholm till Direktör Sven Walberg samt med kopia till en Carl-Eric, det rör sig antagligen om Ekman.¹⁶¹

I ett brev till Sven Walberg från den 31 mars 1950 konstaterade någon, troligen Svennberg,¹⁶² att Gotlandskommitténs förslag ägde en viss rimlighet, och inte lät sig avföras hur enkelt som helst. Man konstaterade även att de omstruktureringar som skett inte var av tillräcklig styrka utan snarare till en nackdel i den kommande argumentationen om gotlandstrafikens utveckling.¹⁶³

I ett annat brev framförde Tore Svennberg en önskan om att erhålla all information som Svennberg begärt från bolaget och betraktade det som personlig information. Därefter skulle Walberg och Svennberg komma överens om vad som skulle läggas fram till de övriga kommittéledamöterna. Enligt Svennberg hade kommitténs sekreterare verkat för att skapa bilden av att rederiet ej ville ge ifrån sig det material som efterfrågades.

Här vill jag blott påminna om att sekreteraren gjort allt för att hos kommitténs ledamöter skapa det intrycket, att bolaget genom att icke ha lämnat begärda uppgifter eller kommit med först efter långt dröjsmål, väsentligt försvårat hans arbete.¹⁶⁴

Därefter följde ett antal frågor som främst rörde förtydligande och komplettering av tidigare lämnade uppgifter. Brev var ställt till Walberg och daterat den 18 april 1950.¹⁶⁵

¹⁵⁹ RGs Arkiv, 12 A, mappen "1949"

¹⁶⁰ RGs Arkiv, 12 A, mappen "1949"

¹⁶¹ RGs Arkiv, 12 B

¹⁶² Detta grundar jag på att alla övriga brev, i denna arkivvolym, från Svennberg bär samma brevhuvud som detta brev, "Föreningen Sveriges Inrikessjöfart"

¹⁶³ RGs Arkiv, 12 B

¹⁶⁴ RGs Arkiv, 12 B

¹⁶⁵ RGs Arkiv, 12 B

Den 9 juni 1950 författade Svennberg två brev till Walberg. Det första var mer allmänt hållet och gav information och instruktioner om materiel och liknande inför ett försök med användning av lastpallar i Visby. I det andra brevet förklarade Svennberg att det var viktigt att försöken med lastpallar kom igång så fort som möjligt. Svennberg hade ringt tidigare på dagen och sökt Walberg men ej nått honom och då istället talat med Ekman. Denne hade uttryckt förvåning över Svennbergs val att pröva med lastpallar i Visby innan ens Göteborg eller Stockholm hade provat det. Svennberg pekade på att det var en mindre arbetsstyrka i Visby som på så sätt kunde trimmas in snabbare och finna lösningar på eventuella problem. Han pekade även på risken att det krävdes nya löneförhandlingar om det skulle ta lång tid att få igång ett funktionellt system. Det skulle automatisk ta längre tid att implementera ett nytt system i Stockholm eller Göteborg eftersom arbetsstyrkan där var mellan 500 – 1000 arbetare.¹⁶⁶

Svennberg skrev följande i ett brev den 28 juni 1950 till Walberg;

I anslutning till dagens telefonsamtal ber jag att mera officiellt få meddela Dig att kommitténs majoritet nu synes vilja gå in för ett färjprojekt för Nynästraden.¹⁶⁷

Svennberg förklarade att han insåg problemen för bolaget om de nu tvingades sälja det befintliga tonnaget och sedan anskaffa de nya, enligt kommittén skissade, färjorna. Svennberg antog därför att det troligaste alternativet var att det bildades ett halvstatligt bolag som tog över verksamheten. Svennberg önskade sedan mer information för att utreda huruvida det var möjligt att genomföra dubbla turer under sommaren med två fartyg eller om ett tredje fartyg måste tas med i beräkningarna.¹⁶⁸

Dagen därpå, 29 juni, skrev Svennberg till Walberg främst i frågan om huruvida rederiets rationalisering var på gång eller ej. Svennberg menade att övriga kommittéledamöter inklusive han själv drog sig till minnes att bolaget på ett tidigt stadium ställt sig välvillig till detta.¹⁶⁹

Walberg lämnade en första rapport om pallarnas funktion i verksamheten i ett brev den 1 juli 1950. Under motstånd från både förmän och arbetare genomfördes ett test. Det framkom att vissa problem förelåg och att de var av så allvarlig natur att Walberg hade valt att skrinlägga planerna på att använda pallarna som tänkt i fortsättningen. Däremot skulle pallarna användas nere i lastrummen då de underlättade genom att trucken lätt kunde stuva om lasten. Walberg fortsatte därefter med att kommentera en av Svennberg given kommentar om att kommittén ansåg att bolaget inte gjort tillräckligt på rationaliseringsfronten. Walberg redogjorde därefter för de förbättringar som gjorts på *Drotten* och *Visby*, det var främst byte från koleldning till oljeeldning, nya lastbommar som dels var mer lättmanövrerade dels kunde ta lasten från kajen och ända ner till lastrummet utan att lastas om på fartygsdäcket (som tidigare gjordes).

