



LUND UNIVERSITY

Historiska nationalräkenskaper för Sverige: Transporter och kommunikationer 1800–1980

Krantz, Olle

1986

Document Version:

Publisher's PDF, also known as Version of record

[Link to publication](#)

Citation for published version (APA):

Krantz, O. (1986). *Historiska nationalräkenskaper för Sverige: Transporter och kommunikationer 1800–1980*. (HNS – Historiska nationalräkenskaper för Sverige ; Vol. 4).

Total number of authors:

1

General rights

Unless other specific re-use rights are stated the following general rights apply:

Copyright and moral rights for the publications made accessible in the public portal are retained by the authors and/or other copyright owners and it is a condition of accessing publications that users recognise and abide by the legal requirements associated with these rights.

- Users may download and print one copy of any publication from the public portal for the purpose of private study or research.
- You may not further distribute the material or use it for any profit-making activity or commercial gain
- You may freely distribute the URL identifying the publication in the public portal

Read more about Creative commons licenses: <https://creativecommons.org/licenses/>

Take down policy

If you believe that this document breaches copyright please contact us providing details, and we will remove access to the work immediately and investigate your claim.

LUND UNIVERSITY

PO Box 117
221 00 Lund
+46 46-222 00 00

***HISTORISKA NATIONALRÄKENSKAPER
FÖR SVERIGE:***

**TRANSPORTER OCH KOMMUNIKATIONER
1800-1980**

OLLE KRANTZ



Lökan Löbell

**HISTORISKA NATIONALRÄKENSKAPER
FÖR SVERIGE:**

**TRANSPORTER OCH KOMMUNIKATIONER
1800-1980**

OLLE KRANTZ

**Skrifter utgivna av Ekonomisk-historiska föreningen
i Lund, vol XLVIII**

Denna undersökning har tillkommit inom forskningsprojektet "Strukturförändringar i svensk ekonomi 1800-1980. Konstruktion och analys av nationalproduktserier", som finansierats av Riksbankens Jubileumsfond och Humanistisk-samhällsvetenskapliga forskningsrådet. Till tryckningen har bidrag utgått från Riksbankens Jubileumsfond.

Distribution: Ekonomisk-historiska föreningen
Finnegatan 16
223 62 Lund

ISBN 91-85611-16-6

Copyright: 1986 Olle Krantz

Printed in Sweden
Studentlitteratur
Lund 1986

INNEHÅLL

Tabellförteckning	5
Diagramförteckning	7
Inledning	9
1800-1910	11
Utrikes sjöfart	12
Bruttoproduktion, varutransporter	12
Persontransporter	20
Avdragsposter	21
Tabeller	32
Inrikes sjöfart	40
Bruttoproduktion	40
Avdragsposter	49
Produktionens fördelning på användningsområden	49
Tabeller	55
Stuveriverksamhet	67
Tabeller	69
Flottning	70
Flottning - en kort historik	70
Transportkostnader och transportprestationer i flottningen	
1860-1950	72
Terminologi	73
Beräkningar för de utvalda älvarna	75
Beräkning av produktionsvärde för den totala flottningen	87
Avdragsposter	93
Tabeller	96
Skjutsväsende	107
Skjutsväsendets behandling i tidigare nationalräkenskaper	107
Beräkning av produktionen 1855-1910	107
Beräkning av produktionen 1823-1855	112
Beräkning av produktionen 1800-1823	113
Produktionens fördelning	114
Avdragsposter	114
Tabeller	117
Anspanssfordon	120
Total produktion	122
Avdragsposter	128
Fördelning på användningsområden	128
Tabeller	134

Järnvägar	142
Bruttoinkomster	142
Avdragsposter	142
Bruttoproduktionens fördelning på användningsområden	143
Tabeller	145
Postbefordran	150
Avdragsposter	150
Fördelning på användningsområden	150
Tabeller	152
Telekommunikationer	158
Den optiska telegrafan	158
Den elektriska telegrafan	159
Telefonväsendet	159
Avdragsposter	159
Fördelning på användningsområden	159
Tabeller	161
Deflateror	165
Tabeller	168
1910-1950	175
Tabeller	188
1950-1980	215
Tabeller	217
Sammanställningstabeller	231
Käll- och litteraturförteckning	246

TABELLFÖRTECKNING

T1	Utrikes sjöfart: Bruttoinkomster 1873-1912	32
T2	Utrikes sjöfart: Bruttoinkomster 1821-1873	33
T3	Utrikes sjöfart: Bruttoinkomster 1800-1820	35
T4	Utrikes sjöfart: Fraktindex 1834-1868 (a:shilling, b:index 1838/40=100). Typvärden	36
T5	Utrikes sjöfart: Avdragsposter och förädlingsvärde 1873-1912	37
T6	Utrikes sjöfart: Avdragsposter och förädlingsvärde 1851-1872	38
T7	Utrikes sjöfart: Avdragsposter och förädlingsvärde 1800-1850	39
T8a	Inrikes sjöfart: Bruttoinkomster 1873-1913	55
T8b	Inrikes sjöfart: Bruttoinkomster 1873-1913	57
T9	Inrikes sjöfart: Bruttoinkomster 1850-1873	58
T10	Inrikes sjöfart: Fraktindex 1800-1850, 1835=100	59
T11	Inrikes sjöfart: Bruttoinkomster 1800-1850	60
T12	Inrikes sjöfart: Avdragsposter och förädlingsvärde 1800-1913	62
T13	Inrikes sjöfart: Fördelning på användningsområden 1800-1913	64
T14	Stuveriverksamhet: Bruttoproduktion 1800-1910	69
T15a	Flottningen i "Söder-väster-bygden" 1866-1920	96
T15b	Flottningen i "Söder-väster-bygden" 1921-1950	97
T16a	Flottningen i "Österbygden" 1866-1920	98
T16b	Flottningen i "Österbygden" 1921-1950	99
T17a	Flottningen i "Mellanbygden" 1860-1920	100
T17b	Flottningen i "Mellanbygden" 1921-1950	101
T18a	Flottningen i "Norrbygden" 1882-1920	102
T18b	Flottningen i "Norrbygden" 1921-1950	102
T19	Flottningen i "Norrbygden" med Ljusnan som relationsälv 1866-1881	103
T20	Den totala flottningen i Sverige 1860-1950	104
T21	Flottning: Nettoproduktion 1860-1950	105
T22	Total flottning 1829-1859	106
T23	Skjutsväsende: Utgångna hästar i vanlig skjuts i hela riket 1823-1910	117
T24	Skjutsväsende: Brutto- och nettoproduktion 1823-1910	118
T25	Skjutsväsende: Brutto- och nettoproduktion i 1800-1822	119
T26	Anspanssfordon: Bruttoproduktion 1800-1910	134
T27	Anspanssfordon: Avdragsposter och nettoproduktion 1800-1910	137
T28	Anspanssfordon: Fördelning på användningsområden 1800-1910	139
T29	Järnvägar: Bruttoproduktion 1856-1910	145
T30	Järnvägar: Avdragsposter 1856-1910	145
T31	Järnvägar: Förädlingsvärde 1856-1910	147

T32	Järnvägar: Fördelning på användningsområden 1856-1910	148
T33	Postbefordran: Produktion 1800-1910	152
T34	Postbefordran: Fördelning på användningsområden 1800-1910	155
T35	Telekommunikationer: Inkomster 1836-1910	161
T36	Telekommunikationer: Avdragsposter och nettoproduktion 1880-1910	162
T37	Telekommunikationer: Fördelning på användningsområden 1836-1910	163
T38	Transporter och kommunikationer: Deflaterer 1800-1910 (1869/71=100)	168
T39	Utrikes sjöfart: Bruttoinkomster för olika trafikslag 1911-1950	188
T40	Utrikes sjöfart: Bruttoproduktion, avdragsposter och förädlingsvärde 1911-1950	189
T41	Inrikes sjöfart: Gods- och persontrafikinkomster 1911-1950	190
T42	Inrikes sjöfart: Bruttoproduktion, avdragsposter och förädlingsvärde 1911-1950	191
T43	Inrikes sjöfart: Fördelning på användningsområden 1911-1950	192
T44	Stuveriverksamhet: Bruttoproduktion (lika med nettoproduktion) 1911-1950	193
T45	Anspanssfordon: Kvantitets- och prisindikator 1911-1950	194
T46	Anspanssfordon: Bruttoproduktion, avdragsposter och nettoproduktion 1911-1950	195
T47	Anspanssfordon: Fördelning på användningsområden 1911-1950	196
T48	Järnvägar: Bruttoproduktion 1911-1950	197
T49	Järnvägar: Avdragsposter 1911-1950	198
T50	Järnvägar: Summa bruttoproduktion, summa avdrag samt förädlingsvärde 1911-1950	199
T51	Järnvägar: Fördelning på användningsområden 1911-1950	200
T52	Postbefordran: Avdragsposter 1911-1950	201
T53	Postbefordran: Bruttoproduktion, avdrag och förädlingsvärde 1911-1950	202
T54	Postbefordran: Fördelning på användningsområden 1911-1950	203
T55	Telekommunikationer: Bruttoinkomster 1911-1950	204
T56	Telekommunikationer: Bruttoproduktion, avdragsposter och förädlingsvärde 1911-1950	205
T57	Telekommunikationer: Fördelning på användningsområden 1911-1950	206
T58	Lastbilstransporter: Bruttoproduktion, avdrag och förädlingsvärde 1920-1950	207
T59	Lastbilstransporter: Fördelning på användningsområden 1920-1950	208

T60	Taxitrafik: Bruttoproduktion, avdrag och förädlingsvärde 1919-1950	209
T61	Busstrafik: Bruttoproduktion, avdrag och förädlingsvärde 1920-1950	210
T62	Spårvägstrafik: Bruttoproduktion, avdrag och förädlingsvärde 1911-1950	211
T63	Transporter och kommunikationer: Deflaterer 1910-1950	212
T64	Utrikes sjöfart: Produktionsdata 1950-1980	217
T65	Inrikes sjöfart: Produktionsdata 1950-1980	218
T66	Stuveriverksamhet: Produktionsdata 1950-1980	219
T67	Järnvägar: Produktionsdata 1950-1980	220
T68	Postbefordran: Produktionsdata 1950-1980	221
T69	Telekommunikationer: Produktionsdata 1950-1980	222
T70	Lastbilstransporter: Produktionsdata 1950-1980	223
T71	Taxitrafik: Produktionsdata 1950-1980	224
T72	Buss- och spårvägstrafik: Produktionsdata 1950-1980	225
T73	Utrikesflyg: Produktionsdata 1950-1980	226
T74	Inrikesflyg: Produktionsdata 1950-1980	227
T75	Transporter och kommunikationer: Deflaterer 1950-1980	228
T76	Transporter och kommunikationer: Total produktion 1800-1980, löpande priser	232
T77	Transporter och kommunikationer: Fördelning på användningsområden 1800-1950, löpande priser	236

DIAGRAMFÖRTECKNING

1A	Serier för fraktindex 1834-1868	17
1B	Fraktindex 1834-1868. 1838/40=100	17
2	Fraktindices 1873-1912	42
3	Jämförelse mellan förpassade fartyg och fartygstonnage 1838-1850, index 1850=100	44
4	Fraktindex 1819-1850, 1835=100	48

INLEDNING

Detta arbete ingår i det ekonomisk-historiska forskningsprojektet "Strukturförändringar i svensk ekonomi 1800-1980. Konstruktion och analys av nationalproduktserier" (i fortsättningen benämnt strukturprojektet). Syftet är att åstadkomma konsistenta och homogena serier i såväl löpande som fasta priser för hela perioden. Detta innebär konstruktion av helt nya serier för 1800-talet och delvis nya, delvis reviderade serier för 1900-talet.

I denna rapport lämnas en redogörelse för beräkningen av produktionen i sektorn "Transporter och kommunikationer".(1) Analyser av utvecklingen såväl i sektorn som i hela ekonomin publiceras separat.

Datamaterialet redovisas tämligen utförligt. Detta möjliggör att olika slag av serier kan beräknas. En sådan flexibilitet är viktig eftersom en enda typ inte behöver vara lämplig i alla sammanhang.

Innan skattningarna presenteras skall några allmänna anmärkningar göras:

a) Ju större en bransch är desto mer arbete har nedlagts på skattningen. Ett par undantag har emellertid gjorts från detta. Flottningsverksamhet och skjutsväsende ägnas ett större utrymme än deras storlek motiverar. Detta har två orsaker. För det första var de viktiga därigenom att de utgjorde de enda transportmöjligheterna på sina respektive områden i äldre tid. Skjutsväsendet var det enda någorlunda regelbundna och lättillgängliga medlet för personbefordran till lands. Flottningen möjliggjorde stora timmertransporter från skogarna ned till sågverken. För det andra har ingen av dessa branscher tidigare varit medtagen i nationalproduktberäkningarna.

b) Redovisningen för skattningarna samt tabellmaterialet i de olika delarna är inte enhetlig t ex kronologiskt. I stället har beräkningsgången fått avgöra såväl redogörelsens utformning som tabellernas uppställning för respektive bransch.

I och med att punkterna a och b gäller lämnas utrymme för kritik från specialister på de olika områdena. Detta får dock accepteras med tanke på att om lika stort arbete skulle ägnas varje del skulle den sammantagna arbetsinsatsen bli orimligt stor.

c) Ett antal förkortningar används i redogörelsen:

BiSOS: Bidrag till Sveriges officiella statistik

COL: Myrdal, G., The Cost of Living in Sweden 1830-1930, London 1933.

FR: Folkräkning(-en) (-arna)

HS I-III: Historisk statistik för Sverige, Del 1, Befolkning 1720-1967, Stockholm 1969, Del 2, Väderlek, lantmäteri, jordbruk m m t o m år 1955, Stockholm 1959, Del 3, Utrikeshandel 1732-1970, Stockholm (tr i Lund) 1972.

HSÜ: Historisk statistik för Sverige, Statistiska översiktstabeller, Stockholm 1960.

KB: Kungl. Maj:ts Befallningshafvande (används i samband med landshövdingarnas femårsberättelser)

MiS: SCB, Svenska nationalräkenskapssystemet (SNR), källor och beräkningsmetoder, Meddelanden i samordningsfrågor 1979:11.

NI: Lindahl, E./Dahlgren, E./Kock, K., National Income of Sweden 1861-1930, I-II, London 1937.

OL: Lindahl, O., Sveriges nationalprodukt 1861-1951, Meddelanden från Konjunkturinstitutet, Serie B:20, Stockholm 1956.

SCB: Statistiska Centralbyrån

SOS: Sveriges officiella statistik

SOU: Statens offentliga utredningar

WiS: Bagge, G./Lundberg, E./Svennilson, I., Wages in Sweden 1860-1930 I-II, London 1933-1935.

ÜJ: Johansson, Ü., The Gross Domestic Product of Sweden and its Composition 1861-1965, Uppsala 1967.

d) I alla numrerade tabeller anges talen i tusental kronor där inget annat särskilt sägs. Omräkning till kr från rdr har skett med omräkningstal enligt Jörberg, A History of Prices, s 81.

INLEDNING, NOTER:

- 1) Denna del färdigställdes 1984. Hänsyn har följaktligen inte kunnat tas till forskningsrön som publicerats därefter.

1 8 0 0 - 1 9 1 0

UTRIKES SJÖFART

Bruttoproduktion, varutransporter

I den svenska officiella sjöfartsstatistiken, BiSOS Litt F, Utrikes handel och sjöfart anges fr o m 1873 "för Svenska fartyg i utrikes sjöfart inlutna bruttofrakter". Summorna för dessa används direkt i NI som mått på bruttoinkomsten (bruttoproduktionen)(1). De används även av Olof Lindahl i hans nationalproduktberäkningar.(2)

Osten Johansson har däremot ett annat tillvägagångssätt vid beräkningen av produktionen av tjänster i utrikes sjöfart. Han använder sjöfartsnettot, skillnaden mellan av svenska fartyg intjänata frakter i utrikes fart och av utländska fartyg i fart på Sverige intjänata frakter. Två skäl anges för detta. Det första är att "this information is directly available for the entire period"(3). Detta är dock inte helt korrekt eftersom, som nyss nämnts, inga uppgifter finns om av svenska fartyg intjänata bruttofrakter före 1873.(4) Det andra skälet har att göra med fördelningen av produktionen på användningsområden. Hela posten "net shipping" kan behandlas som export. Annars skulle enligt ÖJ bruttoproduktionen fått räknas som export (5) varpå importen av sjöfartstjänster fått dras bort från varuimporten. Det hade då varit svårt att finna en statistisk grundval för att bestämma fraktens andel. I NI behandlas däremot hela bruttoproduktionen som export.

Det förefaller inte rimligt att i ett produktionskonto enbart inräkna sjöfartsnettot. Allt i den svenska sjöfarten är producerat och bör ingå. Utländska fartygs tjänsteproduktion i form av sjöfart på Sverige skall naturligtvis inte reducera den svenska produktionen i ett sådant konto. ÖJ:s påstående att hans metod "at least coincides more closely with Swedish balance of payments accounting principles"(6) är mindre intressant eftersom det här är fråga om nationalprodukt och inte betalningsbalansberäkningar. Följaktligen anammas i följande skattning NI:s och inte Osten Johanssons betraktelsesätt, vilket innebär att hela bruttoproduktionen av tjänster i utrikes sjöfart beräknas och sedan betraktas som export.

1873-1912: För denna tid finns, som ovan nämnts, uppgifter om summan av bruttofrakter i utrikes sjöfart. Insamlingen av data förändrades emellertid under perioden. T o m 1903 bygger statistiken på uppgifter från svenska och norska konsulter om sjöfarten i de hamnar där dessa var placerade. För tiden därefter utgörs i stället underlaget av meddelanden från fartygsredarna. Detta innebär att statistiken vad avser täckning av världens hamnar kan vara mera fullständig efter än före 1904. Skillnaden i täckningsgrad torde dock vara försumbar eftersom konsulter fanns i alla stora och i en stor mängd mindre hamnar. Ett par andra problem i samband med statistiken, vilka nämns i NI men inte beaktas vidare där, skall däremot tas upp till behandling här.

1904 upphörde skyldigheten att lämna uppgifter om fartyg under 20 ton. Detta gör att en skenbar minskning av antalet fartygsresor uppkommer, vilket också påverkar bruttofraktsumman. Här skall ett försök göras att korrigera för detta.(7)

Antalet svenska fartyg med last till och från utrikes ort (8) och deras sammanlagda dräktighet var följande 1902-04:

År	Ångfartyg		Segelfartyg	
	Antal resor	Antal ton	Antal resor	Antal ton
1902	15 107	8 334 346	13 112	1 368 369
1903	16 012	8 967 776	13 058	1 348 601
1904	17 077	10 353 788	8 870	1 245 434

Från dessa data kan den slutsatsen dras att fartyg mindre än 20 ton huvudsakligen innefattade segelfartyg, varför skattningen enbart kan gälla dem.

Här antages nu att om fartyg om mindre än 20 ton hade inräknats hade förändringen mellan 1903 och 1904 varit densamma som mellan 1902 och 1903. 1904 skulle då antalet resor med segelfartyg blivit 13 004 och antalet ton 1 328 833.

Genomsnittstorleken av samtliga segelfartyg är enligt talen i BiSOS Litt F:

1902	104,4 ton
1903	103,3 "
1904	140,4 "

och med de nyss beräknade talen för 1904 är genomsnittstorleken i stället 102,2 ton.(9) Genomsnittstorleken på de enligt beräkningen tillkomna kan därmed också beräknas, och den blir 20,2 ton. (10) En viss överskattning har sålunda skett, men den motverkas av att ångfartyg ej tagits med i beräkningen.

För att beräkningen skall bli fullständig krävs något mått på den genomsnittliga fraktkostnaden. För samtliga segelfartyg var den följande:

1902	5,45 kr
1903	5,37 "
1904	5,38 "

Någon nämnvärd skillnad mellan talet för 1904 och de tidigare årens finns inte. Därför synes det rimligt att anta att genomsnittsfrakten 5,38 för 1904 även gäller för de tillkomna fartygen.

Tillskottet till segelfartygsintäkterna från fartyg mindre än 20 ton kan därmed beräknas. Det blir 448 687 Kr (83 399 x 5,38), d v s 4,7 procent av den i statistiken angivna summan för 1904. Samma andel antages för samtliga år t o m 1912.

För tiden före 1904 ingår ej talen för den svenska sjöfarten på Norge i statistiken. Dock anges de särskilt för 1902 och 1903 och kan givetvis då läggas till totalen. Det torde även vara befogat att skatta denna del av den utrikes sjöfarten för tidigare år. Andelen av de totalt intjänade bruttofrakterna, som sjöfarten på Norge representerar, är följande (i procent):

1902	1,5	1908	2,1
1903	1,6	1909	2,5
1904	1,6	1910	2,2
1905	1,7	1911	2,2
1906	1,4	1912	2,8
1907	1,6		

Utifrån dessa tal antages att för åren före 1902 motsvarar de aktuella fraktintäkterna 1,5 procent av de totala enligt sjöfartsstatistiken, och ett tillägg görs enligt detta antagande.

Därmed har serier för bruttoinkomsterna i utrikes sjöfart för tiden 1873-1912 erhållits och de återges i tabell T1.

1821-1873: I NI har en skattning gjorts för tiden före 1873 utifrån antagandet att de svenska genomsnittsfrakterna per ton förändrades på samma sätt som de norska. Data för dessa finns från och med 1866, och för tiden dessförinnan antages i NI att talet för 1866 gäller.(11)

Tillvägagångssättet förefaller vara helt rimligt för den tidsperiod, som NI arbetar med. Däremot är det mindre lämpligt här med tanke på den längre period, som är aktuell. Följaktligen har en annan lösning på skattningsproblemet valts, nämligen att utgå från de i den officiella sjöfartsstatistiken angivna talen för den totala dräktigheten av de svenska fartygen använda i utrikes fart under det aktuella året. Serien för detta antas utgöra kvantitetsserie för den svenska utrikessjöfarten, och för att erhålla en serie i löpande priser skall en kombination med en prisserie sedan göras.

För åren 1854-1873 anges i den officiella statistiken (12) data för svenska fartyg i trafik till Sverige, från Sverige och mellan utrikes orter. Dräktighetsdata uttrycks i nyläster och fartygsuppgifter avser fartyg med last. För tiden 1844-1860 anges dräktigheten i svåra läster.(13) Genom summering erhålles nu den totala dräktigheten för fartyg i de tre kategorierna.(14) Talen har sedan omräknats till en indexserie med 1873=100, varvid koppling gjorts 1860 mellan serien uttryckt i svåra läster och den i nyläster. Indexserien återges i tabell T2.

Serien för svenska fartyg i fart mellan utrikes orter sträcker sig tillbaka till 1836. För svenska fartyg till Sverige respektive svenska fartyg avgångna från Sverige finns för tiden före 1844 endast data för fartyg med last och i barlast tillsammans. Därför har för var och en av dessa båda serier antagits att andelen med last är densamma för 1844 och för tiden dessförinnan. För tiden 1837-1844 har sålunda en summering kunnat göras av de tre serierna och därefter en anknytning till den ovan nämnda indexserien.

För tiden 1830-1837 har antagits att data för den sammanlagda dräktigheten för fartyg i fart till Sverige och från Sverige visar de totala förändringarna. Serien har därmed kunnat kopplas till indexserien för tiden därefter.

Några uppgifter motsvarande dem, som här använts, finns inte framtagna för tiden före 1830. Däremot finns uppgifter om fartyg, som utnyttjats i utrikes sjöfart, bl a avseende antal, sammanlagd dräktighet och bemanning. Här har valts att använda den sammanlagda dräktighetens förändringar.(15) Serien har sedan kopplats till indexserien för den följande perioden.

Den indexserie, som därmed erhållits, och som återges i tabell T2, skall nu kombineras med någon serie som visar fraktsatsernas förändringar, alltså en fraktindexserie. Någon sådan finns inte tidigare beräknad för svensk sjöfart för den här aktuella perioden. Inte heller finns data sammanställda, vilka skulle kunna ligga till grund för beräkning av en sådan serie.

I Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning publicerades data veckovis för fraktsatser mellan Göteborgs hamn och en stor mängd utländska hamnar. Dessa data har utnyttjats för konstruktion av en indexserie (16) för samtliga år som data publicerades, 1834-1860.(17)

En mycket stor mängd data ges och det skulle vara svårt och dessutom överflödigt att försöka utnyttja samtliga. För att bestämma ett lämpligt urval gjordes därför en provundersökning. Samtliga fraktsatsdata för de tre åren 1850, 1855 och 1860 excerperades, vilket betydde 300, 250 resp 450 data omfattande tiden mars-december. Utifrån dessa data gjordes sedan ett urval.(18)

De mest frekventa månaderna, hamnarna och varorna utvaldes, vilket innebär att för maj-september excerperades årligen fraktsatser för följande:

Hamn	Vara	
Hull	Trävaror	(Ptb Std) (19)
Hull	Järn	(ton)
London	Havre	(Quarter) (20)
Antwerpen	Trävaror	(Ptb Std)

Som kunde förväntas med hänsyn till den svenska exportens destination dominerade de engelska hamnarna bland fraktsatsuppgifterna och detta är skälet till att urvalet omfattar tre serier för dessa hamnar.

Att Antwerpen tagits med beror på att det ansetts önskvärt att få med någon kontinentalhamn för jämförelsens skull och då valdes en, på vilken sjöfarten var stor och kontinuerlig.

För varje vara och hamn bestämdes typvärde, aritmetiskt medelvärde och median för fraktsatserna årligen. Några stora skillnader i förloppen för serierna baserade på de olika medelvärdena finns inte. Den serie för varje vara och hamn, som slutligen valdes för att representera fraktutvecklingen bygger på typvärdet eftersom detta i allmänhet minst påverkas av att antalet månader för vilka uppgifter framtagits har begränsats. Serierna återges i indexform i tabell T4 och är även illustrerade i diagram 1.

För sammanvägning till en total fraktindex måste vikter bestämmas.(21) Serierna för trävarutransporter till Hull resp till Antwerpen avviker mycket lite från varandra (se diagram 1A). En sammanslagen serie för trävaror beräknades därför helt enkelt som aritmetiska medelvärden mellan de årliga talen i dessa serier. Principen för vägningen fastställdes sedan så att de olika varornas mängd i den svenska utrikeshandeln under viktbasåren 1838/40 (22) skulle ligga till grund för beräkningen. Givetvis är inte mängd multiplicerad med exportpris en lämplig utgångspunkt för viktberäkning eftersom priset inte behöver vara korrelerat med fraktsatsen. Inte minst gäller detta då exportskeppningen går på olika hamnar belägna på varierande avstånd från utskeppningsorterna.

I stället valdes utvägen att beräkningen görs som om all skeppning skett på engelska hamnar. Detta är givetvis en stark förenkling, men den är inte helt orimlig mot följande bakgrund: 40 procent av Sveriges totala export gick till Storbritannien 1850 och 50 procent gick dit tio år senare. För metallvaror var talen ca 40 vid båda tidpunkterna för trävaror 31 och 36 och för livsmedel 73 och 67 procent.(23)

Vikterna kunde därmed bestämmas utifrån den exporterade kvantiteten av de tre varorna multiplicerad med den genomsnittliga fraktnivån 1838-40 uttryckt i skilling. Därmed erhöles följande vägningstal:(24)

Trävaror	70,8 %
Järn	14,3 %
Havre	14,9 %

Den fraktindexserie som därmed beräknats återges i tabell T4 och diagram 1.(25) Den visar dels en tendens till nedgång över perioden som helhet, från knappt 100 de fem första åren till ungefär 71 de fem sista eller 1,1 procent per år. Dels är fluktuationerna stora med bottenar 1843, 1850 och 1858 samt toppar 1838, 1847, 1853 och 1864. De stora dragen i detta förlopp är därmed vad som kunde förväntas utifrån den allmänna transportutvecklingen under denna tid. Detta visar sig även däri att en fraktindex för en del av perioden för transport

Diagram 1A
Serier för fraktindex 1834-1868

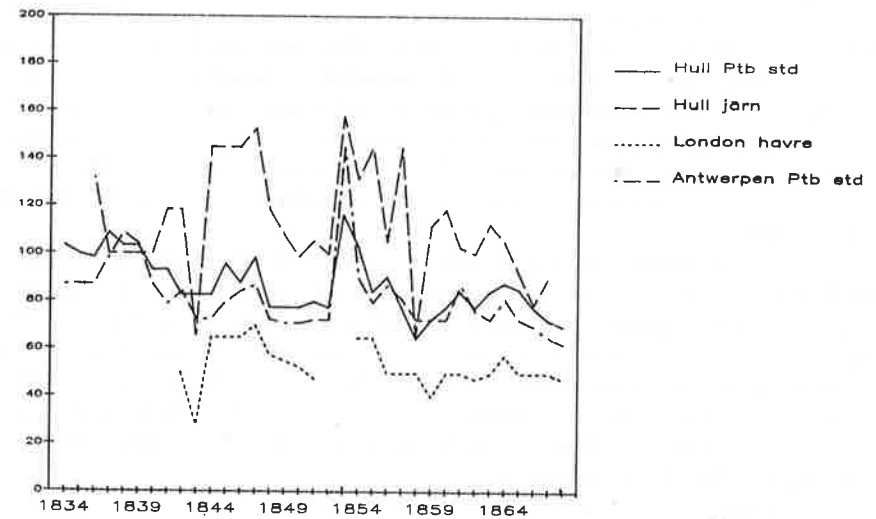
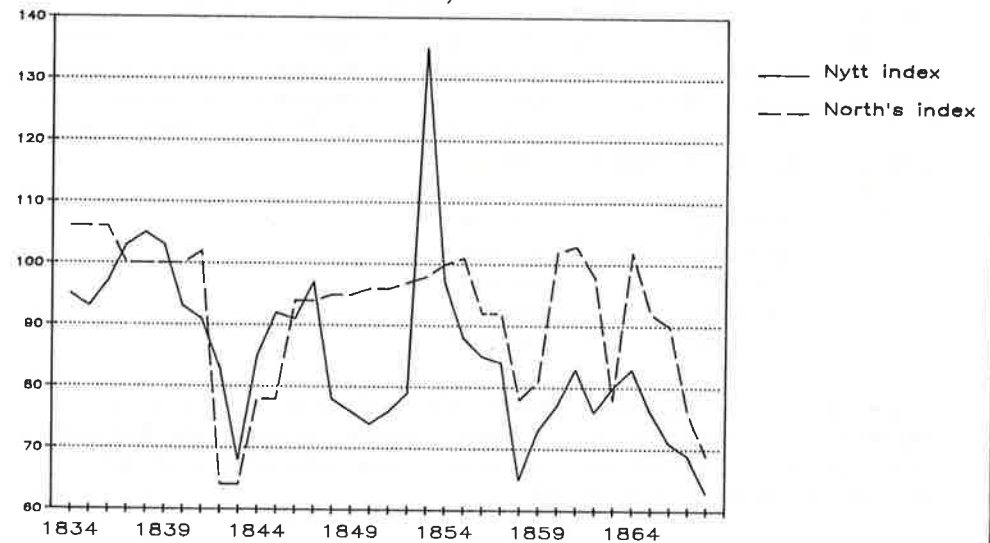


Diagram 1B
Fraktindices 1834-1868
1838/40=100



Anm: För åren 1847-54 saknas värden i North's index. Interpolering har därför gjorts

av timmer från Östersjöhamnar till England visar en nära överensstämmelse med den här beräknade. Även en serie beräknad på amerikanska fraktsatser visar likartade drag - dock är såväl den långsiktiga nedgången som fluktuationerna mer markanta i den amerikanska serien. (26)

Den fraktindexserie som därmed beräknats omspannar emellertid inte hela den tid, som här är aktuell. För åren 1869-73 saknas uppgifter. Naturligtvis skulle de i NI beräknade fraktbeloppen då kunna användas. Eftersom tillvägagångssättet att multiplicera kvantitet, dvs sammanlagd dräktighet för fartyg använda i den svenska utrikes-sjöfarten, med fraktindex valts för den övriga delen av tiden före 1873, är det emellertid konsekvent att tillämpa samma teknik även för de aktuella åren.

Någon fraktindexserie speciellt för den svenska sjöfarten eller för sjöfarten på Sverige finns dock inte för denna tid. Inte heller finns några lättillgängliga data utifrån vilka en sådan indexserie kan beräknas. Därför används de data som Hansen utnyttjar i sin beräkning av bruttofrakter i dansk sjöfart. (27) Denna serie börjar först 1869 och fraktutvecklingen 1868-69 har därför antagits vara den, som visas av North's fraktindex för trävaror från Östersjöhamnar till Storbritannien. (28)

Slutligen måste någon fraktindexserie för tiden före 1834 användas och då har valts den av North konstruerade, avseende östersjö-timmer.

Därmed har en fraktindexserie åstadkommit för hela perioden, och den återges i tabell T2 tillsammans med indexserien för dräktighetens utveckling. Där återges även den resulterande bruttofraktserien, alltså bruttoproduktionen av sjöfartstjänster i utrikes fart.

1800-1821: För delar av denna period finns vissa data tillgängliga, vilka kan användas som indikatorer på kvantitetsdelen i produktionsskattningen. Heckscher anger t ex i en uppsats det sammanlagda lästetalet av ankommande och avgående svenska fartyg i rikets hamnar som medeltal. De är följande: (29)

1791/95	143 309
1796/1800	155 899
1801/05	170 419
1806/10	118 173
1812/13	135 952

Högberg anger i diagram årliga tal för utklarerat lästetal i Sverige-Finland t o m 1808 och i ett annat diagram de inhemska fartygens andel av detta lästetal. (30) De årliga talen utlästa från diagrammet för utklarerat lästetal är (1 000-tal):

1800	103	1803	131	1806	115
1801	125	1804	114	1807	139
1802	136	1805	108	1808	89

Dessa tal går att kontrollera mot de medeltal, som Högberg anger på annan plats (31):

	Av Högberg angivna medeltal	Medeltal av talen från diagrammet
1801/05	122	121,8
1806/08	114	114,3

Överensstämmelsen är som synes god.

Årliga tal för den inhemska andelen utlästa från diagram är följande (procent):

1800	90	1803	84	1806	73
1801	78	1804	88	1807	55
1802	81	1805	86	1808	40

Därmed kan det inhemska lästetalet beräknas:

1800	92,7	1803	110,0	1806	84,0
1801	97,5	1804	100,3	1807	76,5
1802	110,2	1805	92,9	1808	35,6

Eftersom åren inte överensstämmer med Heckschers ovan återgivna tal kan ingen jämförelse ske förrän komplettering gjorts för resterande år. Någon indikator på produktionskvantiteten för perioden 1808-1821 måste alltså sökas.

Det ligger då nära till hands att utgå från utrikeshandelns tonnagebehov, som kan antas speglas av exporten av kvantitativt betydelsefulla varor. För perioden 1738-1808 visar nämligen Högberg: "En sammanställning av uppgifterna om import och export och inklarerat och utklarerat lästetal /.../ visar att utvecklingen av handeln och sjöfarten mycket väl går att förena och att sjöfartens utveckling kan förklaras som en följd av ökat tonnagebehov för utrikeshandeln. Sjöfartens storlek bestämdes i sista hand av både exportens och importens behov av lastutrymme." (32) Han gör sedan en beräkning av detta behov utifrån viktigare export- och importvaror. På exportsidan tar han med järn och stål, beck och tjära, bräder samt salt sill och på importsidan spannmål och salt, och kvantiteterna omräknas till svåra läster.

För de få år det här är fråga om har den bedömningen gjorts att någon lika omfattande beräkning inte behövs. I stället har antagits att stångjärnsexportens förändringar visar tonnagebehovets och att detta och de svenska fartygens deltagande i transporter visar parallellitet. Som ovan visats gick den svenska andelen ned kraftigt under åren 1807-1808, och detta berodde på krigsförhållandena då. Därför antages att förhållandena 1810 hade blivit "normala" igen, och den inhemska andelen 1809 är därmed medeltalet av dem för 1810 och 1808.

De från Högberg beräknade talen antages sålunda gälla t o m 1808, och därefter visar stångjärnsexportens utveckling det relevanta förloppet med modifikationen 1809. En möjlighet till jämförelse med de av Heckscher framtagna talen finns därmed. Räknat som länkindex på medeltal erhålles följande:

	Heckschers tal	Här beräknade tal
1801/05	100	100
1806/10	69 100	73 100
1812/13	116	147

Talen för det första decenniet överensstämmer sålunda väl medan däremot skillnaden är stor för det andra. Det är sannolikt att detta beror på exportens kastningar under krigsförhållandena. Några korrigeringar har inte gjorts eftersom det torde vara förenat med betydande svårigheter att finna hållpunkter för sådana mot den bakgrunden.

Kvantitetsserien återges i tabell T3 och den är knuten till motsvarande serie i tabell T2. Vidare anges i tabell T3 den fraktindexserie, som använts, och som liksom ovan är den av North konstruerade. Slutligen anges bruttoproduktionstalen.

Persontransporter

Data ges först från och med 1913 i den svenska officiella sjöfartsstatistiken för passagerarinkomster i utrikes sjöfart. Det är svårt att finna hållpunkter för en skattning för tiden dessförinnan. Dessa inkomster bör dock ha varit mycket små, något som andelen för dem av de totala intäkterna i utrikes fart för senare år tyder på (procent): (33)

1913	0,8	1919	1,5	1925	6,3
1914	2,0	1920	3,2	1926	7,6
1915	0,2	1921	7,6	1927	7,1
1916	0,5	1922	6,3	1928	7,4
1917	0,4	1923	7,4	1929	7,0
1918	0,5	1924	5,2	1930	7,7

Sannolikt var talen ännu mindre före 1913 (34), och det finns därför inte någon anledning att göra en beräkning för denna tid.

Avdragsposter

Den svenska officiella sjöfartsstatistiken ger inte någon ledning för beräkning av avdragsposter. En sådan måste följaktligen ske på annat sätt. I NI läggs en undersökning av sjöfartsnäringens ekonomi 1913 till grund för skattningen. Där ges en detaljerad bild av de olika kostnaderna.(35) För tidigare år finns ingen motsvarande undersökning men väl för senare. I en statlig utredning från 1936 redovisas en undersökning av förhållandena 1933.(36) Uppdelningen på kostnadsposter är likartad med den från 1913. I följande sammanställning görs en jämförelse mellan undersökningarna varvid redovisningen är uppdelad på samma sätt som i NI, d v s de olika avdragsposterna för sig och förädlingsvärdet för sig. Posterna har beräknats som procent av bruttointäkten:

<u>Avdragsposter</u>	1913	1933
Kol och olja	14	11
Reparationer och underhåll	8	5
Avskrivningar	5	3
Skeppsumgälder	15	16
Lastnings- och lossningskostnader	14	20
Försäkringar	7	6
Administrationskostnader	4	6
Summa avdragsposter:	67	67
<u>Förädlingsvärde</u>	33	33

Vissa skillnader finns mellan de olika posternas andelar 1913 och 1933, men andelarna för avdragsposter totalt och förädlingsvärde totalt visar inga skillnader.