Sist men inte minst påminde Walberg om att nya *Gute* var ett väsentligt tillskott i trafiken. Att pallfrågan inte var löst såg inte Walberg som någon större kris, en

¹⁶⁶ RGs Arkiv, 12 B

¹⁶⁷ RGs Arkiv, 12 B, brev daterat den 28 juni 1950

¹⁶⁸ RGs Arkiv, 12 B

¹⁶⁹ RGs Arkiv, 12 B

bidragande orsak var att det inte fanns något utvecklat fungerande system i Sverige. Utomlands kunde det möjligtvis finnas något rederi som hade ett fullt fungerande system, men Walberg påminde om svårigheterna med att gotlandsgodset var utomordentligt heterogent. Avslutningsvis funderade Walberg kring traileralternativet och ansåg att det kunde bli svår att frikoppla stuveriarbetarna helt, eftersom det troligen inte kom att gå att föra över den lastning och lossning som skulle vara kvar på besättningen. Det framkom i brevet att Walberg var övertygad om att lösgods skulle finnas kvar i framtiden vid sidan av trailertransporterna.¹⁷⁰

7.3 REDERIETS SVAR PÅ GOTLANDSKOMMITTÉNS UTREDNING

Rederiet av gav ett nio sidor långt svar på det av Gotlandskommittén framlagda förslaget angående trafiken mellan Gotland och fastlandet. I svaret hänvisades till en rad olika bilagor som inte fanns med i arkivet. Rederiet framförde i sin kritik att man ansåg att kommittén inte följt de direktiv som var uppsatta för utredningen ordentligt. Enligt Gotlandsbolaget hade kommittén enbart undersökt en enda möjlig lösning istället för att presentera flera olika aspekter. Rederiet var av den uppfattningen att kommittén inte undersökt möjligheterna att inom det befintliga transportsystemet försöka finna lösningar som skulle kunna nedbringa transportkostnaderna gällande både gods och frakt.

Rederiet tog sedan upp de faktafel som de ansåg fanns i utredningen, det handlade bland annat om att kommittén hade i ett fall redovisat turtätheten för gamla *Gute* och i ett annat fall tagit in uppgifter från nya *Gute* utan att specificera att det rörde sig om två olika fartyg. Rederiet var även av den uppfattningen att den föreslagna turlistan ej var anpassad för trafik i olika vädersituationer utan "[...] som, för att kunna fullföljas, bl.a. fodrar oföränderligt vackert väder."¹⁷¹ Angående hyttkapaciteten påpekade rederiet följande;

Antalet bäddade liggplatser skulle sålunda bli mindre än hälften av det nuvarande. Ett flertal hytter äro belägna under vattenlinjen med artificiell belysning och ventilation, vartill kommer, att i samtliga hytter, så när som på ett fåtal, liggplatserna, i motsats till vad som nu är fallet, äro placerade över varandra.¹⁷²

Andra åsikter som rederiet tog upp under punkten för allmän kritik rörde bland annat att rederiet saknade en redogörelse för all den gods som inte kunde transporteras med trailers samt att kommittén hade övervärderat flygets expansion. Rederiet framhöll i sin kritik att flyget, precis som kommittén redovisade, gick med förlust, men att flyget förväntade sig att gotlandstrafiken skulle bringa vinst inom en snar framtid. Därtill ville rederiet påpeka att flyget uppbar ett statligt bidrag. Gotlandsbolaget fortsatte därefter att kritisera den av kommittén uträknade besparingen om 2.000.000 kronor.

¹⁷⁰ RGs Arkiv, 12 B

¹⁷¹ Rederi AB Gotlands (Gotlandsbolagets) arkiv (ViLA, RG.), Övriga utgående handlingar, 1913-1970, B2: 1, mapp: A 143 Rederi AB Gotland (Gotlandsbolaget), B2, Övriga utgående handlingar, 1913-1917

¹⁷² ViLA, RG, B2: 1, mapp: A 143 Rederi AB Gotland (Gotlandsbolaget), B2, Övriga utgående handlingar, 1913-1917

De ansåg att detta måste vara en felkalkylering. Rederiet menade att kommittén inte hade beaktat de problem och extra kostnader som lätt uppstod i trafiken.

Rederiet övergick sedan i sin kritik till att framhålla reservanten Svennberg och det förslag som han framlagt. Rederiet var av den uppfattningen att hans kalkyl och beräkningar låg avsevärt närmare sanningen än de siffror som kommittén presenterat. Rederiet framhöll att det måste bringas klarhet i vilka siffror och beräkningar som var närmast sanningen och ansåg därmed att en opartisk utredning borde genomföras av en auktoriserad revisor, något som rederiet gärna var delaktiga i. I svaret fortsatte rederiet att peka på några faktorer som gjorde att de tvivlade på kommitténs beräkningar, bland annat pekade man på det minskade antalet hyttplatser som skulle bringa mindre inkomster än med befintliga fartyg. En annan faktor var att den södergående trafiken skulle komma att sjunka påtagligt till följd av kommitténs förslag.

Nästa punkt som blev utsatt för kritik från rederiet var fartygskonstruktionen. Med hänvisning till befälhavarnas utlåtande framfördes att kombinationen av vindfånget som båten hade med att all last inklusive passagerarna var placerade ovan vattenlinjen skulle påverka fartygets stabilitet påtagligt. Andra negativa punkter var de liggplatser som var placerade under vattenlinjen, manöverbarheten av fartyget vid angöring samt maskinstyrkan. Befälhavarna ifrågasatte även om det var möjligt att en trailer kunde bära alla de olika sorters last som fartygen fraktade, såsom lantbruksmaskiner, armeringsjärn samt levande djur. Hamnen i Visby skapade redan vid denna tid problem i vissa vindar, med de nya fartygen skulle det inte bli lättare. Som stöd för befälhavarnas synpunkter ställdes den forne konstruktören av m/f *Gotland* som till stora delar framförde samma kritik som befälhavarna.