I NI görs med den här utgångspunkten avtagandet att 65% för avdragsposter är representativt för ångfartyg och att denna procentsats gäller för hela perioden 1861-1930.(37) För segelfartyg fann man däremot inga uppgifter varför andelen godtyckligt antogs vara 50 procent.

Kalkyler för enskilda fartyg eller rederier finns dock för tidigare år, och dessa har prövats med avseende på om de är möjliga att använda vid skattningen av avdragsposter. Kalkylerna upptar inte exakt samma delposter som undersökningarna från 1913 och 1933, och ibland råder stora avvikelser. Det är dock möjligt att utifrån dessa data ange totalandel av bruttovärdet för avdragsposter resp för förädlingsvärde.

Skonerten Blända av Trelleborg gjorde under tiden september 1852 - februari 1854 två resor. Bjurling har bearbetat räkenskaperna för dessa och kommit till följande resultat (procent av bruttointäkterna):

	Trelleborg- Stockholm- Köpenhamn	Trelleborg Leith- Malmö
Sjöfartsavgifter, stuverikostnader etc	32	28
Proviant, bränsle	8	8
Löner	26	28
Reparationer och underhåll	26	5
Diverse	0	1
Vinst	8	30

Bjurling konkluderar: "När inte reparationerna slukade några större summor, kunde vinsten, som synes bli ganska betydande." (38)

Utifrån denna bearbetning erhålles en andel för förädlingsvärdet på 42 resp 66 och för avdragsposterna på 58 resp 34 procent.

Några uppgifter för briggen Carl från Malmö finns från slutet av 1850-talet. (39) 1858 inseglades 9 376 rdr bco och kostnaderna belöpte sig på 9 367 rdr. En liten förlust redovisas alltså, vilket med tanke på att 1858 var ett lågkonjunkturår inte ter sig onaturligt. Kostnaderna fördelade sig enligt följande:

Reparationer och underhåll	1 143
Försäkringar	245
Övrigt	453
Löner	6 139
Kost	1 473

Förädlingsvärdeandelen, löner och kost, skulle därmed utgöra 80 procent och avdragsdelen 20 procent. Emellertid ingår i det som benämns löner vissa kostnadsposter, vilka rimligen bör utgöra avdrag. Enligt kaptenens skeppsräkning för 1860 utgör dessa 15 procent av hela löneposten. Antages denna andel gälla även för 1858 erhålles en förädlingsvärdeandel på 70 procent.

För ett "normalår" borde emellertid också en vinst uppkomma. Utifrån de kalkyler som nedan redovisas är det inte orimligt att räkna med 12 procent av bruttointäkten. Antages samma kostnadssumma som den aktuella för 1858 gälla erhålles en bruttointkomst på 10 742 rdr. Då skulle förädlingsvärdeandelen bli 74 och avdragsandelen 26 procent.

Emellertid saknas vissa kostnadsposter, som finns i andra här använda kalkyler. Avskrivningar finns t ex inte och inte heller lastnings- och lossningskostnader. Antages de förra utgöra 5 procent av bruttointäkten och de senare 10 procent, varvid beloppet tages från lönekostnaden, och bruttovinsten liksom tidigare vara 12 procent erhåller följande kalkyl:

Bruttointäkter	11 389 rdr	Procent
Avdragsposter:		
Reparationer och underhåll	1 143	10
Avskrivningar	569	5
Lastnings- och lossningskostnader	1 130	10
Försäkringar	245	2
Övrigt	453	4
Förädlingsposter:		
Löner	5 009	44
Kost	1 473	13
Vinst	1 367	12

Förädlingsvärdeandelen skulle sålunda bli 69 procent och avdragsandelen 31 procent.

År 1871 utsändes en inbjudan till aktieteckning i Rederiaktiebolaget Svea. Med denna inbjudan följde en kalkyl över inkomster och utgifter för en ångbåt på 800 ton. (40) I följande uppställning har de olika posterna beräknats i procent av bruttointäkten:

Bränsle etc	8
Reparationer och underhåll	6
Räntor och amorteringar	17
Hamnumgälder, kommisionärsarvoden	14
Lastnings- och lossningskostnader	6
Försäkringar	8
Övrigt	2
<u>Summa avdragsposter</u>	<u>61</u>
Löner	14
Kost	5
Vinst	20
<u>Summa förädlingsvärde</u>	<u>49</u>

En kalkyl, som följer en inbjudan till aktieteckning i ett rederibolag, har säkert gjorts i en optimistisk anda för att te sig lockande för presumtiva aktieägare. Möjligen är det detta, som gör att förädlingsvärdeandelen är större 1871 än enligt utredningarna 1913. Vinsten då utgjorde 16 procent av bruttointäkterna mot de kalkylerade 20 för 1871. Antages samma procentsats som 1913 kommer fyra procentenheter över på avdragssidan, och hela andelen för denna blir då 65 eller i det närmaste densamma som enligt utredningen för år 1913.

I det arbete, där dalen från 1871 återges, finns även några andra kalkyler, och till skillnad från den första är dessa av allt att döma gjorda för internt bruk. De behöver därför inte vara hållna i en kanske överdrivet optimistisk anda. Kalkylerna, varav fyra är användbara här, avser uppenbarligen segelfartyg och långa resor, och en bearbetning av dem ger följande resultat (procent av bruttointäkt): (41)

	Kalkyl nr			
	<u>1</u>	<u>2</u>	<u>3</u>	<u>4</u>
Reparationer och underhåll	6			
Räntor och amorteringar	18	15	19	18
Umgälder, lastnings- och lossningskostnader	14	7	10	6
Försäkringar	12	8	12	7
Övrigt	2	2	2	2
<u>Summa avdragsposter</u>	<u>52</u>	<u>32</u>	<u>43</u>	<u>33</u>
Löner	22	20	20	21
Kost	9	6	8	6
Vinst	17	42	29	40
<u>Summa förädlingsvärde</u>	<u>48</u>	<u>68</u>	<u>57</u>	<u>67</u>

De största skillnaderna mellan de olika kalkylerna avser vinsterna. Om nu beräkningen "standardiseras" d v s om samma vinstandel antages gälla kan följande beräkning göras. Vinstandelen antages vara 17 procent d v s som i kalkyl nr 1 och i stort sett enligt utredningen 1913. Då blir andelarna för avdragsposterna följande:

	<u>1</u>	<u>2</u>	<u>3</u>	<u>4</u>
	52	46	50	46

Slutligen skall en kalkyl återges, vilken hänför sig till ångfartyget Croesus fraktresor mellan Blyth och Hälsingborg 1897. (42)

Procent av bruttointäkterna

Bränsle	9
Reparationer och underhåll	6
Räntor	1
Lastnings- och lossningskostnader samt umgälder	43
Försäkringar	7
<u>Summa avdragsposter</u>	<u>66</u>
Löner	10
Kost	4
Vinst	20
<u>Summa förädlingsvärde</u>	<u>34</u>

En sammanställning av andelen avdragsposter i de olika kalkylerna ger följande (procent):

Segelfartyg	<u>1852-54</u>	<u>1858</u>		
	58 - 34	31 ("normaliserad")		
		20 (ursprunglig)		
	<u>1872</u>			
	52 - 46 - 50 - 46 ("standardiserad")			
	52 - 32 - 43 - 33 (ursprunglig)			
Ångfartyg	<u>1871</u>	<u>1897</u>	<u>1913</u>	1933
	61	66	66	68

Avdragsandelen för ångfartyg förefaller ha varit tämligen stabil över tiden, och det antagande som gjorts i NI, att andelen varit 65 procent över hela perioden, förefaller rimligt. Därför antages denna procentsats gälla även här. Antagandet i NI att andelen för segelfartyg var lägre än för ångfartyg är också rimligt. Däremot kan den där använda procentsatsen, 50, ifrågasättas. Utifrån de här återgivna kalkylerna förefaller det som om den är något för stor. Visserligen varierar talen mellan 20 och 58, men i flertalet fall ligger den lägre än 50. Andelen avdragsposter har därför i den här gjorda beräkningen antagits vara 40 procent.

Serierna över avdragsposter redovisas i tabell T5 för perioden 1873-1912, där även förädlingsvärdena finns.

För tiden före 1873 finns som tidigare framgått inte bruttofrakterna redovisade i den officiella sjöfartsstatistiken. Därför måste de ovan skattade totala bruttointäkterna fördelas på ång- resp segelfartyg innan avdragsposter kan beräknas. Fördelning görs för tiden 1851- 1872 eftersom ångfartygen för tiden dessförinnan var så få att de inte påverkar resultatet av en beräkning. Hela intäktsbeloppet för denna tid antages därför hänföra sig till segelsjöfarten.

Fördelningen av intäkterna för tiden 1851-1872 bör utgå från samma grunddata, som använts för beräkningen av dessa intäkter, dvs den sammanlagda dräktigheten av de svenska fartyg, vilka kom till och avgick från svenska hamnar samt gick i fart mellan utländska hamnar. Emellertid finns inte data, vilka möjliggör uppdelning på ång- och segelfartyg för 1872. Därför har i stället hela handelsflottans fördelning på de båda kategorierna valts som grund för beräkningen. Denna fördelning redovisas i sjöfartsstatistiken tillbaka till och med 1865. För tiden dessförinnan finns data om hästkraftsantal för ångfartygsflottan. (43)

Förändringarna i denna serie har kopplats till dräktighetstalet för ångbåtar 1865, varpå en fördelning av hela tonnaget på ång- och segelfartyg kunnat göras. Därmed har intäkterna kunnat fördelas på ång- och segelfartyg och en beräkning av avdragsposter kunnat ske. (44) De redovisas tillsammans med förädlingsvärdet i tabell T6 för tiden 1851-1872. För tiden dessförinnan redovisas avdragsposter och förädlingsvärde i tabell T7.

UTRIKES SJÖFART, NOTER:

- 1) NI II, s 411 ff.
- 2) OL, s 20.
- 3) ÖJ, s 182.
- 4) Se även NI II, Appendix L, The Balance of Payments, s 578 ff.
- 5) Om passagerarfart inkluderats hade produktionen i den fått föras till konsumtion.
- 6) ÖJ, s 182.
- 7) Samtliga data för denna beräkning har hämtats från BiSOS Litt F.
- 8) Troligen gick också några fartyg mindre än 20 ton i fart mellan utrikes orter. De torde dock vara så få att de kan försummas här.
- 9) Genomsnittstorleken för ångfartyg är enligt talen i BiSOS Litt F. följande:

1902	552 ton
1903	560 "
1904	606 "

vilket tyder på att också några ångfartyg på mindre än 20 ton försvunnit ur statistiken. Motsvarande beräkning som för segelfartygen ger till resultat att tillskottet från dessa till det totala fraktbeloppet för 1904 skulle utgöra 0,3 procent av helheten. Detta belopp är sålunda försumbart.

$$10) \frac{1\ 328\ 833 - 1\ 245\ 434}{13\ 004 - 8\ 870}$$

- 11) NI II, s 413 ff.
- 12) En redogörelse för den svenska sjöfartsstatistiken i äldre tid finns i Statistiska Kommitténs Betänkande, Sveriges officiella statistik och dess allmänna organisation, Stockholm 1910, s 242 ff. 1819-1831 publicerades statistiken av tullverket och fr o m 1831 av Kommerskollegium. Den ingår fr o m 1858 i den ovan nämnda serien BiSOS Litt F.
- 13) Om innebörden av begreppet svåra läster, se t ex Trolli, U., Europeiska staternas mått- och viktordningar, Stockholm 1843,

s 371 f. Se även Thorburn, Th., Sveriges inrikes sjöfart, 1818-1949, Uddevalla 1958, s 351 ff.

- 14) Bakom detta förfarande ligger ett antagande att samma fraktutveckling råder för de tre delarna.
- 15) Data för tiden 1821-1840 finns sammanställda i Arkivet, Stockholm 1841-42.
- 16) Göran Pettersson har biträtt vid excerperingen av materialet. Han har också fått tillåtelse att utnyttja det i en tvåbetygsuppsats, Frakterna från Göteborgs hamn 1834-1868, En översikt, Lund 1980.
- 17) För 1849 saknas data för fraktsatserna. Därför har interpolering gjorts.
- 18) Det är arbetstekniska skäl, som ligger bakom att urval gjorts. De flesta andra fraktindexserier är emellertid också uppbyggda av ett fåtal varugrupper: "Det är nämligen endast i fråga om de allra största varorna, vilka pläga skeppas i hela laster med trampfartyg, som ett fortlöpande material av fraktsatser finnes tillgängligt. Härtill kommer att fraktsatserna äro beroende ej blott av fartygsstorlekarna och fartygens knoptal utan därjämte av skeppningsvillkoren. Betecknande är att till och med den engelska Chamber of Shipping's fraktindex - för trampfartyg - bygger på uppgifter för endast sju varuslag (stenkol, spannmål, trävaror, malm, fosfat, socker och järn), varvid hänsyn dock togs till flera skeppningsrouter." Eneborg, H, Fraktnivåns utveckling 1949-1951, Ny fraktindexberäkning av Kommerskollegium, Kommersiella Meddelanden, 1952:2, s 57.
- 19) 1 Petersburger standard (Ptb std) = 165 engelska kubikfot = 4,67 kubikmeter.
- 20) 1 quarter = 28 pounds = 12,7 kg.
- 21) Det har ifrågasatts om vägning alls är lämplig vid beräkningar av fraktindex om inte mycket väl-specificerade data finns: "De tillgängliga uppgifterna borde egentligen vid generalindexberäkningarna vägas med hänsyn till fraktslutens omfattning. Emellertid föreligger för Sveriges vidkommande inga dylika uppgifter. /---/ Därför har det för Sveriges del ansetts riktigare att icke verkställa någon vägning än att tillämpa ett vägningsförfarande, som skulle grunda sig på högst osäkra uppgifter och kanske ge alldeles felaktiga proportioner mellan de olika fraktindexkomponen-

terna." Eneborg, H., aa, s 57. Dessa synpunkter skulle naturligtvis kunna hävdas gentemot det ovan använda förfaringsättet, men dels torde förhållandena vad avser fraktmarknader och fraktslut ha varit mindre komplicerade under 1800-talets tidigare del och dels visar det sig att skillnaderna mellan vägda och ovägda indextal blir små i det här aktuella fallet. Se vidare not 25.

- 22) Angående val av basår, se ovan.
- 23) Fridlitzius, G., Sweden's Exports 1850-1960, Economy and History Vol VI, 1963, s 16 ff.
- 24) Kvantitetsdata har hämtats från HS III.
- 25) Det är möjligt att vägningsförfarandet ger ett mindre bra resultat med tanke på de antaganden som ligger till grund. Emellertid visar sig en ovägd serie avvika tämligen lite från en vägd. Se tabell T4.
- 26) Serierna för Östersjötimmer till Storbritannien och för USA:s exportfrakter är hämtade från North, D., The Role of Transportation in The Economic Development of North America, Les Grandes Voies Maritimes dans le Monde, XV^e-XIX^e Siecles, S.E.V.P.E.N., Paris 1965.
- 27) Hansen, S.Aa, Økonomisk vækst i Danmark, Bind II: 1914-1970, København 1974, s 312. Den aktuella fraktindexserien har beräknats av Isserlis, L., och den finns i Journal of the Royal Statistical Society, 1938, s 22.
- 28) North, D., aa. North's serie skulle naturligtvis kunna ha använts för samtliga år. En jämförelse med andra serier tyder dock på att Hansens är att föredra: (samtliga serier med 1869=100).

År	Hansens serie	Frakt på Norge enligt NI II, tab 131, s 414.				Index enligt North	Index enligt North
		Inkommande + utgående	Inkommande	Utgående	Mellan utrikes hamnar		
1869	100	100	100	100	100	100	100
1870	102,9	101,6	98,0	103,5	98,7	131,3	104,3
1871	100,5	103,1	94,9	106,3	98,7	117,2	120,7
1872	103,1	106,3	99,0	111,2	105,4	106,3	128,0
1873	117,6	93,0	106,1	89,5	108,1	165,6	162,4

- 29) Heckscher, E., Den svenska handelssjöfartens ekonomiska historia sedan Gustav Vasa. Skrifter utgivna av Sjöhistoriska samfundet, 1, Uppsala 1940, s 23.
- 30) Högberg, S., Utrikeshandel och sjöfart på 1700-talet. Stapelvaror i svensk export och import 1738-1808, s 17 och 27.
- 31) Högberg, aa, tabell 1:1, s 12.
- 32) Högberg, aa, s 24.
- 33) Talen har beräknats från NI II, s 422, och de bygger helt på data från SOS Sjöfart.
- 34) Sverige fick t ex sitt första linjefartyg för passagerarbefordran 1915 med Svenska Amerika-Linjens Stockholm. Sveriges rederier, Uppsala 1938, s 253.
- 35) NI II, s 416 ff. Undersökningen från 1913 redovisas i Key-Aberg, K., Den svenska sjöfartsnäringsen med särskild hänsyn till förhållandena år 1913, Kommersiella Meddelanden, 1915:4, s 168 ff.
- 36) SOU 1936:22, Den svenska sjöfartsnäringsen. Statistisk-ekonomisk undersökning.
- 37) Den här refererade undersökningen från 1933 hade inte publicerats när NI-studien avslutades.
- 38) Bjurling, O., Skånes sjöfart 1658-1914, i Hornborg, E./Bjurling, O./Börjesson, Hj., Studier över skånska sjöfartens historia, Malmö 1950, s 73.
- 39) Jag tackar Gunnar Fridlitzius för att han välvilligt ställt material om briggen Carl till mitt förfogande. Materialet är ursprungligen hämtat från Malmö stadsarkiv. Carl var "Stadens förnämsta fartyg 1850". Börjesson, Hj., Skånes handelsflotta 1658-1914, i Hornborg, E./Bjurling, O./Börjesson, Hj., aa, s 222.
- 40) Lundmark, E., Rederi-Svea, ett svenskt storrederi, Stockholm 1951, s 64.
- 41) Lundmark, E., aa, s 72 ff.
- 42) Börjesson, Hj., aa, s 295.

- 43) För 1850-talet har data hämtats från Underdånigt betänkande angående Sveriges ekonomiska och finansiella utveckling under åren 1834-1860, Stockholm 1863 (Finanskommittén), tab XVI, s LXXIII.
- 44) Serierna för avdragsposter har beräknats t o m 1873. Då de sålunda beräknade talen inte exakt överensstämmer med dem, som beräknats utifrån intäktsuppgifterna för dessa år, har de senare antagits gälla varpå förändringarna i de beräknade serierna för tiden dessförinnan kopplats till dessa.