Rederiet konstaterade även att utredningen hade använt *Peter Wessel* som förebild men att kommittén hade uteslutit två viktiga fakta vid redovisningen av fartyget, nämligen djupgående och maskinstyrka. I det av kommittén angivna förslaget på fartygstyp var djupgåendet grundare och maskinstyrkan svagare än hos *Peter Wessel*. Rederiet fortsatte därefter att ta upp frågan om var i hamnen de nya fartygen skulle vara placerade och konstaterade att de troligen borde placeras i inre hamnen vilket skulle innebära ett orationellt arbete för Gotlandsbolaget eftersom magasin och expeditiionslokaler ej var placerade i detta område. Rederiet övergick sedan till att kort kommentera landtrafiken. Först klargjorde rederiet att landtrafik var utanför deras kompetens och hade därför överlåtit den delen av svaret till direktör Friberg vid AB Transportkompaniet, svaret var bifogat i en bilaga. Rederiet belyste en aspekt som de ansåg att kommittén inte undersökt ordentligt, nämligen de gotländska vägarnas skick och hur de skulle klara det nya transportsystemet samt vad en upprustning av vägarna skulle kosta.

Därefter övergick rederiet till att ge en bakgrund till verksamheten samt hur den utvecklats. Försättningsvis redogjorde rederiet för de förbättringar som genomförts samt de som var planerade, bland dessa fanns införande av containersystem, ombyggnad av m/f *Gute* samt anskaffande av ett nytt fartyg med dieseldrift och anpassat för att ta både last och passagerare. Gotlandsbolaget påtalade även att det var till stor del turismen som bar upp trafiken och för att kunna öka denna andel hade rederiet köpt in hotellanläggningar och vandrarhem. Rederiet framförde sedan att man ställde sig tvivlande till att det fanns intressenter som ville köpa dessa separat från

rederiet eftersom anläggningarna hade en kort säsong och ej var ekonomiskt bärkraftiga i sig själva.

Rederiets svar på kommitténs utredning avslutades med en summering där kärnpunkterna framhävdes;

Genom vad ovan anförts, anser sig ÅG ha styrkt, att GK:s kalkyler och ekonomiska beräkningar beträffande färje-projektet icke äro hållbara, att de planerade bilfärjorna icke äro lämpade för Gotlandstrafiken, samt att de rationaliseringar och moderniseringar, ÅG påbörjat omedelbart efter kriget och har för avsikt att fullfölja efter framlagt program, byggt på långvarig erfarenhet av trafiken och därmed sammanhängande mångskiftande spörsmål, komma att på ett tillfredsställande sätt motsvara rimliga krav. I anslutning härtill får ÅG avstyrka det av GK framförda förslaget. Samtidigt vill ÅG understryka nödvändigheten av att hela denna fråga erhåller ett skyndsamt avgörande, så att ÅG, som under de senaste sex åren arbetat under ett återhållande osäkerhetstillstånd, nu tillförsäkras den arbetsro, som är ett villkor för fullföljande av dess så betydelsefulla uppgift.¹⁷³

Svarsbrevet var undertecknat den 12 oktober 1951 av styrelsens ordförande, C.G. Björkander samt verkställande direktören Sven Walberg.¹⁷⁴

7.4 ANDRA INTRESSANTA ÅTGÄRDER FRÅN REDERIET

7.4.1 Trafik på Västervik

Med början 1947 företog Gotlandsbolaget en undersökning om möjligheterna att utöka trafiken med en linje mot Västervik. Vem som initierat denna undersökning och exakt när den startade framgår inte i arkivhandlingarna. Det som framkommer är att ett sammanträffande hade skett i Stockholm mellan representanter från Västervik stad och Gotlandsbolaget vilket resulterade i att borgmästaren i Västervik företagit ett utskick av en cirkulärskrift som frågade huruvida det fanns intresse för en reguljär trafik mellan Visby och Västervik. Detta skedde under våren 1947 och antalet svar som fanns i arkivet var 31, hur många som tillfrågades framgick inte.

Svaren var något så när samtydiga, företagen påpekade att man inte hade någon större handel med Gotland för tillfället men givetvis var intresserad av att trafik skulle startas för att underlätta handeln med Gotland. Man kunde således inte heller redovisa eventuella kvantiteter som kunde tänkas fraktas med den nya linjen. Någon påpekade att det skulle gagna trafiken och näringen mera om man kunde utöka den reguljära trafiken till något mer frekvent än den nu planerade enda turen per vecka. Borgmästaren skrev i sitt svar till Gotlandsbolaget att det var knappast uttömmande men såg fram mot fortsatta förhandlingar/diskussioner. Borgmästaren ursäktade sig en aning angående den dåliga uppslutningen kring den tur som redan företagits men

¹⁷³ ViLA, RG, B2: 1, mapp: A 143 Rederi AB Gotland (Gotlandsbolaget), B2, Övriga utgående handlingar, 1913-1917

¹⁷⁴ ViLA, RG, B2: 1, mapp: A 143 Rederi AB Gotland (Gotlandsbolaget), B2, Övriga utgående handlingar, 1913-1917

hänvisade till att det var en kort förvarning (en till två dagar) som de fick för att göra reklam och sprida information om turen. Den var extrainsatt för att transportera militärer och enligt borgmästaren hade Rederi AB Gotland inte heller vetskap om den tidigare än han blev meddelad. Brevet var undertecknat av borgmästaren, Hilding Brändström, i Västervik den 23 maj 1947.¹⁷⁵

Den 9 november 1954 kom ett brev från Byggnadschefen i Västerviks Stad där han bifogat tre kartor med förslag på hur staden skulle kunna avsätta områden för att underlätta för rederiet att utöka sina turer. Man hade även tagit fram tidtabeller och något mera om godsuppgifter, för att underlätta för rederiet i sitt planerande. Som svar på detta brev skickar konsuln Sven Walberg ett brev den 19 november 1954. Han började med att tacka för informationen och beklagade det sena svaret som berodde på att han varit borta. Han övergick därefter till huruvida rederiet var resursmässigt kapabelt att ytterligare utöka trafiken mellan Västervik och Gotland. Han skrev vidare att styrelsen funnit att tonnaget ej var tillräckligt för att klara en utökning allra helst sommartid.

Utredningen har visat, att den nuvarande fartygsmaterielen med den intensiva trafik, som i synnerhet sommartid råder på de linjer, vi trafikera, icke är tillräcklig för en föreslagen utökning av förbindelserna mellan ön och fastlandet Visby-Västervik.

Styrelsen har sålunda nödgats konstatera, att de av Eder skisserade planerna för vårt vidkommande nu icke kunna realiseras.

Vi tacka emellertid för Edert uppslag och det intresse, Ni visat för kommunikationerna mellan fastlandet och Gotland, och bedja Eder vara övertygade om att vi givetvis, därest förhållandena längre fram så medgiva, skola kontakta Eder för att återupptaga diskussionen rörande de av Eder framlagda trafikproblemen.¹⁷⁶

7.4.2 Den juridiska aspekten

I en promemoria daterad 6 oktober 1948 hade rederiet sammanträffat med tre jurister och i detta möte diskuterat huruvida det juridiskt var möjligt för staten att med tvång överta rederiets fartygsmateriel. Grunden för rederiets oro låg i hur Förfogandelagen skulle tolkas, men juristerna bedömde att det inte var möjligt med ett statligt övertagande av rederiet. Nyss nämnda lag stod dock under omarbetning och därför kunde det föreligga en viss (dock liten) risk att den nya lagen skulle göra ett övertagande möjligt. Juristerna lovade att rederiet skulle hållas informerad om utvecklingen av den nya lagen.¹⁷⁷

I ett uppföljande brev den 7 februari 1949 bifogade advokaten Svensson en allmänt hållen redogörelse för vad förfogandelagen innebar i sin nya skepnad. Därefter bifogades även en redogörelse för vad den nya lagen kunde komma att innebära för rederiet. Det framgick där att det skulle råda krigstillstånd för att staten med tvång

¹⁷⁵ ViLA, RG, Övriga inkomna handlingar, 1876-1968, E1B: 1, mapp A143. Rederi AB Gotland (Gotlandsbolaget), E2, Korrespondens rörande eventuell trafik på Västervik. 1947-1954

¹⁷⁶ ViLA, RG, E1B: 1, mapp A143. Rederi AB Gotland (Gotlandsbolaget), E2, Korrespondens rörande eventuell trafik på Västervik. 1947-1954

¹⁷⁷ RGs Arkiv, 12 A

skulle kunna överta fartygen. En annan möjlighet var att det skulle råda utomordentliga förhållanden som hotade försörjningen till folket. Definitionens betydelse i praktiken var ej klar men man tog det för föga troligt att lagen skulle kunna användas för att tvångsinlösa rederiets tonnage.¹⁷⁸

7.4.3 Undersökning om godshantering

Under våren 1953 genomförde Gotlandsbolaget en undersökning för att ta reda på vad deras kunder tyckte om det containersystem som hade införts, framförallt på lastfartyget *Gute*. Sex svar finns i arkivet i form av avskrifter, en kund var fastlandsbaserad, Pressbyrån, resterande var gotländska intressenter som exempelvis Gotlands Läns Mejeriförening, Systemaktiebolaget i Visby samt Gotlands Morotsodlarförening. Kunderna var eniga i sina konstaterande att det nya systemet mestadels inneburit förbättringar i form av väsentligt minskade skador på varorna samt högre effektivitet. Ett önskemål om ökad turtäthet framförs.¹⁷⁹

Sammanfattningsvis har kommunikationen mellan kommittén och rederiet varit god till en början, det verkar dock som om kontakterna börjar kärva i slutet av 1948. Därefter fokuserades kommunikationen mellan kommittén och rederiet till en person på varje sida. Rederiet hade till viss del andra planer som bolaget försökte driva under det att kommitténs arbete fortskred, exempel på detta var undersökningar och planering av nya fartyg.

¹⁷⁸ RGs Arkiv, 12 A, mappen "Korrespondens med adv. Svensson"

¹⁷⁹ ViLA, RG, E1B: 1, Ingen mapp, låg löst i asken

8 SAMMANFATTNING

Uppsatsen utgick från en motion som lämnades av tre gotländska socialdemokratiska riksdagsledamöter, om förbättrande och förstatligande av färjetrafiken mellan Gotland och fastlandet. Riksdagen tillsatte en utredning som kom att kallas Gotlandskommittén. Utredningen mynnade ut i ett förslag som byggde på två delar, dels ett nytt godshanteringskoncept som kallades dörr-till-dörr, samt en ny fartygstyp som skulle kunna lasta fordon som kördes ombord, istället för att lyfta ombord dem som var gängse metod hittills. Utredningens förslag var dock inte obesträtt, en av kommittéledamöterna avgav en reservation mot att vissa siffror i den ekonomiska redovisningen inte var realistiska samt att nyinvensteringskostnaderna var för höga för att driva igenom konceptet och införskaffa de nya fartygen.