Tabell T1

Utrikes sjöfart: Bruttoinkomster 1873-1912

	Ang- och motorfartyg	Segel- fartyg	Summa
1873	11 251	23 261	34 512
74	12 459	25 758	38 217
75	10 843	20 815	31 658
76	12 361	24 298	36 659
77	12 352	26 651	39 003
78	12 187	22 789	34 976
79	11 663	20 807	32 470
80	13 222	23 904	37 126
1881	12 086	22 380	34 466
82	13 509	23 886	37 395
83	14 413	22 625	37 038
84	13 330	20 477	33 807
85	14 071	13 347	29 418
86	13 856	14 169	28 035
87	15 848	14 434	30 282
88	16 493	17 723	34 216
89	19 381	20 067	39 448
90	19 476	18 199	37 675
1891	19 831	15 048	34 879
92	19 315	14 155	33 470
93	18 878	12 369	31 247
94	20 610	12 423	33 033
95	20 774	12 106	32 880
96	25 156	11 973	37 129
97	30 237	12 693	42 930
98	34 586	12 858	47 444
99	41 786	13 207	54 993
1900	50 821	15 410	66 231
01	43 736	12 259	55 995
02	41 662	11 071	52 733
03	43 967	10 305	54 272
04	48 150	10 068	58 578
05	53 997	10 397	64 394
06	60 684	10 707	71 391
07	68 231	9 982	78 213
08	67 379	8 427	75 806
09	69 242	7 283	76 525
10	82 282	7 491	89 773
1911	91 509	7 526	99 035
12	107 245	8 755	116 000

Tabell T2

Utrikes sjöfart: Bruttoinkomster 1821-1873

	Index för dräktighet för svenska fartyg i utrikesfart	Frakt- index	Index för Brutto- produktion	Bruttopro- duktion 1000 kronor
1821	15,9	154,6	24,6	8 485
22	15,6	163,8	25,5	8 817
23	14,5	193,9	28,1	9 701
24	15,2	186,0	28,3	9 758
25	15,5	224,0	34,7	11 983
26	16,7	157,2	26,3	9 060
27	16,7	144,1	24,1	8 307
28	16,1	140,2	22,6	7 791
29	14,5	150,7	21,8	7 539
30	14,5	131,0	19,0	6 554
1831	14,8	145,5	21,5	7 431
32	14,8	136,2	20,2	6 959
33	15,2	131,0	19,9	6 871
34	14,9	146,7	21,9	7 542
35	16,1	143,9	23,2	7 997
36	15,6	150,7	23,5	8 113
37	15,0	158,7	23,8	8 217
38	16,2	161,8	26,2	9 045
39	18,2	159,0	28,9	9 988
40	19,9	143,3	28,5	9 836
1841	21,6	141,5	30,6	10 548
42	20,6	128,7	26,5	9 152
43	20,4	105,6	21,6	7 437
44	23,5	131,5	31,0	10 685
45	24,3	142,7	34,7	11 963
46	25,2	140,8	35,5	12 243
47	27,7	150,8	41,8	14 417
48	23,7	121,2	28,7	9 913
49	24,5	117,5	28,8	9 937
50	25,3	114,9	29,1	10 039

1851	28,8	117,6	33,9	11 686
52	29,3	122,2	35,8	12 357
53	31,4	208,6	65,5	22 604
54	37,0	149,5	55,3	19 092
55	35,3	136,4	48,1	16 615
56	40,1	131,6	52,8	18 210
57	38,4	130,2	50,0	17 257
58	32,8	100,9	33,1	11 422
59	40,3	112,9	45,5	15 698
60	43,1	119,5	51,5	17 779
1861	42,4	127,7	54,1	18 686
62	41,1	116,9	48,0	16 578
63	42,0	123,2	51,8	17 864
64	43,8	128,8	56,4	19 465
65	46,4	118,0	54,7	18 913
66	50,1	109,2	54,7	18 878
67	53,0	106,4	56,4	19 463
68	56,6	97,0	54,9	18 938
69	62,4	85,0	53,1	18 312
70	67,9	87,5	59,4	20 504
1871	75,8	85,5	64,8	22 356
72	82,8	87,7	72,6	25 053
73	100	100	100	34 512

Tabell T3

Utrikes sjöfart: Bruttoinkomster 1800-1820

	Kvantitets- indikator		Bruttoproduktion	
	Index 1873 = 100	Fraktindex 1873 = 100	Index 1873 = 100	1000 kr
1800	11,7	313,1	36,6	12 628
01	12,3	255,5	31,4	10 823
02	13,9	269,9	37,5	12 916
03	13,9	272,5	37,9	13 048
04	12,7	239,8	30,5	10 506
05	11,7	239,8	28,1	9 694
06	10,6	222,7	23,6	8 154
07	9,7	277,8	26,9	9 290
08	4,5	389,1 ^{b)}	17,5	6 034
09	10,2	389,1 ^{b)}	39,7	13 680
10	12,1	389,1	47,1	16 235
1811	16,8	400,9	67,4	23 241
12	11,7	400,9 ^{b)}	46,9	16 184
13	16,0 ^{a)}	330,8 ^{b)}	52,9	18 264
14	16,0 ^{a)}	272,9 ^{b)}	43,7	15 075
15	15,5 ^{a)}	225,2 ^{b)}	34,9	12 041
16	15,4	185,8 ^{b)}	28,6	9 872
17	14,8	153,3	22,7	7 832
18	17,2	197,8	34,0	11 737
19	15,1	178,2	26,9	9 278
20	15,4	153,3	23,6	8 140

a) Interpolering har gjorts p g a att värde för 1814 saknas i HS III och att värdet för stångjärn 1815 uppenbarligen är extremt.

b) Värde saknas. Därför har linjär interpolering gjorts.

Tabell T4

Utrikes sjöfart: Fraktindex 1834-1868 (a: shilling, b: index 1838/40=100).

Typvärden

	Hull		Hull		London		Antwerpen		Vägt index	c) Ovägt index
	Ptb a)	Std b)	Järn a)	b)	Havre a)	b)	Ptb a)	Std b)		
1834	40	103,4	-	-	-	-	60	87,0	95,2	95,2
35	38,6	99,8	-	-	-	-	60	87,0	93,4	93,4
36	38	98,3	10	131,6	3,6	90,0	60	87,0	97,8	101,7
37	42	108,6	7,6	100	-	-	68	98,6	103,0	102,4
38	40	103,4	7,6	100	-	-	75	108,7	105,0	104,0
39	40	103,4	7,6	100	-	-	72	104,3	103,2	102,6
1840	36	93,2	7,6	100	4	100	60	87,0	93,0	95,1
41	36	93,2	9	118,4	-	-	55	79,7	91,8	97,1
42	32	82,8	9	118,4	2	50,0	58	84,1	83,5	83,8
43	32	82,8	5	65,8	1,11	27,8	50	72,5	68,5	62,2
44	32	82,8	11	144,7	2,6	65,0	50	72,5	85,4	91,3
45	37	95,7	11	144,7	2,6	65,0	55	79,7	92,5	96,3
46	34	87,9	11	144,7	2,6	65,0	58	84,1	91,3	95,4
47	38	98,3	11,6	152,6	2,8	70,0	60	87,0	97,8	102,0
48	30	77,6	9	118,4	2,3	57,5	50	72,5	78,6	81,5
49	30	77,6	8,2	107,4	2,2	55,0	49	71,0	76,2	77,8
1850	30	77,6	7,5	98,7	2,1	52,5	49	71,0	74,5	75,0
51	31	80,1	8	105,3	1,9	47,5	50	72,5	76,2	76,4
52	30	77,6	7,6	100,0	-	-	50	72,5	79,2	83,4
53	45	116,4	12	157,9	-	-	100	144,9	135,2	139,7
54	40	103,4	10	131,6	2,6	65,0	62	89,9	96,9	97,5
55	32,6	84,3	11	144,7	2,6	65,0	55	79,7	88,4	93,4
56	35	90,5	8	105,3	2	50,0	60	87,0	85,3	83,2
57	30	77,6	11	144,7	2	50,0	56	81,2	84,4	88,4
58	25	64,7	5	65,8	2	50,0	50	72,5	65,4	63,3
59	28	72,4	8,5	111,8	1,6	40,0	50	72,5	73,2	74,2
1860	30	77,6	9	118,4	2	50,0	50	72,5	77,5	79,6
61	32,6	84,3	7,8	102,6	2	50,0	60	87,0	82,8	81,0
62	30	77,6	7,6	100	1,9	47,5	52,5	76,1	75,8	75,3
63	32,6	84,3	9	118,4	2	50,0	50	72,5	79,9	81,3
64	34	87,9	8	105,3	2,3	57,5	56	81,2	83,5	83,0
65	33	85,3	7	92,1	2	50,0	50	72,5	76,5	75,0
66	30	77,6	6	78,9	2	50,0	48	69,6	70,8	69,0
67	28	72,4	6,8	89,5	2	50,0	45	65,2	69,0	69,3
68	27	69,8	-	-	1,9	47,5	43	62,3	62,9	59,9

c) Vikter: se text

d) För de år där uppgifter saknas i någon serie har index beräknats för de befintliga.

Tabell T5

Utrikes sjöfart: Avdragsposter och förädlingsvärde 1873-1912

	Ang- och Motorfartyg	Segelfartyg	Summa avdrag	Förädlingsvärde
1873	7 313	9 304	16 617	17 895
74	8 098	10 303	18 401	19 816
75	7 048	8 326	15 374	16 284
76	8 035	9 719	17 754	18 905
77	8 029	10 660	18 689	20 314
78	7 921	9 116	17 037	17 759
79	7 581	8 323	15 904	16 566
80	8 594	9 562	18 156	18 970
1881	7 856	8 952	16 808	17 658
82	8 781	9 554	18 335	19 060
83	9 368	9 050	18 418	18 620
84	8 665	8 191	16 856	16 951
85	9 146	5 900	15 046	14 372
86	9 006	5 668	14 674	13 361
87	10 301	5 774	16 075	14 207
88	10 720	7 089	17 809	16 407
89	12 598	8 027	20 625	18 823
90	12 659	7 280	19 939	17 736
1891	12 890	6 019	18 909	15 970
92	12 555	5 662	18 217	15 253
93	12 271	4 948	17 219	14 028
94	13 397	4 969	18 366	14 667
95	13 503	4 842	18 345	14 535
96	16 351	4 789	21 140	15 989
97	19 654	5 077	24 731	18 199
98	22 481	5 143	27 624	19 820
99	27 161	5 283	32 444	22 549
1900	33 034	6 164	39 198	27 033

1901	28 428	4 904	33 332	22 663
02	27 080	4 428	31 984	20 749
03	28 579	4 122	32 701	21 571
04	31 298	4 027	35 325	23 253
05	35 098	4 159	39 257	25 137
06	39 445	4 283	43 728	27 663
07	44 350	3 993	48 343	29 870
08	43 796	3 371	47 167	28 639
09	45 007	2 913	47 920	28 605
10	53 483	2 996	56 479	33 294
1911	59 481	3 010	62 491	36 544
12	69 709	3 502	73 211	42 789

Tabell T6

Utrikes sjöfart: Avdragsposter och förädlingsvärde 1851-1872

	Ang- fartyg	Segel- fartyg	Summa avdrag	Föräd- lings- värde
1851	69	4 881	4 950	6 736
52	145	5 109	5 254	7 103
53	266	9 346	9 640	12 964
54	336	7 814	8 186	10 906
55	390	6 729	7 119	9 496
56	535	7 299	7 834	10 376
57	608	6 844	7 517	9 740
58	470	4 482	4 952	6 470
59	737	6 093	6 830	8 868
60	835	6 901	7 736	10 043
1861	878	7 252	8 130	10 556
62	778	6 435	7 213	9 365
63	839	6 934	7 773	10 091
64	960	7 523	8 483	10 982
65	953	7 280	8 233	10 645
66	887	7 327	8 214	10 664
67	983	7 506	8 489	10 974
68	1 089	7 207	8 296	10 642
69	956	7 038	7 994	10 318
70	1 866	7 309	9 175	11 329
1871	2 821	7 404	10 225	12 131
72	4 250	7 515	11 765	13 288

Tabell T7

Utrikes sjöfart: Avdragsposter och förädlingsvärde 1800-1850

	Avdrag	Föräd- lings- värde	Avdrag	Föräd- lings- värde
1800	5 051	7 577		
01	4 329	6 494	1831	2 972
02	5 166	7 750	32	2 784
03	5 219	7 829	33	2 748
04	4 202	6 304	34	3 017
05	3 878	5 816	35	3 199
06	3 262	4 892	36	3 245
07	3 716	5 574	37	3 287
08	2 414	3 620	38	3 618
09	5 472	8 208	39	3 995
10	6 494	9 741	40	3 934
1811	9 296	13 945	1841	4 219
12	6 474	9 710	42	3 661
13	7 306	10 958	43	2 975
14	6 030	9 045	44	4 274
15	4 816	7 225	45	4 785
16	3 949	5 923	46	4 897
17	3 133	4 699	47	5 767
18	4 695	7 042	48	3 965
19	3 711	5 567	49	3 975
20	3 256	4 884	50	4 016
1821	3 394	5 091		
22	3 527	5 290		
23	3 880	5 821		
24	3 903	5 845		
25	4 793	7 190		
26	3 624	5 436		
27	3 323	4 984		
28	3 116	4 675		
29	3 016	4 523		
30	2 622	3 932		

INRIKES SJÖFART

Bruttoproduktion

Den skattning av transportintäkterna i inrikes sjöfart, som gjordes i NI, har mycket stora osäkerhetsmarginaler.(1) Utgångspunkt var den officiella sjöfartsstatistikens(2) uppgifter för 1913, det första år för vilket sådana data anges. Talet varierades bakåt med hjälp av en indexserie, som konstruerades av data för ankomna och avgångna fartyg i rikets hamnar och lastageplatser samt en serie över sjömanslöner. Löneserien skulle approximera fraktsatsernas förändringar.

Senare forskning har visat att NI:s tal för transportintäkterna är alltför låga. Thorburn kommer i en noggrant genomförd beräkning till helt andra resultat för de undersökningsår, vilka är gemensamma med beräkningarna i NI, 1873, 1893 och 1913.(3) En jämförelse mellan de båda beräkningarna visar följande (milj kr):(4)

År	Intäkter enligt Thorburn		Intäkter enligt NI		$\frac{a}{c} \cdot 100$	$\frac{b}{d} \cdot 100$
	Totalt	Varav segelfartyg	Totalt	Varav segelfartyg		
		a		b		
1873	15,6	3,4	4,5	1,4	347	243
1893	18,5	2,7	11,8	2,4	157	113
1913	32,1	2,3	23,2	1,8	138	128

Avsevärda skillnader finns, och de är större ju längre tillbaka i tiden man kommer. Det är därför inte tillräckligt att koppla Thorburns korrigerade tal för 1913 till NI:s indexserie, utan en helt ny beräkning måste göras.

Denna utgår naturligtvis från Thorburns data för de ovan nämnda åren samt för de övriga år för vilka skattningar finns, 1830, 1850 och 1933. För perioderna däremellan används mått på omfattningen av den inrikes sjöfartens transportprestationer, vilket kombineras med en fraktindexserie. Avstämning sker så mot Thorburns tal.

Perioden 1873-1913: För denna tid finns en fraktindexserie, som konstruerats av Thorburn.(5) Den grundar sig inte på frakter i inrikes fart utan på data om medelfrakter per ton för lastade segelfartyg i fart mellan Sverige och Danmark. Thorburn anger att beräkningen lider av svagheter: "Förskjutningar i distansstrukturen, i varusammansättningen eller i lastutnyttjandet per nettoton kan ha inträffat". Därtill kommer frågan om indexserien återspeglar den inrikes fraktnivåns förändringar. Efter en kort diskussion konkluderas: "Även om man sålunda ej kan godtaga det uppgjorda indexet som helt representativt, synes det dock kunna vara till god ledning för att bedöma den inrikes fraktnivåns ändringar".(6)

Härtill kommer en annan fråga, nämligen om serien kan användas även för ångbåtssjöfarten. Thorburn har inte beräknat någon fraktindex för denna men däremot vad han benämner bruttoinseglingsindex. Men i den serien "kommer långtidstrenden att avvika från ett fraktindex och det kommer även att avvika från ett index grundat på medelinkomst per nettoton och år för deltagande fartyg".(7) Serien är därmed inte användbar för den här aktuella beräkningen (8) och den ger inte heller någon ledning i fråga om segelfartygsindex' användbarhet.

En jämförelsemöjlighet erbjuder däremot den serie, som Hansen utnyttjar för beräkningen av intäkter i dansk utrikessjöfart, den av Isserlis beräknade.(9) De båda serierna återges i diagram 2.

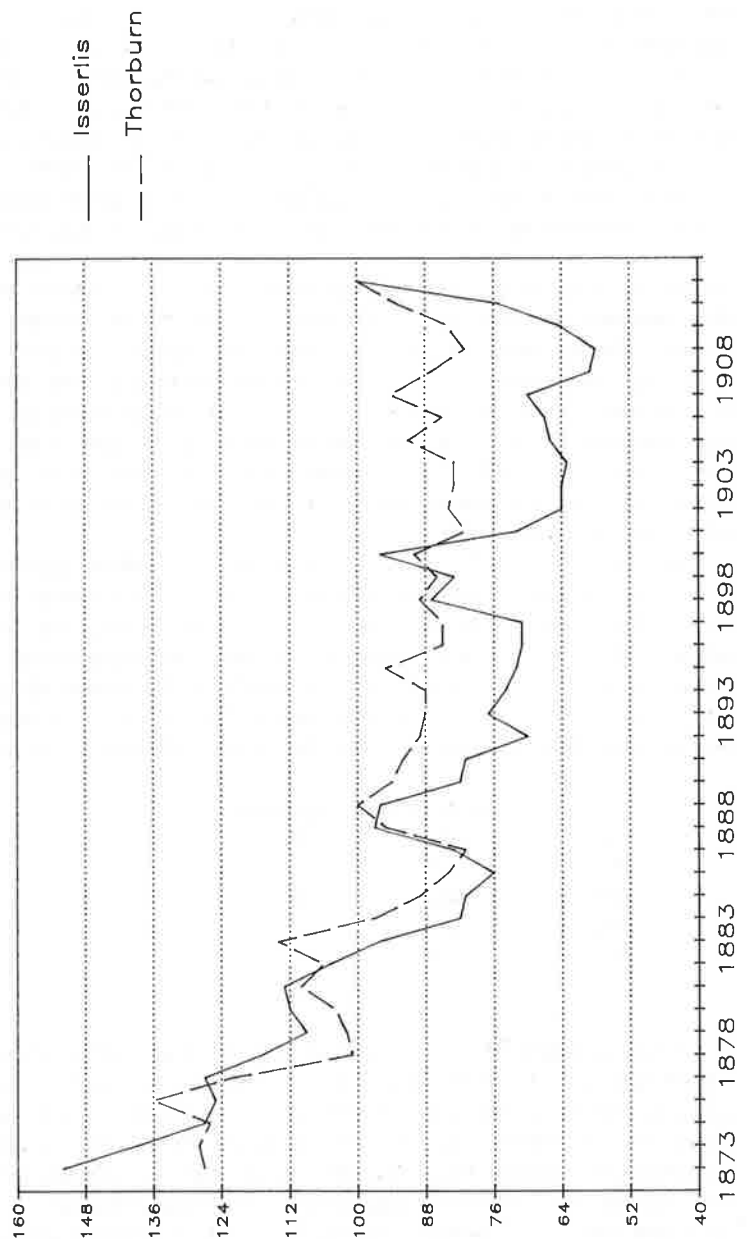
Serien för utrikes sjöfart har en något starkare nedåtgående trend än Thorburns segelfartygsindex liksom starkare fluktuationer. Skillnaderna är dock inte så stora att Thorburns serie behöver förkastas. Därtill kommer att det, som han anför som stöd för att data från utrikes sjöfart, d v s den mellan Danmark och Sverige, också kan användas för den inrikes, även torde gälla förhållandet segelfartyg-ångfartyg: "På fraktmarknaden råder praktiskt taget fri konkurrens. Under sådana förhållanden kan man knappast tänka sig att fraktnivåerna mera avsevärt skiljas åt. Den existerande konkurrensen måste verka utjämnande."(10)

Det mått på transportprestationerna i inrikes sjöfart, som skall användas, är det summerade tontalet för ankommande och avgående fartyg i de svenska hamnarna,(11) d v s det mått, som också utnyttjades i NI. För den här aktuella perioden är uppdelning gjord på segelfartyg och ångfartyg i den officiella sjöfartsstatistiken. Detta är naturligtvis väsentligt eftersom stora förändringar i tonnageets sammansättning skedde, vilket framgår av de följande talen (procent):

År	Segelfartyg	Ångfartyg
1873	29	71
1880	24	76
1890	18	82
1900	17	83
1910	12	88
1913	10	90

Beräkningsgången har varit följande: Tontalet i inrikes fart med segelfartyg(12) omräknades till en indexserie med 1893=100. Talen multiplicerades sedan med fraktindex, också omräknat med 1893=100. Thorburns beräknade tal för totalintäkten 1893 knöts därefter till den resulterande indexserien. Därvid visade det sig att en avvikelse uppkom mellan den utifrån indexserien erhållna intäkten för 1873 resp 1913 och den av Thorburn beräknade. En korrigeringsfaktor infördes därför, konstruerad som relationen mellan Thorburns tal för 1873 resp 1913 och det här beräknade för resp år vilken interpolerades mellan dessa och 1893. Därmed erhöles årliga korrigeringsstal, vilka multipli-

Diagram 2
Fraktindices 1873-1912
1912=100



cerades på de tidigare beräknade årliga talen för intäkt, varigenom en slutlig serie över intäkter i inrikes segelsjöfart erhöles. På samma sätt beräknades sedan en serie över intäkter i inrikes ångbåtssjöfart varpå de årliga talen summerades till totalinkomster. Serierna finns i tabell T8 a och b.

Perioden 1850-1873: Sådana tonnagedata för inrikes sjöfart, som användes för perioden efter 1873 finns tillbaka till 1870. Dessa utnyttjas givetvis. För tiden dessförinnan finns uppgifter om "förpassade" och "förpassningsfria" fartyg, som ankommit till eller avgått från hamnarna. Uppgifterna anses visserligen som ofullständiga,(13) men de används ändå eftersom de kan antas återspegla utnyttjandet av fartygen bättre än t ex data för antalet befintliga fartyg och deras sammanlagda lastförmåga.

Dessa data är också sämre från en annan synpunkt, nämligen att fördelning på ång- och segelfartyg inte finns. Detta är så mycket mer besvärande som denna period skulle kunna betecknas som ångfartygens genombrottsskede i svensk inrikes sjöfart.

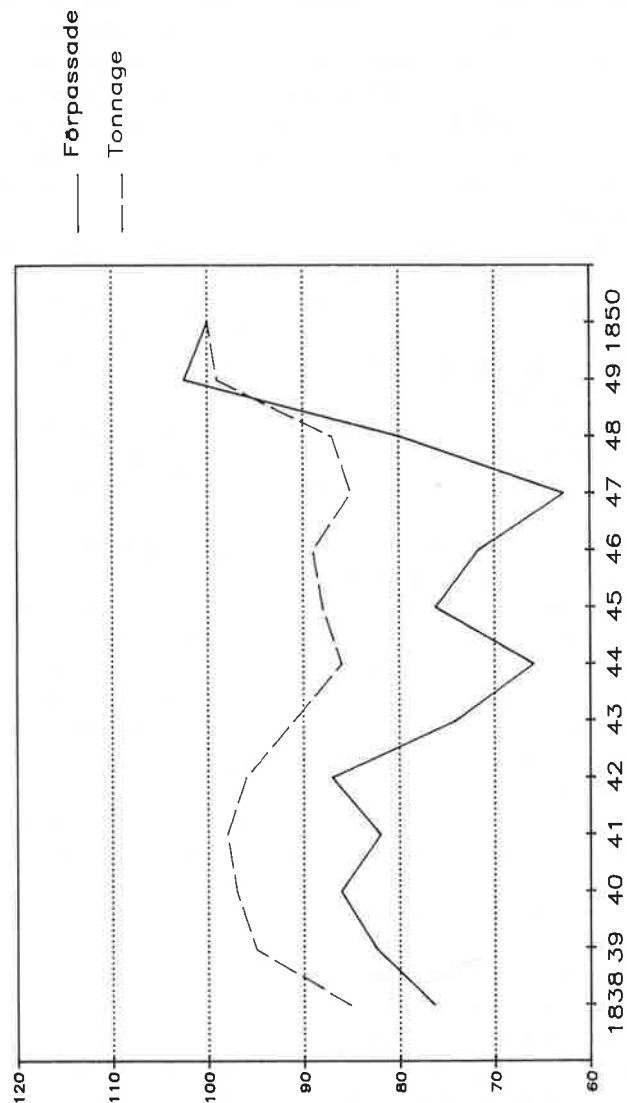
Förändringarna i serien över förpassade och förpassningsfria fartyg har kopplats till tonalet för 1870, och den därmed resulterande serien för hela perioden 1850-1873 kombineras nu med en fraktindexserie. Någon sådan för inrikes sjöfart finns dock veterligen inte för denna tid, och därför används den som konstruerats för utrikes sjöfart.(14)

När den serie, som erhållits genom multiplikation av årliga tonnage- och fraktindex tal knyts till intäkten 1873 blir det därmed framräknade talet för 1850 inte helt överensstämmande med det av Thorburn beräknade. En korrigeringsfaktor konstruerad som relationen mellan de båda talen för 1850 infördes därför och den interpolerades linjärt mellan 1850 och 1873, då den definitionsmässigt är ett. Därmed erhöles en årlig intäktsserie, som redovisas i tabell T9.

Perioden före 1850: Data om förpassade och förpassningsfria fartyg finns fr o m 1848.(15) Dessförinnan finns endast uppgifter om förpassade, och dessa går tillbaka till 1838.(16) För tiden före 1838 används data om det totala lästetalet för antalet handelsfartyg i inrikes fart. Thorburn underkänner den officiella statistikens uppgifter om dessa och genomför en korrigering av de årliga talen tillbaka t o m 1830, varvid han också ger data för ångfartygen, vilka helt saknas i den officiella statistiken.(17) För 1829 har inte Thorburn angett något tal, varför det antages att relationen korrigerat/okorrigerat är densamma som för 1830.

De data, som används för tiden före 1838, tar i motsats till senare inte hänsyn till utnyttjandet av fartygen utan endast till deras antal. Det innebär att serien fluktuerar mindre på kort sikt. Skillnaden i förändringar på längre sikt är dock troligen mindre. Detta framgår av diagram 3 där två kurvor för tiden 1838-1850 lagts in. Den ena visar förändringarna i fartygstonnaget i befintliga fartyg och den andra visar hamntrafikens förändringar, d v s den, som

Diagram 3
Jämförelse mellan förpassade
fartyg och fartygstonnage
1838-1850, Index 1850=100



används i beräkningarna här. Den kurva, som visar trafikens förändringar fluktuerar kraftigast, men fluktuationernas riktning är densamma i de båda fallen. Jämförelsen talar sålunda för att tonnagetalen kan användas i brist på tal, som visar utnyttjandet av tonnage i inrikes sjöfart.

För tiden före 1829 finns ingen sammanställning av data motsvarande dem för senare perioder. Det har bedömts som en i förhållande till resultatet alltför omfattande arbetsuppgift att göra en sådan sammanställning här. Därför har en annan utväg valts. För ett antal av de aktuella åren finns i en utredning för Malmö hamn data om ankommande och avgående fartyg i inrikes fart.(18) Uttryckt i summa registerterton var de följande:

1803	8 997	1810	21 029	1821	22 867
1805	14 027	1812	22 127	1824	27 101
1806	13 275	1815	16 190	1825	27 822
1809	5 399	1818	20 534	1827	18 614
		1820	23 237	1830	29 571

Om dessa data skall användas för hela den inrikes sjöfarten bör det kunna göras gällande att de är representativa. Detta är givetvis svårt, men ett par indicier kan anges. Under 1830-talet är förloppet likartat åtminstone för decenniets senare del mellan Malmöuppgifterna och de här använda talen. Vidare ger en jämförelse mellan de nedan presenterade fraktindexen och Malmödata ett rimligt resultat (länkindex):

	Malmö- data	Frakt- index		Malmö- data	Frakt- index
1803-05	156	88	1815-18	127	39
1805-06	95	93	1818-20	113	77
1806-09	41	175	1820-21	98	101
1809-10	389	100	1821-24	119	120
1810-12	105	103	1824-25	103	121
1812-15	73	124	1825-27	67	142
			1827-30	159	97

Förändringarna går i de flesta fallen (8-10 beroende på definitionen) i motsatt riktning mellan de båda serierna, vilket kunde förväntas av tal som dessa.

Dessa data används alltså, och för de år där uppgifter saknas görs interpolering.

Den fraktindexserie, som används för tiden före 1850 bygger delvis på inrikes fraktsatser. I bl a Magasinskontorets arkiv finns fraktböcker med vissa data för tiden 1819-1850.(19) Ursprunget är följande:(20) Naturskatter utgjorde grunden för skattesystemet i äldre tid. De innebar bl a skatteuppbörd av spannmål, vilken av allmogen

skulle forslas till närmaste kronomagasin. Dessa var ofta stora byggnader, och de fanns på en mängd platser i landet. Kring skötseln och förvaltningen av detta magasinsväsen uppstod en omfattande byråkрати. "Storhetstiden" inföll under senare delen av 1700-talet. Under de första årtiondena av 1800-talet riktades emellertid en allt starkare kritik mot organisationen, och indragning av hela byråkratin diskuteras, och den genomfördes i slutet av 1820-talet. Magasinsväsendet upphörde dock inte utan ärendena överfördes till Statskontoret. Samtidigt började leveranserna av spannmål till magasinerna att minska allt mer i samband med att skatterna började kunna betalas i kontanter, något som kändes som en lättnad för de skattskyldiga. 1815/24 utgjorde spannmålsleveranserna ungefär hälften - 39 710 tunnor - av den till betalning förfallna skatten. 1835/44 utgjorde de 11 procent av helheten - 11 420 tunnor. Det var också stora växlingar årligen i leveranserna. Slutgiltigt upphörde magasinrörelsen 1871.

Inom ramen för denna rörelse utfördes transporter av olika slag, till och från och mellan magasin. Det är sådana transporter, som finns upptagna i fraktböckerna. Tyvärr hänför sig uppgifterna till största delen till nedgångsperioden för magasinsväsendet. Därför finns få uppgifter för vissa år och inga alls för ett antal ytterligare.

Uppgifterna för tiden 1819-1825 gäller "Afslutade Certepartier".(21) De är antalsmässigt omfattande, och den geografiska spridningen är stor. Det finns ingen enskild route, för vilken data är av sådan karaktär kvantitativt och kvalitativt att dessa enbart kan representera helheten så som skett för perioden 1826-1850. Därför har följande förfarande tillgripits. För samtliga router beräknades index för alla laster, som innehöll samma vara(-or) under två eller flera år. Ett antal parvisa jämförelser kunde därmed göras:

1819-20	8				
1819-21	5	1820-21	2		
1819-22	6	1820-22	6	1821-22	2
1819-23	3	1820-23	0	1821-23	0
				1822-23	0
1819-24	2	1820-24	0	1821-24	1
				1822-24	0
				1823-24	3
1819-25	0	1820-25	0	1821-25	0
				1822-25	0
				1823-25	1
				1824-25	1

Även om antalet skiftar mellan de olika årsparen och blir mindre mot slutet av perioden bedömdes uppgifterna kunna användas. En viss - någon gång stor - spridning mellan de enskilda förändringstalen fanns dock, och därför valdes att låta medianvärdena representera de årliga förändringarna under perioden.

Även för tiden 1826-1834 benämns uppgifterna "Afslutade Certepartier under loppet af Ar..." men därefter "Afslutade Fragter under loppet af Ar...". Följande uppgifter finns: Ar, månad, datum, route, spannmålsslag, fraktkostnad. Antalet befraktningar årligen var följande:

1826	13	1832	10	1838-43	-
1827	13	1833	31	1844	22
1828	6	1834	18	1845-46	-
1829	4	1835	2	1847	1
1830	13	1836	9	1848	-
1831	19	1837	3	1849	5
				1850	5

Transporterna skedde mellan en mängd olika platser. Oftast var Stockholm den ena. Sett till de olika kombinationerna av orter var Uppsala-Stockholm och Stockholm-Karlskrona mest frekventa. Av samtliga 174 uppgifter i fraktboken hänför sig 36 till den förra och 35 till den senare routen. Antalet router, som förekommer bara en gång är 18. Det går inte att bygga upp någon beräkning av en fraktindexserie kring uppgifterna för Stockholm-Uppsala eftersom det där är fråga om enhetsfrakter hela tiden. Däremot är det fullt möjligt att låta data för Stockholm-Karlskrona utgöra ryggraden i beräkningen.

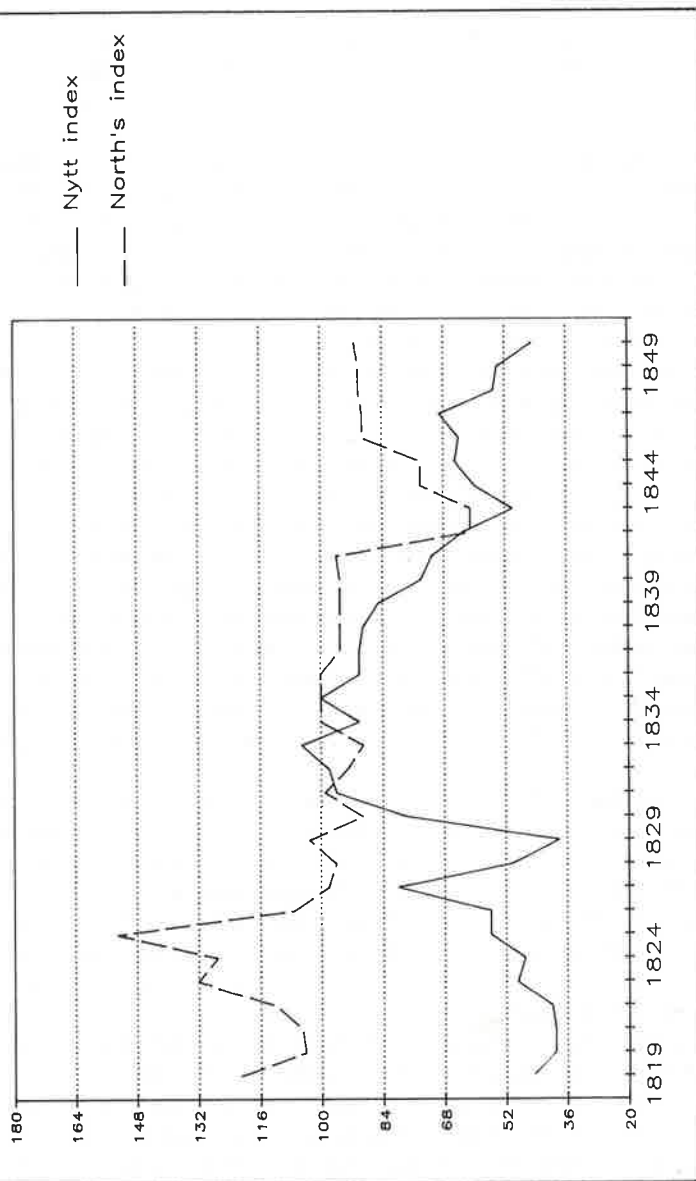
Konstruktionen av fraktindexserien är följande: Uppgifter finns för två spannmålsslag, korn och havre. I en del fall kan jämförelse ske eftersom de fraktas på samma route under samma år. Det visar sig då att kornfrakten är lägre än rågfrakten, i genomsnitt 20 procent. Med denna relation kan en enhetssort beräknas. En årlig fraktserie för Stockholm-Karlskrona kunde därmed konstrueras, och förändringarna i den jämfördes med frakterna på andra router där så var möjligt. Överensstämelsen visade sig så god att några korrigeringar på grundval av jämförelsen inte behövde göras. För ett par år saknades värden för Stockholm-Karlskrona. Då antogs förändringen i förhållande till något annat år vara densamma som på någon annan route.

Förfarandet medförde att för samtliga år för vilka uppgifter finns kunde en serie beräknas, alltså för 1819-1837, varvid talet för Karlskrona-Stockholm enligt tidigare angiven källa fr o m 1825 användes, 1844 och 1849-1850. För mellanliggande år, 1837-1844 och 1844-1849 gjordes en beräkning utifrån antagandet att den relativa amplituden i fluktuationerna är desamma som i fraktindexserien för utrikes fart.(22) "Trendvärden" i utrikesfraktserien beräknades enligt formeln för sammansatt ränta för de år för vilka fraktdata saknas i magasinsskontorets fraktbok. Därmed kunde det observerade värdets procentuella avvikelser från "trendvärdet" beräknas. Detta procentual applicerades sedan på de "trendvärden" som med samma procedur beräknats för de inrikes frakterna. Förfarandet innebär att fluktuationerna i serien över utrikes frakter "flyttas över" på de inrikes.

Den indexserie, som därmed beräknats för fraktförändringar i inrikes sjöfart illustreras i diagram 4, där en jämförelse görs med den av North beräknade serien för östersjötimmerfrakter till England.(23)

Vissa mycket tydliga skillnader mellan North's index och det här konstruerade kan noteras. För det första visar inrikesindex ett mycket oroligt förlopp, men med en tendens till höjning, under andra

Diagram 4
Fraktindices 1819—1850
1835=100



hälften av 1820-talet, vilket North's index inte gör.(24) För det andra skedde en nedgång i inrikesindex under 1830-talet, och något motsvarande återfinns inte i North's index. Nedgången torde hänga samman med vissa inhemska förändringar. Ett antal faktorer medverkade till höga transportkostnader i början av 1800-talet. Olika regleringar gjorde att lastutnyttjandet av fartygen blev dåligt och barlastresorna många.(25) Regleringen upphävdes och "den fria konkurrensen för svenska fartyg i inrikes fart genomfördes 1832".(26) Det är sannolikt att dessa förändringar bidrog till nedgången i den inrikes fraktnivån. Att någon omedelbar och kraftig minskning inte skedde är naturligt; det tar en viss tid för en institutionell förändring att slå igenom och förändringarna skedde därför successivt.

Slutligen har för tiden före 1819 den fraktindexserie använts, som beräknats av North och som presenterats i avsnittet om utrikes sjöfart. Därmed har tal erhållits, vilka bildar underlag för beräkning av intäkternas förändringar i inrikes sjöfart. Fraktindexserien presenteras i tabell T10 och produktionsserierna i tabell T11.

Avdragsposter

I NI grundas beräkningen av avdragsposter på antagandet att för ångfartyg skall avdragsandelen vara 60 procent, d v s 5 procent lägre än i utrikes sjöfart. Förädlingsgraden blir därmed högre i inrikes än i utrikes sjöfart "which is motivated by the pay-roll of the former probably representing a somewhat larger part of the expenditure".(27) För segelfartyg antages utan motivering att avdragsandelen är lika med den i utrikes sjöfart, 50 procent.

Aven i föreliggande skattning får den utrikes sjöfartens data bilda utgångspunkt. För ångfartyg sattes avdragsandelen till 65 procent,(28) och liksom i NI antages att den för inrikes sjöfart bör vara något lägre, 60 procent. För segelfartygen är då motsvarande tal 40 procent.

För perioden 1873-1913 har avdragsposter beräknats direkt för var och en av de båda fartygskategorierna. Detta har däremot inte varit möjligt för tiden dessförinnan. Därför har avdragsandelen för totalen 1873, 55 procent, varierats bakåt till 1830. För detta år och tidigare antages att avdragsprocenten för enbart segelfartyg, 40 procent, gäller. För tiden 1830-1873 antages en jämn årlig förändring av avdragsandelen ske.