Det kommunala engagemanget i frågan begränsade sig till att Visby stadsfullmäktige på kommitténs begäran svarade på en remiss med anledning av utredningens resultat. I detta remissvar nämndes flyktigt att Gotlands utveckling var viktig och därmed lämnades denna fråga. Därefter övergick svaret till att behandla hamnen och ekonomin kring en eventuell anpassning till den nya trafiken. I svaret slog stadsfullmäktige fast att det fanns inte pengar till några större ombyggnader av hamnen, speciellt om man avsåg att sänka godsavgifterna samtidigt. Stadsfullmäktige slog fast att finansieringen måste komma utifrån, och grundade sitt beslut på en klausul som krävde att hamnen var självförsörjande via sina avgifter och därmed ej kunde erhålla ekonomiskt tillskott från Visby stad. Klintehamns kommun tog inte upp denna fråga över huvud taget men de hade inte heller blivit tillfrågade av kommittén.

Alla tre tidningarna behandlade de händelser som utgör nyckelhändelser i uppsatsen, den statliga utredningens resultat, rapporteringen om fartygsinköpet samt *Christofer Polhems* ankomst. Tidningarna hade även rapporterat om ytterligare två händelser interpellationssvaret i riksdagen samt om "lilla kommittén". Den sistnämnda var en uppföljning av den första kommittén som fokuserade på att förbättra det transportsystem som redan var i bruk. Den lilla kommittén hade dock andra medlemmar än den första kommittén. Tidningarnas rapportering skilde i vissa delar sig åt, det gällde främst omfång och inriktning, Gotlands Allehanda hade den högsta mängden material infört i tidningen medan Gotlänningen och Gotlands Folkblad hade ungefär lika mycket material.

Av tio inkomna svar från allmänheten hade sex direkt relevans till uppsatsen, dessa svar var något så när samstämmiga i sina åsikter. De tog upp den kritik som fanns mot rederiet och fartygen. De menade att kritiken till stora delar var befogad, det var speciellt intressant eftersom några svarande hade arbetat ombord i fartygen.

I kommunikationen mellan rederiet och kommittén verkar det fungera relativt bra fram till hösten 1948. Därefter utkristalliseras kommunikationen till att gå mellan en person i kommittén till en person i rederiet. Samtidigt började rederiet att bedriva egna undersökningar och planera för nya fartyg.

9 DISKUSSION/ANALYS

Perspektiven i den statliga redovisningen varierar, den utgick i inledningen från ett allmännyttigt perspektiv där infrastruktur var grundpelare i tankegångarna. När utredningen sedan övergick till den detaljerade ekonomiska redovisningen fokuseras den helt på hur rederiet skall kunna minska kostnaderna. Detta framgick extra tydligt i utredningens jämförelse, där den dåvarande trafikutformningen och den föreslagna modellens inkomster från lastning och lossning förblir desamma. Hade utredningen haft perspektiv på allmännyttan borde en sänkning av inkomsterna vara rimlig.

Den statliga utredningen koncentrerade sig på godsfrågan, förbättring av fartygens hastighet tas ej upp i någon större utsträckning. Tidsvinsten ansågs främst ligga i möjligheten till snabbare lastning/lossning, som därmed möjliggjorde dubbelturer. Kommittén förde inte heller någon diskussion kring annan last än sådan som lastas på hjulfordon, dock poängterade man att det fanns specialtrailers som var byggda för att bära extra tung last. Det fördes ej heller någon diskussion kring huruvida bärplansbåtar skulle kunna utgöra en del av Gotlandstrafiken, och därigenom förbättra överfartstiden för passagerare utan bilar. I den statliga utredningen klargjorde man att de föreslagna färjornas hastighet ej borde understiga de 13 knop som de för tillfället snabbaste passagerarfartygen klarade av. I den bilaga som bifogades, där de föreslagna fartygen presenterades i ritningsform, framgick att den beräknade hastigheten kunde uppnå till lite drygt 13 knop vid provturer, men att tjänstehastigheten var beräknad till 12 knop. Det förefaller märkligt att utredningen inte har belyst hastighetsfrågan närmare, speciellt eftersom det verkar ha florerat ett önskemål från passagerarna om en kortare överfartstid.

Passagerarna hade främst varit uppdelade i två grupper, åretruntpassagerare och sommarturister. Rederiet bemötte kritiken om att de hade inriktat sig på turismen istället för åretruntrafiken med att 61% av passagerarna åker med fartygen under sommaren. Här vore på sin plats att redogöra för hur stor andel som var gotlänningar av passagerarströmmen., likväl som man skulle kunna redovisa fördelningen mellan tjänstetrafik kontra turism under vinterhalvåret. Det är mycket möjligt att dessa kategorier tar ut varandra men det vore intressant att se statistik på det ändå. En annan uppgift som rederiet framförde var att antalet tredjeklasspassagerare var mycket lågt under vintermånaderna i fredstid. Detta kan ha en naturlig förklaring, eftersom de som över huvud taget hade tillräckligt med pengar hellre löste en biljett som berättigar dem till att vistas i uppvärmda salonger med sittplatser, istället för att företa resan på däck eller i ouppvärmda däckhus. Det var inte alla fartyg som hade uppvärmda salonger åt tredjeklasspassagerarna.