Avdragsposterna beräknade utifrån dessa procenttal samt de därmed erhållna förädlingsvärdena redovisas i tabell T12.

Produktionens fördelning på användningsområden

Tre huvuddelar kan urskiljas för den inrikes sjöfarten på grundval av de av Thorburn beräknade totalintäkterna, godstrafik, virkesbogsring och persontrafik. Andelarna för dessa var följande:(29)

	1850	1873	1893	1913
Godsfart	76	62	62	65
Virkesbogsering	0	14	13	12
Persontrafik	24	24	25	22

För de tre sista åren håller sig andelarna stabila. Persontrafikens andel är i stort sett densamma även för 1850. Denna del av den inrikes sjöfarten räknas direkt till konsumtion.

De transporter, som sker i form av virkesbogsering, blir betydande någon gång efter 1850. De räknas helt som input till industrin, närmare bestämt till sågverk och massaindustri. Fördelningen mellan dessa är dock okänd, men det antas att fr o m 1893 går hälften till vardera av dessa industrier, och 1873 och tidigare går allt till sågverken. Mellan 1873 och 1893 kan därmed interpolering göras.

En fördelning av godstrafiken måste nu ske. I NI har vissa procenttal antagits gälla på grundval av en beräkning utifrån mängden gods lastat och lossat i rikets hamnar och lastageplatser 1913-1930. Här har en ny skattning gjorts utifrån Thorburns beräkningar av varusammansättningen enligt vissa uppgifter om de svenska hamnarna. (30) Talen enligt den nya skattningen återges nedan tillsammans med talen i NI (procent):

	1873	1893	1913	NI
Industri	52	50	45	30
Byggnads- och anläggningensverksamhet	12	13	25	55
Transporter	3	7	9	-
Jordbruk	3	5	7	5
Konsumtion	30	25	14	10

Förändringarna av procenttalen dels enligt den här gjorda skattningen och dels i förhållande till NI:s tal förefaller plausibla. Under rubriken Byggnadsverksamhet finns bulk gods, och dess andel ökar efter hand som konkurrensen från sådana transportmedel ökar, vilka drar till sig det mer högvärdiga godset. (31) Att konsumtionsvarornas andel minskar är därmed också naturligt, och vad som fraktas i inrikes sjöfart av varor inom denna kategori är - liksom i fråga om de övriga - i allt högre grad av bulktyp.

Kombineras nu talen för de olika huvuddelarna av den inrikes sjöfartens transportintäkter erhålles följande procenttal för bruttoproduktionens användning (varvid 1873 års procenttal för godstrafiken också antages gälla för 1850):

	1850	1873	1893	1913
Jordbruk	2	2	3	5
Industri	40	46	44	41
Byggnads- och anläggningensverksamhet	9	7	9	17
Transporter	2	2	4	6
Konsumtion	47	43	40	31

Genom interpolering erhålles sedan årliga procenttal för perioden 1850-1913 och för tiden före 1850 antages detta års tal gälla. Fördelningen av bruttoproduktionen enligt de därmed beräknade talen återges i tabell T13.

Slutligen skall hållpunkter anges för fördelningen på branscher av inputs till industrin. Som nämnts räknas hälften av virkesbogseringen till sågverksindustrin och hälften till massaindustri. För godsfarten har fördelningen gjorts enligt de data, som Thorburn beräknat för hamntrafiken, vilka också låg till grund för fördelningen ovan. Detta ger följande procentuella fördelning av de inputs som förts till industrin:

	1873	1893	1913
Gruv- och metallindustri	21	18	20
Stenindustri	2	2	2
Träindustri	26	25	24
Massaindustri	33	32	37
Livsmedelsindustri	11	13	10
Textil- och läderindustri	5	5	2
Kemisk industri	2	5	5

INRIKES SJÖFART, NOTER:

- 1) NI II, s 428 ff.
- 2) BISOS Litt E, Inrikes sjöfart och handel.
- 3) Thorburn, Th., Sveriges inrikes sjöfart 1818-1949, Uddevalla 1958. Se särskilt s 385-505.
- 4) Thorburn redovisar denna jämförelse på s 502.
- 5) Thorburn, aa, s 377 ff.
- 6) aa, s 377.
- 7) aa, s 380.
- 8) Förloppet på såväl lång som kort sikt avviker från andra index, t ex det för segelfartyg liksom det som nämns i not 9.
- 9) Hansen, S-Aa., Økonomisk vækst i Danmark, II, s 312. Isserlis' index finns i Journal of the Royal Statistical Society 1938, s 122.
För inrikes sjöfart använder Hansen konsumentprisindex, ett förfarande, som dock måste bedömas som mindre lämpligt.
- 10) Thorburn, aa, s 377.
- 11) Före 1875 anges inte lastförmågan i ton utan i nyläster (och före 1863 i svåra läster). Talen har omräknats till ton med hjälp av de tal, som anges av Thorburn, aa, s 351 ff.
- 12) I NI används samma tal, men i deras serie finns en mycket stor förändring mellan 1910 och 1911: från index 220 till 124 med 1913=100. "The strong break in the index series in 1911, as compared with the preceding years, cannot be explained, as the statistics give no information on this point." (NI II, s 425). En undersökning av den officiella sjöfartsstatistiken ger emellertid vid handen att t o m 1910 har antal och dräktighet för prämar i fart till och från Stockholm lagts till segelfartygen, men inte senare. Här har detta korrigerats så att likformighet uppnås med tiden dessförinnan.
- 13) Se t ex Thorburn, aa, s 499.
- 14) Se ovan Utrikes sjöfart, avsnitt 1821-1873.

- 15) Commerce-Collegii Underdåniga Berättelse om Sveriges Inrikes Sjöfart År 1848, s 1 f.
- 16) aa, År 1838, s 1 f.
- 17) Thorburn, aa, s 370. För korrigerings av en felaktighet hos Thorburn se tabell T11 not a.
- 18) Malmö hamninrättning: Ekonomiska och statistiska utredningar omfattande åren 1661-1900. Malmö Stadsarkiv.
- 19) Riksarkivet: Kammarkontorets arkiv: Bränneri- m fl direktions arkiv nr 3, B, liggare, f, Fraktbok 1819-25 samt Statskontorets arkiv: Magasinskontoret, C:d Fraktbok 1826-1850.
- 20) Den allmänna redogörelsen bygger på Åmark, K., Spannmålshandel och spannmålspolitik i Sverige 1719-1830, Stockholm 1915, Kap VI-VII.
- 21) Certeparti är ett fraktavtal, som "upprättas mellan hufvudredare eller befälhafvare och en eller flera befraktare samt innehåller de villkor, under hvilka ett fartyg blifvit befraktadt. Certeparti brukas vid alla befraktningar af helt fartyg eller större delen däraf". (Nordisk Familjebok, Stockholm 1905, fjärde bandet, s 1493).
- 22) Ovan, Utrikes sjöfart, avsnitt 1821-1873.
- 23) North, aa, En jämförelse med den svenska fraktserien för utrikes fart är givetvis meningslös eftersom den använts vid konstruktionen av inrikesfraktserien.
- 24) North's serie för amerikanska utrikesfrakter visar ett förlopp, som påminner om det för svenska inrikesfrakter.
- 25) Thorburn, aa, s 12.
- 26) aa, s 19.
- 27) NI II, s 432.
- 28) Ovan, Utrikes sjöfart, avsnitt avdragsposter.
- 29) Thorburn, aa tabell 39.
- 30) aa, s 506.

- 31) Se Krantz, O., Studier i svensk godstransportutveckling med särskild hänsyn till lastbilismens expansion efter 1920, Lund 1972, Kap I:2-4 och Kap III:3, samt Krantz, O., The Competition between Railways and Domestic Shipping in Sweden 1870-1914, Economy and History Vol XV, 1972.

Tabell T8a

Inrikes sjöfart: Bruttoinkomster 1873-1913

	S e g e l f a r t y g				
	Ankomna + avgångna, Index 1893=100	Frakt- index 1893=100		Korri- gerings- faktor	Summa kronor
	I	II	IxII		
1873	69,7	144,0	100,4	0,92	3 913
74	77,0	145,2	111,8	0,92	4 342
75	73,2	142,8	104,5	0,92	4 062
76	76,0	153,6	116,7	0,93	4 581
77	76,1	138,6	105,5	0,93	4 141
78	72,2	113,9	82,2	0,93	3 227
79	67,6	115,1	77,8	0,94	3 087
80	82,2	118,1	97,1	0,94	3 853
1881	87,6	124,7	109,2	0,94	4 333
82	98,3	120,5	118,5	0,95	4 752
83	97,9	128,9	126,2	0,95	5 061
84	129,5	110,2	142,7	0,96	5 782
85	104,6	101,2	105,8	0,96	4 287
86	122,6	94,6	116,0	0,96	4 701
87	103,9	91,6	95,2	0,97	3 898
88	99,1	107,8	106,8	0,97	4 373
89	114,4	113,3	129,6	0,98	5 361
90	113,6	106,0	120,5	0,98	4 985
1891	101,0	104,2	105,3	0,99	4 400
92	101,4	101,2	102,6	0,99	4 287
93	100	100	100	1,00	4 221
94	113,3	99,4	112,6	1,01	4 800
95	111,9	107,8	120,6	1,02	5 192
96	118,1	95,8	113,2	1,03	4 922
97	121,9	96,4	117,5	1,05	5 208
98	129,8	100,6	130,5	1,06	5 839
99	136,1	97,6	132,9	1,07	6 002
1900	129,0	101,8	131,3	1,08	5 986

1901	122,9	92,2	113,3	1,10	5 261
02	125,5	94,6	118,7	1,11	5 561
03	141,0	94,0	132,6	1,12	6 269
04	142,2	94,0	133,7	1,13	6 377
05	145,3	103,6	150,5	1,14	7 242
06	148,8	95,8	142,6	1,15	6 922
07	150,2	106,6	160,1	1,16	7 839
08	139,4	98,8	137,7	1,17	6 800
09	130,5	91,6	119,6	1,18	5 957
10	119,9	94,6	113,5	1,19	5 701
1911	100,9	105,4	106,4	1,20	5 389
12	99,3	113,3	112,5	1,22	5 793
13	95,4	120,5	114,9	1,23	5 976

Tabell T8b

Inrikes sjöfart: Bruttoinkomster 1873-1913

	Ankomna + avgångna, Index 1893=100	Å n g f a r t y g		Summa kronor	Segel- + ång- fartyg Summa kronor
		I	IxII		
1873	31,2	44,9	1,81	11 643	15 556
74	33,5	48,7	1,76	12 277	16 619
75	36,0	51,4	1,71	12 601	16 663
76	41,0	62,9	1,66	14 959	19 540
77	50,8	70,3	1,61	16 234	20 375
78	48,7	55,5	1,56	12 397	15 624
79	43,1	49,7	1,51	10 741	13 828
80	47,2	55,8	1,47	11 742	15 595
1881	44,4	55,3	1,43	11 335	15 668
82	65,7	79,2	1,39	15 769	20 521
83	63,7	82,1	1,35	15 875	20 936
84	76,2	84,0	1,31	15 753	21 535
85	77,2	78,3	1,27	14 244	18 531
86	80,4	76,1	1,23	13 406	18 107
87	81,7	74,9	1,19	12 761	16 659
88	77,4	83,4	1,16	13 860	18 233
89	86,8	98,3	1,13	15 908	21 269
90	93,0	98,6	1,09	15 391	20 376
1891	90,6	94,4	1,06	14 334	18 734
92	96,5	97,6	1,03	14 403	18 690
93	100	100	1,00	14 323	18 544
94	109,6	108,9	1,00	15 597	20 397
95	105,3	113,5	1,00	16 257	21 449
96	113,6	108,9	1,00	15 593	20 515
97	113,7	109,6	1,00	15 704	20 912
98	117,4	118,1	1,00	16 915	22 754
99	119,2	116,3	0,99	16 496	22 498
1900	116,5	118,6	0,99	16 812	22 798
01	118,7	109,4	0,99	15 517	20 778
02	122,7	116,1	0,99	16 458	22 019
03	133,2	125,2	0,99	17 753	24 022
04	136,0	127,8	0,98	17 939	24 316
05	136,7	141,7	0,98	19 885	27 127

06	144,5	138,4	0,98	19 431	26 353
07	144,4	153,9	0,98	21 608	29 447
08	147,4	145,7	0,98	20 448	27 248
09	139,4	127,7	0,97	17 738	23 695
10	156,5	148,0	0,97	20 567	26 268
1911	157,1	165,6	0,97	23 002	28 391
12	158,3	179,3	0,97	24 914	30 707
13	156,6	188,7	0,97	26 131	32 107

Tabell T9

Inrikes sjöfart: Bruttoinkomster 1850-1873

	Tontal		Korrige-			Beräknad intäkt	
	Ankomna + avgångna fartyg	Index I	Frakt- index II	rings- faktor IxII	rings- faktor III	Index IxIIxIII	1000 kr
1850	1 867 492	27,5	88,3	24,3	1,24	30,3	4 715
51	2 122 827	31,3	90,3	28,3	1,23	34,8	5 408
52	1 965 487	28,9	93,8	27,1	1,22	33,1	5 145
53	1 851 410	27,3	160,2	43,7	1,21	52,9	8 229
54	2 016 665	29,7	114,8	34,1	1,20	40,9	6 365
55	2 243 905	33,0	104,7	34,6	1,19	41,1	6 396
56	2 356 648	34,7	101,1	35,1	1,18	41,4	6 440
57	2 448 968	36,1	100,0	36,1	1,17	42,2	6 570
58	2 448 968	36,1	77,5	28,0	1,16	32,5	5 049
59	2 716 047	40,0	86,7	34,7	1,15	39,9	6 204
60	2 797 937	41,2	91,8	37,8	1,14	43,1	6 707
1861	3 231 763	47,6	98,1	46,7	1,13	52,8	8 208
62	3 069 645	45,2	89,8	40,6	1,12	45,5	7 074
63	3 270 767	48,2	94,7	45,6	1,11	50,7	7 882
64	3 044 287	44,8	98,9	44,3	1,10	48,7	7 582
65	3 410 733	50,2	90,6	45,5	1,09	49,6	7 711
66	4 025 739	59,3	83,9	49,8	1,08	53,7	8 359
67	4 175 720	61,5	81,7	50,2	1,07	53,8	8 363
68	5 248 782	77,3	74,5	57,6	1,06	61,0	9 496
69	5 485 378	80,8	85,0	68,7	1,05	72,1	11 218
70	5 463 227(1)	80,5	87,5	70,4	1,04	73,3	11 396
1871	5 970 548(1)	87,9	85,5	75,2	1,03	77,4	12 042
72	6 648 641(1)	97,9	87,7	85,9	1,02	87,6	13 623
73	6 790 117	100	100	100	1,0	100	15 556

1) Vissa uppgifter för Stockholm saknas. Dessa har skattats utifrån relationer mellan befintliga data och motsvarande för hela landet.

Tabell T10

Inrikes sjöfart: Fraktindex 1800-1850, 1835=100

1800	78,7	1817	38,5	1834	90,3
01	64,2	18	49,7	35	100,0
02	67,9	19	44,8	36	90,3
03	68,5	20	38,5	37	90,3
04	60,3	21	38,9	38	89,2
05	60,3	22	40,3	39	85,0
06	56,0	23	48,8	40	74,2
07	69,8	24	46,6	41	71,0
08	97,8	25	56,4	42	62,6
09	97,8	26	56,4	43	49,8
10	97,8	27	80,3	44	60,2
1811	100,8	1828	50,2	1845	65,2
12	100,8	29	37,6	46	64,3
13	103,4	30	78,1	47	68,9
14	105,7	31	95,6	48	55,4
15	128,1	32	97,8	49	53,6
16	84,0	33	105,3	50	45,1

Tabell T11
Inrikes sjöfart: Bruttoinkomster 1800-1850

	Kvantitets- serie	Kvantitets- serie x fraktindex	Korrige- rings- faktor b)	Intäkt
1800	22,0	38,4	0,40	724
01	22,0	31,3	0,40	590
02	22,0	33,1	0,40	624
03	22,0	33,4	0,40	630
04	28,2	37,7	0,40	711
05	34,3	45,9	0,40	866
06	32,6	40,5	0,40	766
07	32,0	49,5	0,40	934
08	23,0	49,9	0,40	941
09	13,4	29,1	0,40	549
10	52,0	112,8	0,40	2 127
1811	53,3	119,1	0,40	2 246
12	54,6	122,0	0,40	2 301
13	49,7	114,0	0,40	2 150
14	44,9	105,2	0,40	1 984
15	40,0	113,6	0,40	2 142
16	43,5	81,0	0,40	1 528
17	47,0	40,1	0,40	756
18	50,6	55,8	0,40	1 052
19	53,9	53,5	0,40	1 009
20	57,2	48,8	0,40	920
1821	56,0	48,3	0,40	911
22	59,6	53,3	0,40	1 005
23	63,2	68,4	0,40	1 290
24	66,7	68,9	0,40	1 299
25	68,7	85,9	0,40	1 620
26	57,1	71,4	0,40	1 347
27	45,5	81,0	0,40	1 528
28	53,1	59,1	0,40	1 115
29	58,7	49,0	0,40	924
30	72,3	125,2	0,42	2 468

1831	77,9	165,1	0,44	3 425
32	81,7	177,2	0,46	3 843
33	76,9	179,6	0,48	4 065
34	71,6	143,3	0,50	3 378
35	69,8	154,7	0,52	3 793
36	65,5	131,1	0,54	3 338
37	73,3a)	146,7	0,57	3 943
38	76,4	151,1	0,59	4 203
39	82,5	155,5	0,62	4 546
40	86,1	141,6	0,65	4 340
1841	82,0	129,1	0,68	4 139
42	87,0	120,8	0,71	4 044
43	74,1	81,8	0,74	2 855
44	65,9	87,9	0,77	3 191
45	76,2	110,2	0,81	4 209
46	71,7	102,2	0,84	4 048
47	62,7	95,8	0,88	3 975
48	79,8	98,0	0,92	4 251
49	102,4	121,7	0,96	5 508
50	100	100	1,00	4 715

a) Uppgift för tontal för ångfartyg saknas. Interpolering har gjorts mellan 1836 och 1838 års tal. Men även Thorburns korrigeringsfaktor för segelfartyg är sannolikt fel. Relationen korrigerade tontal/svåra läster för 1835-39 är följande:

1835	1,56
36	1,53
37	1,34
38	1,51
39	1,52

Det har därför antagits att relationen enligt den officiella statistiken skall vara 1,52 d v s medeltal av motsvarande för 1836 och 1838.

b) Korrigeringsfaktor enligt samma schablon som för senare perioder. Före 1829 antages 1829 års korrigeringsfaktor gälla.