Rederiet bemötte utredningsförslaget med att kritisera kommitténs förslag som innebar att passagerarna placerades till stor del under däck. När rederiet sedan köpte in en färja så hade hon en stor del hytter under däck. Här skedde alltså en klar svängning i inställning till hur fartygen borde se ut. Rederiets svar lämnades ganska sent och innehöll till stora delar liknande kritik som återfanns i de andra instansernas svar. Det sena svaret från rederiet kan förklaras med att rederiet hade anlitat ”experter” som tagit god tid på sig innan deras del av svaren avgivits till rederiet. Det är lite märkligt att rederiet, trots att man var medveten om kostnaderna med stora besättningar, konsekvent avvisar ett system som tillämpas både på engelska kanalen och i Öresund. Med de nya fartygen skulle besättningskostnaden kunna minskas

avsevärt. Det är bra att rederiet belyste den allmännyttiga frågan genom att peka på de eventuella kostnader som kunde uppkomma på grund av det nya transportsystemet, dessa kostnader hade kommittén inte riktigt framhållit. Rederiet företog egna undersökningar för att kunna bemöta den kritik som framkom. Bland annat skickades en enkät ut som berörde det nya containersystemet. Frågorna rörde antagligen enbart *Gute*, vilket resulterade i att alla svar blev positiva. Antagligen hade frågorna även styrt svaren till att begränsa sig något, det fanns inget svar som efterlyste en vidareutveckling av systemet i sig, vilket kan tyckas något märkligt.

Rederiets planer efter andra världskriget på att bygga ett nytt fartyg ändrades till att lägga riktlinjer för ett nytt fartyg 1953. Detta tyder dels på att rederiet riktat in sig på ett begagnat fartyg samt att de troligen hade ett par fartyg som de redan visat intresse för. En orsak kan i och för sig vara att bolaget kände en oro inför framtiden och ett eventuellt förstatligande av trafiken och därför inte ville förbinda sig till ett nytt fartyg. Rederiet valde istället av taktiska skäl att inrikta sig på ett billigare alternativ som ett begagnat fartyg utgjorde. Det allmänna fraktfallet på världsmarknaden gjorde också att tillgången på fartyg ökade vilket underlättade för rederiet när de skulle hyra in fraktfartyg till somrarnas stödtrafik istället för att satsa på stora nya moderna färjor.

Det framgår, i artiklar och perspektivet på hur händelser redovisades, relativt tydligt vilken partifärg som respektive tidning hade. Gotlands Allehanda uttalade starkt stöd för rederiet vilket ligger helt i linje med deras politiska färg. Gotlands Folkblad stod på motsatt sida och förespråkade utredningsförslaget och det statliga ägandet. Gotlänningen var positiv till en förändring men uttalade inte lika starkt huruvida trafiken skulle skötas av staten eller Gotlandsbolaget. Idag är det nätt och knappt tidningarnas ledare som avslöjar vilken partifärg de har, en bidragande orsak är den ökande mängden centralproducerat materialet som tidningar använder sig av idag, via exempelvis Tidningarnas Telegrambyrå.

Vid genomgången av arkiven på RG fann jag många promemior och liknande skrivelser med uppgifter om bolagets verksamhet ställda till Gotlandskommittén, jag fann även en del bestridande av de promemior som Gotlandskommittén skickade ut. Helhetsintrycket blev dock att det verkar som att det varit en relativt god kommunikation fram till sommaren 1949 därefter har frekvensen av brev sjunkit. Jag har även funnit att bolaget aktivt tagit fram fakta för att stödja sin sak, att behålla den befintliga trafikordningen. Det verkar som att rederiet låst sig vid risken av förstatligande av trafiken och inte sett de fördelar som andra transportsystem kunde tillföra. Det framkom även att Tore Svennberg hade underhandskontakter med rederiet. Detta visade sig bland annat genom orienteringar och personliga synpunkter på kommitténs arbete, mottagare av dessa var ÅG:s Sven Wahlberg. Det verkar även som att ett visst utbyte hade skett där Wahlberg givit Svennberg information som ej var avsedd för resterande ledamöter i Gotlands-kommittén.

Redan under första säsongen med *Christofer Polhem* sattes ett lastfartyg in med kapacitet att lasta bilar som kördes ombord. Efter första säsongen annonserade rederiet att ett nytt fartyg skulle köpas in som skulle ha något högre kapacitet, det dröjde trots det ytterligare ett par år innan ett nytt fartyg sätts i trafik.

Staten hade att välja på att handfast säkerställa en infrastruktur å ena sidan samt gå in och störa en ”öppen marknad” å andra sidan. ÅG hade utvecklat något av en

monopolsituation när det gällde trafiken. Det hade med all önskvärd tydlighet framkommit att staten ej ansåg att det var absolut nödvändigt att etablera en transportorganisation som styrdes av staten. Några direkta krav ställdes ej heller av staten på att förändringar skulle ske i transportorganisationen. Statens inställning till transportproblemet var att kommunikationsminister Franzén uppmanade intressegrupper att samarbeta för att gemensamt förbättra transportmöjligheterna mellan Gotland och fastlandet om Gotland vill uppnå samma strukturella nivå som övriga Sverige.