Tabell T12
Inrikes sjöfart: Avdragsposter och förädlingsvärde 1800-1913

	Avdrags- procent	Avdrag	Föräd- lings- värde		Avdrags- procent	Avdrag	Föräd- lings- värde
1800	40	290	434	1837	42,2	1 664	2 129
01	40	236	354	38	42,5	1 786	2 417
02	40	250	374	39	42,8	1 946	2 600
03	40	252	378	40	43,2	1 875	2 465
04	40	284	427	41	43,5	1 800	2 339
05	40	346	520	42	43,8	1 771	2 273
06	40	306	460	43	44,1	1 259	1 596
07	40	374	560	44	44,5	1 420	1 771
08	40	376	565	45	44,8	1 886	2 323
09	40	220	329	46	45,2	1 830	2 218
10	40	851	1 276	47	45,5	1 809	2 166
1811	40	898	1 348	1848	45,8	1 947	2 304
12	40	920	1 381	49	46,2	2 545	2 963
13	40	860	1 290	50	46,5	2 192	2 523
14	40	794	1 190	51	46,9	2 536	2 872
15	40	857	1 285	52	47,3	2 434	2 711
16	40	611	917	53	47,6	3 917	4 312
17	40	302	454	54	48,0	3 055	3 310
18	40	421	631	55	48,3	3 089	3 307
19	40	404	605	56	48,7	3 136	3 304
20	40	368	552	57	49,1	3 226	3 344
1821	40	364	547	1858	49,5	2 499	2 550
22	40	402	603	59	49,8	3 090	3 114
23	40	516	774	60	50,2	3 367	3 340
24	40	520	779	61	50,6	4 153	4 055
25	40	648	972	62	51,0	3 608	3 466
26	40	539	808	63	51,4	4 051	3 831
27	40	611	917	64	51,8	3 927	3 655
28	40	446	669	65	52,2	4 025	3 686
29	40	370	1 554	66	52,6	4 397	3 962
30	40	987	1 481	67	53,0	4 432	3 931
1831	40,3	1 380	2 045	68	53,4	5 071	4 425
32	40,6	1 560	2 283	69	53,8	6 035	5 183
33	40,9	1 663	2 402	70	54,2	6 177	5 219
34	41,2	1 392	1 986	71	54,6	6 575	5 467
35	41,5	1 574	2 219	72	55,0	7 493	6 130
36	41,9	1 399	2 394				

	Segel- fartyg	Ang- fartyg	Summa avdrag	Förädlings- värde
1873	1 565	6 986	8 551	7 005
74	1 737	7 366	9 103	7 516
75	1 625	7 561	9 186	7 477
76	1 832	8 975	10 807	8 733
77	1 656	9 740	11 396	8 979
78	1 291	7 438	8 729	6 895
79	1 235	6 445	7 680	6 148
80	1 541	7 045	8 586	7 009
1881	1 733	6 801	8 534	7 134
82	1 901	9 461	11 362	9 159
83	2 024	9 525	11 549	9 387
84	2 313	9 452	11 765	9 770
85	1 715	8 546	10 261	8 270
86	1 880	8 044	9 924	8 183
87	1 559	7 657	9 216	7 443
88	1 749	8 316	10 065	8 168
89	2 144	9 545	11 689	9 580
90	1 994	9 235	11 229	9 147
1891	1 760	8 600	10 360	8 374
92	1 715	8 642	10 357	8 333
93	1 688	8 594	10 282	8 262
94	1 920	9 358	11 278	9 119
95	2 077	9 754	11 831	9 618
96	1 969	9 356	11 325	9 190
97	2 083	9 422	11 505	9 407
98	2 336	10 149	12 485	10 269
99	2 401	9 898	12 299	10 199
1900	2 394	10 087	12 481	10 317
01	2 104	9 310	11 414	9 364
02	2 224	9 875	11 979	10 040
03	2 508	10 652	13 160	10 862
04	2 551	10 763	13 314	11 002
05	2 897	11 931	14 828	12 299
06	2 769	11 659	14 428	11 925
07	3 136	12 965	16 101	13 346
08	2 720	12 269	14 989	12 259
09	2 383	10 643	13 025	10 669
10	2 280	12 340	14 620	11 648
1911	2 156	13 801	15 957	12 434
12	2 317	14 948	17 265	13 442
13	2 390	15 679	18 069	14 038

Tabell T13
Inrikes sjöfart: Fördelning på användningsområden 1800-1913

	Jord- bruk	Industri	Byggnads- verksamhet	Trans- porter	Konsum- tion
1800	14	290	65	14	340
01	12	236	53	12	277
02	12	250	56	12	293
03	13	252	57	13	296
04	14	284	64	14	334
05	17	346	78	17	407
06	15	306	69	15	360
07	19	374	84	19	439
08	19	376	85	19	442
09	11	220	49	11	258
10	43	851	191	43	1 000
1811	45	898	202	45	1 056
12	46	920	207	46	1 081
13	43	860	194	43	1 011
14	40	794	179	40	932
15	43	857	193	43	1 007
16	31	611	138	31	718
17	15	302	68	15	355
18	21	421	95	21	494
19	20	404	91	20	474
20	18	368	83	18	432
1821	18	364	82	18	428
22	20	402	90	20	472
23	26	516	116	26	606
24	26	520	117	26	611
25	32	648	146	32	761
26	27	539	121	27	633
27	31	611	138	31	718
28	22	446	100	22	524
29	18	370	83	18	435
30	49	987	222	49	1 161

1831	69	1 370	308	69	1 609
32	77	1 537	346	77	1 806
33	81	1 626	366	81	1 911
34	68	1 351	304	68	1 587
35	76	1 517	341	76	1 783
36	67	1 335	300	67	1 569
37	79	1 577	355	79	1 853
38	84	1 681	378	84	1 976
39	91	1 818	409	91	2 137
40	87	1 736	391	87	2 039
1841	83	1 656	373	83	1 944
42	81	1 618	364	81	1 900
43	57	1 142	257	57	1 342
44	64	1 276	287	64	1 500
45	84	1 684	379	84	1 978
46	81	1 619	364	81	1 903
47	80	1 590	358	80	1 867
48	85	1 700	383	85	1 998
49	110	2 203	496	110	2 589
50	94	1 898	424	94	2 205
1851	108	2 190	487	108	2 515
52	103	2 017	463	103	2 379
53	165	3 374	741	165	2 468
54	127	2 626	573	127	2 912
55	128	2 654	576	128	2 910
56	129	2 689	580	129	2 913
57	131	2 759	591	131	2 958
58	101	2 133	454	101	2 260
59	124	2 637	558	124	2 761
60	134	2 867	537	134	3 035
1861	164	3 529	657	164	3 694
62	141	3 060	566	141	3 166
63	158	3 429	631	158	3 506
64	152	3 317	607	152	3 354
65	154	3 393	617	154	3 393
66	167	3 699	585	167	3 741
67	167	3 722	585	167	3 722
68	190	4 249	665	190	4 202
69	224	5 048	785	224	4 937
70	228	5 157	798	228	4 985

1871	241	5 479	843	241	5 238
72	272	6 233	954	272	5 892
73	311	7 156	1 089	311	6 689
74	332	7 644	1 163	332	7 148
75	333	7 665	1 166	333	7 166
76	391	8 988	1 368	391	8 402
77	408	9 373	1 426	408	8 760
78	312	7 187	1 094	312	6 719
79	277	6 361	1 106	277	5 807
80	312	7 174	1 248	312	6 549
1881	313	7 207	1 255	313	6 893
82	410	9 234	1 642	410	8 825
83	628	9 421	1 675	628	8 584
84	646	9 691	1 723	646	8 829
85	556	8 339	1 482	556	7 598
86	543	8 148	1 449	543	7 424
87	500	7 330	1 499	500	6 830
88	547	8 023	1 641	547	7 475
89	638	9 358	1 914	638	8 721
90	611	8 965	1 834	611	8 355
1891	562	8 243	1 686	562	7 681
92	561	8 224	1 682	561	7 662
93	556	8 159	1 669	556	7 604
94	612	8 975	1 836	612	8 158
95	643	9 438	2 016	643	8 494
96	615	9 027	2 010	615	8 042
97	627	9 201	2 133	627	8 115
98	683	10 012	2 412	683	8 737
99	900	9 899	2 475	900	8 324
1900	912	10 031	2 599	912	8 344
01	831	8 935	2 452	1 039	7 521
02	881	9 468	2 686	1 101	7 883
03	961	10 329	3 027	1 201	8 504
04	973	10 456	3 161	1 216	8 510
05	1 085	11 665	3 635	1 356	9 386
06	1 318	11 332	3 637	1 318	8 748
07	1 472	12 368	4 181	1 767	9 659
08	1 362	11 444	3 978	1 635	8 829
09	1 185	9 952	3 554	1 438	7 566
10	1 313	10 770	4 045	1 576	8 564
1911	1 420	11 640	4 486	1 703	9 142
12	1 535	12 590	4 975	1 842	9 765
13	1 605	13 164	5 458	1 926	9 954

STUVERIVERKSAMHET

Denna bransch är inte medtagen i NI. Däremot gör OL en beräkning av produktionen "som en viss procentuell andel av inseglade frakter och /den/ är följaktligen synnerligen bristfällig. Den ringa storleken av de belopp det här är fråga om kan dock försvara tillvägagångssättet".(1)

OJ gör en skattning på grundval av stuvarlöner från 1918 och framåt. För tiden dessförinnan varierar 1918 års tal enligt OL:s skattning.(2)

I de moderna nationalproduktberäkningarna från SCB är också stuveriverksamheten inräknad, och det anges att specialberäkningar görs för den.(3)

På grund av att branschen är liten har endast en enkel skattning gjorts här. Ett förädlingsvärde (en lönesumma) har beräknats, och detta antas vara detsamma som bruttovärdet, vilket i sin helhet anses vara input i sektorn transporter och kommunikationer.

I en specialutredning för 1913 om hamnarbetaryrket finns vissa data som är användbara.(4) För ett antal hamnar anges hela mängden utgjorda arbetstimmar under året, totalt 6 043 689. För dessa hamnar anges dessutom antalet arbetare som tillsammans var 6 859. Genomsnittliga antalet arbetade timmar för dessa blir alltså drygt 881. Totala antalet i undersökningen behandlade arbetare var 9 583 och om dessa antas arbeta lika många timmar per person som de särskilt specificerade skulle totala antalet bli 8 453 477 timmar.

I utredningen anges också arbetsförtjänster och timlöner totalt ligger på 50-100 öre. Tages genomsnittet, 75 öre, som representativt skulle den totala lönesumman bli 6 340 tusen kronor.

Ett annat sätt att skatta lönesumman är följande. Enligt 1910 års FR var antalet stuveriarbetare 7 515.(5) Medellönen för okvalificerad arbetskraft i kommunalt arbete i alla städer var detta år 1 126 kr.(6) Multiplikation ger en total lönesumma på 8 462 tusen kronor. En jordbruksarbetare hade samma år en årslön på 621 kr. Antages i stället den gälla stuveriarbetare blir totalsumman 4 667 tusen kronor.

Det synes därmed rimligt att sätta produktionen av stuveritjänster till 6 340 tusen kronor 1913 vilket motsvarar ca 4 procent av summa inkomster (=produktion) i inrikes och utrikes sjöfart. För att sedan få årliga tal varierar detta tal med summan av transporttjänstproduktionen i inrikes och utrikes sjöfart, dvs stuveriverksamhet antages vara en konstant andel av sjöfartsintäkterna.

Serien återges i tabell T14.

STUVERIVERKSAMHET, NOTER:

- 1) OL s 20 (se även s 38).
- 2) OJ s 183.
- 3) Se t ex MiS, s 37.
- 4) SOS Socialstatistik, Hamnarbetaryrket i Sverige, Stockholm 1916.
- 5) FR 1910:III, s 359.
- 6) WiS II, s 26.

Tabell T14

Stuveriverksamhet: Bruttonproduktion 1800-1910

1800	551						
01	471	1831	449	1861	1 111	1891	2 215
02	559	32	446	62	977	92	2 155
03	565	33	451	63	1 064	93	2 057
04	463	34	451	64	1 117	94	2 208
05	436	35	487	65	1 100	95	2 245
06	368	36	473	66	1 125	96	2 382
07	422	37	502	67	1 150	97	2 638
08	288	38	547	68	1 175	98	2 901
09	588	39	600	69	1 220	99	3 202
10	758	40	585	70	1 318	1900	3 679
1811	1 053	1841	607	1871	1 421	01	3 173
12	764	42	545	72	1 598	02	3 089
13	843	43	425	73	2 069	03	3 235
14	705	44	573	74	2 266	04	3 413
15	586	45	668	75	1 997	05	3 782
16	471	46	673	76	2 322	06	4 039
17	354	47	760	77	2 454	07	4 449
18	528	48	585	78	2 091	08	4 259
19	425	49	638	79	1 913	09	4 142
20	374	50	609	80	2 179	10	4 796
1821	388	1851	706	1881	2 072		
22	405	52	723	82	2 393		
23	454	53	1 274	83	2 395		
24	456	54	1 052	84	2 287		
25	562	55	951	85	2 395		
26	430	56	1 018	86	1 907		
27	406	57	984	87	1 940		
28	368	58	680	88	2 167		
29	349	59	905	89	2 509		
30	372	60	1 012	90	2 399		

FLOTTNING

Flottningen har hittills i de svenska nationalräkenskaperna inräknats i produktionsvärdet för branschen skogsbruk. Motiveringen i NI för detta förfarande är: "The value of the timber required for the annual sawmill production has been determined with the assistance of representative prices supplied by a number of sawmills, chiefly in Norrland. These prices refer either to the river mouths, or to the point where the logs are sorted out, and thus include all the costs of floating except that of towing the rafts to the works. As the mills usually tow the logs themselves, it makes no difference if that cost is disregarded".(1)

Även i de moderna nationalräkenskaperna har flottning räknats in i skogsbruk: "I skogsbruk ingår två typer av arbetsställen, nämligen skogen fram till bilväg och flottleder. Produktionen består huvudsakligen av avverkning av rundvirke. Därtill kommer barkning, plockning av skogsbär m m, avverkning av julgranar, transporter fram till bilväg och flottning".(2)

Flottningen kan emellertid i stället anses som en verksamhet inom sektorn Transporter och kommunikationer, varvid betraktelsesättet blir följande: Transporterna i skogen fram till flottleden sker med häst eller - senare - med traktor, och de är delvis interna i skogsbruket. Sedan tar flottningen vid, och den sker fram till älvmynningen och/eller sågverket. Den är då en bransch skild från skogsbruket.

Som antyddes i citat ovan kan också den interna transporten ske fram till bilväg, och detta är då en direkt parallell till flottningsverksamheten. Om virket börjar sändas med bil - och/eller med järnväg - i stället för att flottas, börjar också enligt nuvarande beräkningsprinciper transportens produktionsvärde räknas till sektorn Transporter och kommunikationer och ej till skogsbruk. Sålunda skulle produktionsvärdet i denna bransch plötsligt minska trots att lika mycket eller mer timmer än tidigare avverkades.

Det förefaller i stället logiskt att också föra flottningen till Transporter och kommunikationer och att sedan räkna produktionen som in- statstjänst i den skogsbaserade industrin.

Flottning - en kort historik(3)

När flottningen i Sverige började vet man inte med säkerhet. Men med tanke på landets rikedom på vattenvägar är det troligt att dessa tidigt användes för att transportera virket från avverkningsplatsen till platsen för begagnandet. Det torde dock röra sig om korta sträckor, då användningsområdet sannolikt var av husbehovskaraktär. Under 1300- och 1400-talen ökade konsumtionen av trävaror i och med gruvdriftens expansion. Det var främst ved, som behövdes eftersom man tände stora eldar för att spränga sönder berget. Naturligtvis användes en stor del också som byggnadsmaterial i själva gruvan. Direkta

belägg för denna typ av flottning finns inte, men man vet, att Stora Kopparbergs bergslag från senare delen av 1600-talet lät flotta sitt gruvvirke.

Även för andra ändamål har flottning i äldre tid förekommit. I en skrivelse 1551 förordnade Gustav I att under året vindfäld ekskog skulle köras fram till Göta älv för att på våren forslas "utåt älven" till Älvsborg, varifrån kungen skulle låta den exporteras. Här finns det inte heller direkt uttryckt att det rör sig om flottning, men man kan anta att så var fallet. Även senare kungar tog flottningen i anspråk. Karl XII förordnade sålunda genom särskilda brev under år 1717 om att för flottans räkning mastträd skulle flottas genom Motala ström.(4) Också i sydvästra Sverige fraktades för flottans behov tidigt ekvirke i Viskan och Göta älv.(5) Vid en undersökning av Viskans hallandsdel år 1739 upplystes man av orsbsbefolkningen att "för 100 år tillbaka blivit ekvirke och annat timmer flottat." Vidare kan man av teckningar på en karta, som beskriver Trollhättefallen tiden före 1658, uttyda att det förekommit lösflottning genom Trollhättefallen.(6) Man kan sålunda konstatera, att både husbehovsflottning och annan flottning skett redan vid 1600-talets början.

Det dröjde dock ytterligare 100 år innan den första reaktionen från statsmaktens sida kom med syfte att rationellt utnyttja vattendragen för flottning. I ett brev från 1739 anmodades vederbörande myndighet (Landshövdingen) att försöka underlätta flottningen och lämna nödvändig handräckning där så fordrades.(7) Frågan om rätt till flottning behandlades också på riksdagen 1738-39. Alla fyra stånden beslöt att flottningen hade att ställa sig till efterrättelse 20 kap 3§ byggningabalken i 1734 års lag. Då denna resolution är det äldsta kända påbudet rörande flottningsrörelser, kan det vara på sin plats att här återge den in extenso.

"Att borgerskapet så väl som allmogen må få nyttja en fri och obehindrad flottning igenom kungsådror och allmänna farleder, och att samma ådror och farleder ej måge dämmas, överbyggas eller med fiskeredskap uppfyllas, så att farten därigenom bliver hindrad, utan de borgerskapet och allmogen ohördan skedde tingsförbud emot sådan fri fart upphöra, tills därom nogare undersökes, därutinnan hava alla vederbörande att ställa sig lagen 20 kap 3§ byggningabalken till underdånig efterrättelse".(8)

En orsak till att myndigheterna började intressera sig för flottningen var, att de finbladiga sågarna börjat komma till Sverige från Holland. Detta innebar, jämfört med de gamla handsmidda sågbladen, ett sådant tekniskt framsteg inom sågverksindustrin att den ansågs värd att upphöjas till en privilegierad näring. Trots 1739 års påbud är det fortfarande en öppen fråga, hur man formellt ordnade tillstånd för flottning och hur man anlade flottleder. Det dröjde ännu rätt länge, innan flottningsrörelsen beaktades i den egentliga lagstiftningen. Detta skedde först genom Kungl. Maj:ts allmänna stadga och ordning för rikets havs-, skär-, ström- och insjöfiske år 1766. Denna

författning gällde till 1852, då den ersattes av en fiskeristadga. Men redan dessförinnan hade Kungl. brevet den 8 april 1811 utfärdats, som avsåg att direkt reglera flottningsförhållandena.(9) Bondeståndet klagade vid 1809 års riksdag över att hemmansägare hindrades att fullt utnyttja fördelar av hemmanens läge vid flottbart vattendrag, genom att andra hemmansägare krävde tullavgifter för passage längs dessa stränder. Efter undersökning konstaterade kungen, att avgifterna varit mer att anse som ersättning för skada, som flottningen åstadkommit, än som tullavgifter. Om tvister uppstod, vad gällde vattendrag "varest flott- och farleder förut varit och vara böra"(10) skulle förhållandena regleras genom förrättning och utslag av Konungens Befallningshavande. Vad gällde sådana enskilda vattendrag, som förut inte varit flottled och i vilka jord- och strandägare inte kunde åläggas att tillåta att sådana öppnades, ankom det på dem som ville flotta att träffa överenskommelse med vattendragets ägare.(11) Detta medförde, att flottning hindrades i många vattendrag.