Rederiet bemöter kritiken från kommittén och kommunikationsdepartementet med motargument. Rederiet föreslår inte själv några lösningar utan pekade på att det finns planer som bygger på att fortsätta och utveckla verksamheten på det sätt som den bedrivs för tillfället. Detta kommer fram i den lilla Gotlandskommittén som kan liknas vid en nödlösning för att kompensera det ökade trafiktrycket som framförallt utgörs av ett ökande antal bilar som skall fraktas över Östersjön. Kommittén ställer i ett relativt kort hållet brev frågan om hur rederiet skulle ställa sig till ett statligt övertagande, svaret var ganska självklart. Hade kommittén utvecklat och förklarat finns det en möjlighet att rederiet hade bemött kommittén på ett annat sätt i denna sakfråga. Det var troligen i detta läge som rederiet vände ”taggarna utåt” och börjar begränsa informationsflödet till kommittén.

Det fanns ingen större visionär planering varken i Klintehamn eller Visby, det mesta handlade om kronor och ören, eller rättare sagt bristen på dessa. Stadsfullmäktige konstaterade att turismen var viktig och borde utvecklas men när det kommer till att bygga ut hamnen verkade det vara pengar allena som styrde.

Tidningarna uppvisade en klar tendens till att rapportera händelserna vinklat efter vilken partifärg de hade. I stora drag förekommer samma information, när det gäller de i uppsatsen utpekade huvudpunkterna. Däremot skiljer kvantiteten sig åt väsentligt. I vissa fall kunde man spåra rena beställningsarbeten, exempelvis när hamnstuvarnas arbete och välvilja lyftes till höjden i en artikel i Gotlands Allehanda. Anledningen verkar vara att hamnarbetarna hade fått en hel del kritik innan. Detta kan jämföras med den ökade publiceringen av högskolans arbete, även det ett försök att etablera en tanke hos allmänheten att högskolan är något bra som kan gynna både gotländska studenter och Gotländskt näringsliv.

Sammantaget kan vi konstatera att Gotlandskommitténs utredning resulterade i en lösning som kom i bruk om än väsentligt senare än nödvändigt. Först när RG utsattes för konkurrens blev det nya trafikkonceptet en realitet. Detta verkar för övrigt vara en röd tråd i Gotlandstrafikens utveckling, att det krävs konkurrens eller rederibyte för att större förändringar i trafikkonceptet skall inträda. När rederi Nordö genom Ö-linjen startade trafik kom ropaxfärjor i bruk, när JBT/Gotlandslinjen tog över trafiken kom högfartsfärjor i bruk och nu när RG/Destination Gotland tagit över går all trafik med snabbfärjor.

Det är troligt att den motsträviga inställningen både från statlig såväl som kommunal och rederiets sida, i ett kort perspektiv, till en viss del försämrat Gotlands möjligheter till utveckling. Om man däremot ser det ur ett långt perspektiv kan vi konstatera att Gotlands utsatthet har genererat ökad andel ekonomiska bidrag jämfört med andra delar av Sverige. Det är inte säkert att Gotland skulle särbehandlats på samma sätt om

en fast förbindelse med fastlandet byggts, till exempel i form av en bro eller tunnel. Det är dock intressant att fundera över vad en fast förbindelse idag skulle innebära för Gotland i framtiden. Samtidigt kan vi jämföra med dagens trafik och spekulera över hur den kan förbättras, den snabbaste överfartstiden är snart nådd. Det råder vissa fasta begränsningar som ej går att förbise såsom fartbegränsningar i skärgården och inloppen till hamnarna. Därefter återstår antalet avgångar, och kapaciteten på fartygen. Detta är dock rena spekulationer som ej går att konfirmera med hjälp denna uppsats.

Det framkommer således i uppsatsen att staten har ej visat något intresse för att styra den infrastrukturella utvecklingen mellan Gotland och fastlandet. Det har även framkommit att kommunfullmäktige inte har tagit sig an frågan i någon större utsträckning, fullmäktiges diskussioner har begränsat sig till ekonomiska diskussioner kring hamnutbyggnaden. Fördröjningen av denna utbyggnad var en av faktorerna till att utvecklingen gick långsammare än vad den behövde.

Det har även framkommit att rederiet motsatte sig förslagen, anledningen torde vara det totala utbyte av fartyg som skulle krävas för att införa det nya trafikkonceptet. Denna omställning skulle vara mycket ekonomiskt ansträngande för rederiet, samtidigt som mindre fraktbåtar började bli en överflödsvara och därför lätt kunde anskaffas eller hyras in för att stärka upp den ökande trafiken. Det var inte förrän långt efter uppsatsen undersökningsperiod är utgången, när Gotlandsbolaget utsattes för konkurrens som man på allvar satsade på det nya trafikkonceptet.

Många av de problem som diskuterades på 50-talet diskuteras än idag, exempelvis svårigheter med platser under högsäsong och storhelger, svårigheterna att passera inloppet till Visby hamn vid vissa vindar, Nynäsvägens skick, samt vilken service och kvalitet passageraren kan förvänta sig i samband med överfärden. En anledning till att frågorna fortfarande lever är givetvis att det successivt ställs högre krav, men en annan anledning kan vara att regionbegreppet begränsar utvecklingen både tankemässigt och ekonomiskt. Det ter sig idag omöjligt att regionen Gotland skall betala förbättringar av Nynäsvägen. Genom att inkludera Nynäshamnsregionen i Gotlandsregionen skulle detta inte vara något problem, å andra sidan skulle andra problem uppstå. Problemet för Gotland är att regionen Gotland inte är synonymt med den geografiska yta som utgör Gotland. Regionen Gotland är i själva verket större, och det är först när de styrande politikerna inser detta som de ekonomiska bidragen kan bli av sådan omfattning att regionen Gotland kan anlägga bra anslutningsvägar på fastlandet.

Vi skall dock ha i minnet att kommunernas möjligheter till infrastrukturella beslut vid uppsatsens undersökningsperiod var starkt begränsad, numera tillhör Gotland en av de regioner som fått ökat självstyre, dock är det fortfarande förknippat med höga kostnader att utveckla nya eller förbättra gamla infrastrukturer. Det innebär givetvis att regionen fortfarande är beroende av att staten beviljar extra anslag för att möjliggöra denna typ av beslut. Det står dock klart att Gotlands Kommun nu arbetar mycket mera aktivt och bedriver påtryckning gentemot regering och riksdag för att förändringar av mer infrastrukturell natur skall genomföras. Frågan kvarstår dock, borde inte, exempelvis en av Gotlands viktigaste vägar (Nynäsvägen), ingå i Region Gotland likväl som den ingår i Nynäshamnsregionen?

10 KÄLL- OCH LITTERATURFÖRTECKNING

10.1 OTRYCKTA KÄLLOR

Allstadius Göran 2004, telefonsamtal 14 januari

Andersson Henning 2004, telefonsamtal 21 januari

Andersson Sture 2004, telefonsamtal 27 januari

Gardebring, Tommy 2003, Sjöfartsverket, epost-svar, 15 december

Håkansson Hilmer 2004, telefonsamtal 24 januari

Feuk Karin 2004, epost 3 februari

Nordenbrink Nils 2004, foruminlägg 24 januari

Gotlands Kommunarkiv [GotKA]

Stadsfullmäktige i Visby – Handlingar – 1951 [Visby 1951]

Gotlands Kommunarkiv [GotKA]

Stadsfullmäktige i Visby – Handlingar – 1955 [Visby 1955]

Landsarkivet i Visby [ViLA]

Rederi AB Gotlands (Gotlandsbolagets) arkiv [RG]

Övriga inkomna handlingar, 1876- 1968, E1B: 1 [E1B: 1]

Landsarkivet i Visby [ViLA]

Rederi AB Gotlands (Gotlandsbolagets) arkiv [RG]

Övriga utgående handlingar, 1913-1970, B2: 1 [B2: 1]

Rederi AB Gotland [RGs Arkiv]

Bolagets egna arkiv

1945 års Gotlandkommitté

1945 – 1949 [12 A]

Rederi AB Gotland [RGs Arkiv]

Bolagets egna arkiv

1945 års Gotlandkommitté

1950 – [12 B]

Rederi AB Gotland [RGs Arkiv]

Bolagets egna arkiv

1945 års Gotlandkommitté [12 C]

Riksarkivet

1945 års Gotlandskommittés arkiv

arkiv YK2200, volym 4

Kommittémajoritetens bemötande av ledamoten Svennbergs reservation

10.2 TRYCKTA KÄLLOR

Gotlands Allehanda, januari 1951 – december 1955, Visby [GA]

Gotlands Allehanda red., 1945, *Frågan om förstatligande av de reguljära sjöfartsförbindelserna mellan Gotland och fastlandet. – Motion om utredning i riksdagen 1945 samt över motionen avgivna yttrande.*, Visby [GA red. 1945]

Gotlands Folkblad, januari 1951 – december 1955, Visby [GF]

Gotlänningen, januari 1951 – december 1955, Visby

Statens Offentliga Utredningar 1951:10 Kommunikationsdepartementet, *Sjöfartsförbindelserna mellan Gotland och fastlandet – Utredning och förslag av 1945 års Gotlandskommitté*, Stockholm [SOU 1951:10]

10.3 INTERNETKÄLLOR

Fakta om fartyg, M/S Kronprinsessan Ingrid 1936,

http://www.faktaomfartyg.crosswinds.net/kronprinsessan_ingrid_1936.htm

20 december 2003 15:47

(Från slutet av mars 2004 återfinns hemsidan på www.faktaomfartyg.com)

Kommandobryggan, M/S Kronprinsessan Ingrid,

<http://medlem.spray.se/kommandobryggan/gfl/ingrid.htm>

20 december 2003 15:42

10.4 LITTERATUR

Andersson K.G., 1970: "Visby Hamn", i Stig Jonsson red., *Visby Stad – Minnesskrift över stadens verksamhet 1952 – 1970 (Gotlands kommunböcker 1970 – Del 14: Visby stad)*, Visby

Fritzell, Gunnar, 1978, *Visby hamns historia II 1942 – 1977*, Visby

Jansson, Christer, 1996, *Över Östersjön till Gotland. Passagerarfarten genom tiderna*, Hyllinge

Philip Arne, 1965, *Generalplan för Visby*, Visby

Rinman, Ture, 1956, *Handelsflotta och sjöfart – Sverige på världshaven*, Malmö

Winberg, Clary, Nilsson Sylve, Sjöberg Åke G., Från eldare till båtvärdinna – De vita båtarna med G i skorstenen – Gotlandsbolaget 130 år 1995, Visby