Det dröjde dock länge innan flottningen fick en accepterad organisation och ställning i lagen. Genom Kungl. Förordningen om allmän flottled och Kungl. flottningsstadgan från 1880 infördes begreppet allmän flottled i svensk rätt. I flottledsförordningen angavs nämligen de vattendrag som skulle utgöra allmänna flottleder. Denna lagstiftning gällde fram till 1920, då den nuvarande flottningslagen trädde i kraft. Bestämmelserna i denna innefattades i tre lagar, den första om ändring i vissa delar av vattenlagen, den andra om flottning i allmän flottled och den tredje om hur det skall avgöras om tidigare tillkommen allmän flottled jämlikt vattenlagen skall behållas. I en kungl. kungörelse från 1920 stadgas det vidare om skyldighet för flottningsstyrelse att avgiva statistiska uppgifter.(12)

Transportkostnader och transportprestationer i flottningen 1860-1950

Undersökningen börjar omkring 1860, ty vid den tiden bildades flottningsföreningarna.(13) Vid undersökningen har primärmaterial från fyra älvmråden använts. Det är revisionsberättelser, styrelseberättelser och styrelseprotokoll. De fyra undersökta älvmrådena är Klarälven, Dalälven, Ljusnan och Ume älv. Dessa har valts på grund av att de utgör stora flottleder inom 4 av de 5 geografiska regioner som flottningen delas in i enligt Kommersiella Meddelanden 1923-1933. Regionerna är Söderbygden, Västerbygden, Mellanbygden och Norrbygden. Från södra Sverige finns tyvärr inget undersökt vattendrag, eftersom det varit omöjligt att få fram material.(14)

För resultatet i stort torde denna brist vara av underordnad betydelse, då flottningen i regionen Södra Sverige 1923 utgjorde endast 0,9% av den totala flottningen.(15) Från 1921 har den officiella flottningsstatistiken använts.

Terminologi

Flottningskostnaderna: Det som i denna undersökning kallas totala kostnader, består av

- a. utflottningskostnader
- b. flottledskostnader
- c. underhålls-, inventarie- och förvaltningskostnader
- d. sorteringskostnader
- e. separat-kostnader(16)

a. Utflottningskostnader: Utflottningsutgifterna omfattade alla arbetskostnader och andra utgifter för att flotta fram virket i lederna. Flottlederna var indelade i så kallade utflottningsdistrikt. Inom distriktet delades kostnaderna lika per enhet av allt virke som flottades på distriktet, således både på det virke som kom flottat från ovanför liggande distrikt, och på det virke som tillfördes från distriktets stränder. Varje distriktsgräns fungerade som ett steg i en kostnads-trappa. Skogsägaren i övre änden av en flottled ville ha ett så långt övre distrikt som möjligt, för att kostnaderna skulle fördelas på större virkesmängd med lägre styckepris som följd. Skogsägare vid andra delar av flottleden ville så mycket som möjligt avlasta sig från flottningskostnaderna i vattendraget ovanför genom lämpligt placerade distriktsgränser. Alla skogsägare strävade i princip efter att få en distriktsgräns placerad nära uppströms sin skog.

b. Med flottledsutgifter menades kostnader för att anlägga eller utvidga flottleden. Till flottledsutgifter räknades också sådana större förbättringar som inte kunde påföras endast ett års flottning.

c1. Underhållskostnad: Utgifter för att vidmakthålla flottlederna och flottledernas egendom, direkt påförda årets flottning.(17)

c2. Inventarietkostnad: Kostnader för att anskaffa smärre redskap, t ex båtshakar, småbåtar, trossar etc.

c3. Förvaltningskostnader: Kostnader för förvaltningen dels på central nivå, dels på distriktsnivå.

c1 och c3 kan generellt betraktas som allmänna kostnader.

d. Sorteringskostnader: Kostnader för att sortera virket på respektive ägare samt bunta virket.

e. Separatkostnader: Kostnader för t ex utvältning och separatflottningar. Det arbete, som drar kostnaden, belastas direkt med kostnaden.(18)

Flottgodsets kubikinnehåll: Det gemensamma flottade virket innehöll alla förekommande sortiment och dimensioner av barrvirke. För att flottningskostnaderna skulle kunna fördelas på flottgodsägarna var det nödvändigt att stockar med olika dimensioner räknades om enligt vissa omräkningsfaktorer till en gemensam enhet. Fördelningsenheten har getts olika benämningar i olika regioner och under olika perioder. I äldre handlingar finner man uttrycken enkelt timmer, normaltimmer, enhetstimmer eller enbart timmer. Senare användes under en lång tid beteckningen reducerad enhet eller reducerade stycken. En sådan omräkning kunde se ut så här:

Efter 1865 års reglemente i Dalälven(19)

1 sågtimmer är lika med 1 enhet	
En Mast el. Spira, 60 fot och däröver lika med 24 sågtimmer	
En Spira, 50 fot och däröver lika med	12 dito
En Bjelke, 34 fot är lika med	6 dito
Ett Hustimmer lika med	1½ dito

Dessa omräkningstal ändrades ständigt. Att i den här undersökningen ta hänsyn till alla har varit omöjligt, då detta bara skulle kunna ske genom att studera flottningsföreningarnas bokföring och därigenom räkna fram, hur många klampar av varje sortiment som under vart år flottats på varje flottningsdistrikt. I den här undersökningen har i stället använts de mer lättillgängliga årsredovisningarna, där virkesmängden är angiven i flottgodsenheternas normaltimmer, enkelt timmer eller reducerat timmer. För att i någon mån ta hänsyn till minskningen av timrets medelkubikinnehåll har de uppgifter som lämnas av Hellstrand i hans arbete "Flottningen i Dalälven" använts. Han refererar där till skriften "Korsnäs Aktiebolag. 100 års utveckling i siffror". Detta är en undersökning, som redovisar timrets minskning av kubikinnehåll 1865-1925 vid Korsnäs AB. Det kan diskuteras, om det är försvarbart att använda bara en undersökning, som om den vore allmängiltig för hela Sverige. Alternativet hade emellertid varit att gå in i samtliga leverantörers timmerböcker och utifrån dessa beräkna timrets förändring. (Detta hade dock varit omöjligt, då källmaterialet inte är så fullständigt att det tillåter en sådan undersökning). Antingen måste man alltså undersöka varje flottad enhet eller också kan man välja ut en undersökning för ett område. Går man efter denna får man i alla fall med en ungefärlig utveckling av kubikinnehållets förändring. Givetvis blir det inte exakt, då det inte varit möjligt att ta hänsyn till alla variationer i timrets storlek, beroende på regionala förhållanden och olika köparens önskemål. De omräkningstal, som använts, är följande:

Före 1875: 1 enhet lika med 17 fot ³	= 0,481389 m ³
" 1885: " " " " 16 fot ³	= 0,453072 m ³
" 1907: " " " " 15 fot ³	= 0,424755 m ³
" 1921: " " " " 14 fot ³	= 0,396438 m ³

En kubikfot = 0,028317 m³. (20)

I de fall då flottgodsmängden var angiven i tolfter i källmaterialet, har variationerna i flottgodsenheten översatts till dessa.

Beräkningar för de utvalda älvarna

Flottningen i Klarälven: Källa har varit Klarälvens flottningsförenings revisions- och styrelseberättelse(21) för åren 1866-1920 och Statistisk årsbok för åren 1921-1950. Omräkningen av tolfter till kubikmeter för åren 1866-1894 har skett på följande sätt:

1 stock innehöll (m³):

1921	0,0526006
22	0,0998558
23	0,0938725
24	0,0908852
25	0,0875538
26	0,0874601
27	0,0853234
28	0,0839772
29	0,0860367
30	0,0869581

Medelkubikinnehållet för dessa 10 år är 0,0854523 m³ och standardavvikelsen är 0,0118337.

Variationerna i flottgodsets kubikinnehåll har översatts till kubikinnehåll per stock enligt följande:

Före 1875 var 1 stock =	0,1210574
1875-1884 " " "	= 0,1139364
1885-1906 " " "	= 0,1068154
1907-1921 " " "	= 0,1000097

1925 var kubikinnehållet per reducerad enhet 0,339804 m³. Detta värde har satts som utgångsvärde tillsammans med medelvärdet för kubikinnehållet per stock för åren 1921-1930 (= 0,0854523). För att förtydliga tillvägagångssättet visas här ett exempel på beräkningen. Framräkning av kubikinnehållet per stock för åren 1885-1907:

$\frac{\text{Kubikinnehåll per red.enhet 1885-1907}}{\text{Kubikinnehåll per red.enhet 1925}} = \text{Den procentuella förändringen}$

$$\frac{0,424755}{0,339804} = 1,25$$

Denna procentuella förändring multipliceras med medelvärdet för kubikinnehållet per stock 1921-1930: $1,25 \times 0,0854523 = 0,1068154$. Detta är alltså det värde som anger kubikinnehållet per stock 1885-1907, förutsatt att de fluktuationer, som ovan diskuterats, gäller. Värdet 0,1068154 har multiplicerats med 12, och därigenom har kubikinnehållet per tolt erhållits.

För åren 1895-1908 har omräkningen av kubikinnehållet skett enligt redogörelsen ovan.

Ore/KBM har erhållits genom att räkna $\frac{\text{Total flottningskostnad}}{\text{Antalet flottad KBM}}$

Flottningen i Klarälven 1866-1950

	Timmer tolfter	KBM	Total flott.- kostnad	Ore/KBM
1866	325 996	473 571	119 192	25,17
67	233 642	339 409	107 804	31,76
68	268 465	389 996	100 580	25,79
69	303 288	440 583	97 614	22,16
70	313 608	455 575	107 661	23,63
1871	234 838	341 147	103 642	30,38
72	364 421	529 390	113 213	21,38
73	451 405	655 751	183 179	27,93
74	564 562	820 133	277 474	33,83
75	461 193	669 970	202 792	30,26
76	537 310	734 630	200 773	27,33
77	585 411	800 395	209 683	26,20
78	472 731	646 335	162 728	25,18
79	238 211	325 691	88 572	27,20
80	271 382	371 044	135 709	36,57
1881	477 263	652 532	144 176	22,09
82	505 806	691 557	165 656	23,95
83	468 321	640 306	155 860	24,34
84	426 795	583 530	154 789	26,52
85	417 229	570 451	136 785	23,98
86	434 158	556 497	129 871	23,34
87	377 910	484 399	113 664	23,46
88	502 379	643 942	132 805	20,62
89	626 849	803 485	151 946	18,91
90	772 695	990 429	194 632	19,65

1891	481 598	617 305	123 173	19,95
92	572 420	733 719	135 736	18,50
93	599 519	768 454	132 859	17,29
94	589 750	755 933	139 678	18,48
95	1 682 431*	714 621	209 119	29,26
96	1 514 725	643 387	184 788	28,72
97	2 009 239	853 434	218 629	25,62
98	2 370 226	1 006 765	253 234	25,15
99	2 351 727	998 909	269 812	27,01
1900	2 376 625	1 009 483	327 983	32,49
01	2 044 401	868 370	331 129	38,13
02	1 766 701	750 415	217 444	28,98
03	2 171 512	922 361	322 163	34,93
04	2 323 588	986 957	346 100	35,07
05	2 367 629	1 005 662	436 875	43,44
06	2 357 580	1 001 394	439 749	43,91
07	2 370 226	1 006 765	494 096	49,08
08	2 351 727	932 315	422 957	45,36

* normaltimmer fr o m 1895

	KBM	Total flott.- kostnad	Ore/KBM
1909	1 196 557	527 442	44,08
10	1 066 080	452 484	42,44
11	833 805	369 841	44,35
12	909 771	394 033	43,31
13	821 094	362 859	44,19
14	1 012 850	456 582	45,08
15	814 442	430 703	52,88
16	1 058 994	641 055	60,53
17	1 187 347	1 224 113	103,10
18	1 109 970	1 386 982	124,96
19	1 149 870	1 628 580	141,63
20	881 011	1 188 342	134,88
1921	1 044 467	3 393 331	324,89
22	288 129	506 373	175,74
23	676 092	1 269 428	187,76
24	699 754	1 273 034	181,93
25	709 094	1 304 186	183,92
26	726 286	1 349 083	185,75
27	689 568	1 246 070	180,70
28	863 999	1 466 016	169,68
29	770 044	1 337 792	173,73
30	798 950	1 360 126	170,24

1931	688 190	1 124 578	163,41
32	554 970	920 515	165,87
33	622 228	906 799	145,73
34	735 111	1 101 599	149,85
35	828 023	1 129 175	136,37
36	797 579	1 149 491	144,12
37	866 409	1 419 842	163,88
38	921 295	1 274 902	138,38
39	631 478	934 676	148,01
40	807 437	1 107 001	137,10
1941	657 319	1 034 345	157,36
42	649 306	1 213 214	186,84
43	777 958	1 484 401	190,81
44	633 687	1 221 154	192,71
45	647 709	1 328 579	205,12
46	853 129	1 835 907	215,20
47	626 863	2 380 689	379,78
48	819 257	2 137 125	260,86
49	1 065 000	2 684 000	252,02
50	776 000	2 267 000	297,14

Flottningen i Dalälven: Dalälvens flottningförenings styrelse- och förvaltningsberättelse samt flottningstablåer(22) är källor för denna beräkning. För 1921-1950 har uppgifterna hämtats ur Statistisk årsbok.

Omräkningen av reducerade stockar till kubikmeter har skett enligt redogörelsen ovan.

Någon total flottningkostnad har inte kunnat erhållas ur källmaterialet. Den totala flottningkostnaden har erhållits genom att multiplicera den totala utflottningkostnaden med 1,56. Detta värde är ett medelvärde på relationen mellan utflottningkostnad och total flottningkostnad under åren 1923-1933 i Dalälven.

Utflottningkostnaden för 1866-1920 har erhållits ur källmaterialet för vissa år, i tabellen nedan markerade med *. Den så erhållna utflottningkostnaden har sedan dividerats med antalet flottade kubikmeter. Med hjälp av detta genomsnittliga värde för utflottningkostnaden per kubikmeter har värdena interpolerats för de övriga åren fram t o m 1920 genom att fluktuationerna i löneutvecklingen för transportarbetare inom skogsbruket 1865-1905 och dagslönen i öre för underhållsarbetena i skogen under 1906-1920 överförts.

Index för avverknings- och transportlön 1865-1905.(23)

	Index	Index	Index	Index			
1865	100	1876	213	1886	188	1896	170
66	87	77	210	87	164	97	156
67	94	78	222	88	183	98	158
68	88	79	186	89	174	99	173
69	90	80	186	90	171	1900	214
70	99	81	186	91	174	01	219
71	101	82	183	92	166	02	144
72	111	83	189	93	161	03	151
73	141	84	186	94	178	04	129
74	147	85	174	95	168	05	137
75	141						

Dagslön i öre för underhållsarbeten 1860-1920.(23)

	Dag- lön	Dag- lön	Dag- lön		
1860	84	1880	124	1900	183
61	87	81	129	01	177
62	94	82	135	02	176
63	89	83	142	03	174
64	89	84	142	04	176
65	87	85	136	05	178
66	94	86	134	06	185
67	96	87	132	07	212
68	96	88	131	08	217
69	96	89	140	09	239
1870	99	1890	147	1910	239
71	108	91	148	11	239
72	115	92	143	12	239
73	136	93	148	13	239
74	153	94	142	14	239
75	147	95	145	15	287
76	139	96	147	16	382
77	139	97	149	17	478
78	128	98	152	18	478
79	117	99	174	19	669
				1920	765

Flottningen i Dalälven 1866-1950

	Red. stockar	KBM	Utflott.- kostn.	Total flott.- kostn. i kr	Öre/KBM
1866	766 869	369 162	120 398,61*	187 822	50,88
67	300 767	144 786	78 988,46*	123 222	85,11
68	490 528	236 135	75 108,41*	117 169	49,62
69	986 439	474 861	118 871,92*	185 440	39,05
70	776 253	373 680	89 653,55*	139 859	37,42
1871	739 419	355 948	105 389,48*	164 408	46,19
72	1 453 031	699 473	207 492,83	323 689	46,28
73	1 438 781	692 613	238 837,61	372 587	53,79
74	1 424 431	685 705	229 333,39	357 760	52,17
75	1 410 080	678 797	202 910,51	316 540	46,63
76	1 395 730	632 366	241 880,01	377 333	59,67
77	1 381 280	625 819	222 109,82	346 491	55,37
78	1 645 424	745 496	267 875,03*	417 885	56,05
79	799 329	362 153	131 089,96	204 500	56,47
80	1 098 312	497 614	183 747,60	286 646	57,60
1881	1 656 762	750 632	282 477,92	440 666	58,71
82	1 385 866	627 897	239 616,23	373 801	59,53
83	1 324 767	600 215	238 590,54	372 201	62,01
84	1 521 150	689 190	274 871,81	428 800	62,22
85	1 196 301	542 010	206 003,03	321 365	59,29
86	1 721 343	731 149	326 538,77	509 400	69,67
87	1 234 435	524 332	209 483,62	326 794	62,33
88	1 609 982	683 848	310 887,52	484 985	70,92
89	2 311 667	981 892	432 511,96	674 719	68,72
90	2 191 021	930 647	410 816,49	640 874	68,86
1891	1 803 060	765 859	350 875,48*	547 366	71,47
92	2 416 823	1 026 558	422 944,03	659 793	64,27
93	2 754 683	1 170 065	438 270,07	683 701	58,43
94	2 944 815	1 250 825	482 066,22	752 023	60,12
95	2 595 096	1 102 280	369 541,67	576 485	52,29
96	3 376 897	1 434 354	444 061,96	692 737	48,30
97	3 811 120	1 618 792	414 628,74*	646 259	39,92
98	3 912 303	1 661 770	421 746,26	657 924	39,59
99	3 352 825	1 424 129	387 251,29	604 112	42,42
1900	4 400 200	1 869 007	619 988,18*	967 182	51,75

			Total flott.- kostn. i kr	Öre/KBM	
1901	5 111 646	2 171 197	829 108,98	1 293 410	59,57
02	3 275 084	1 391 108	396 612,67	618 716	44,48
03	4 405 826	1 871 397	635 320,11	991 099	52,96
04	3 840 693	1 631 354	543 848,13	848 394	52,01
05	3 517 100	1 493 906	609 865,14*	951 389	63,56
06	4 766 681	2 024 672	783 165,69	1 221 739	60,34
07	4 832 038	2 052 432	831 593,74	1 297 286	63,21
08	3 854 069	1 527 899	620 119,70	967 386	63,31
09	6 117 555	2 425 231	995 937,95	1 553 663	64,06
10	4 662 387	1 848 347	698 891,81*	1 090 271	58,99
1911	4 281 446	1 697 328	589 126,97	919 038	54,15
12	6 288 425	2 492 981	797 372,29	1 243 901	49,90
13	4 913 238	1 947 794	571 409,58	891 399	45,76
14	5 054 107	2 003 640	540 284,04	842 843	42,07
15	6 572 620	2 605 636	771 625,59*	1 203 736	46,20
16	6 448 710	2 556 514	1 053 937,00	1 644 142	64,31
17	6 282 314	2 490 548	1 336 248,20	2 084 547	83,70
18	5 128 800	2 033 251	1 048 839,60	1 636 190	80,47
19	5 119 268	2 029 472	1 473 837,80	2 299 187	113,29
20	5 167 906	2 048 754	1 714 194,40*	2 674 143	130,53
			Total flott.- kostn. i kr	Öre/KBM	
1921	1 364 124	5 096 484	373,61		
22	803 325	1 931 343	240,42		
23	1 252 241	2 591 972	206,99		
24	1 406 303	2 937 730	208,90		
25	1 437 300	2 860 399	220,91		
26	1 741 584	3 175 070	182,31		
27	1 819 973	3 235 677	177,79		
28	1 940 419	3 550 038	182,95		
29	1 560 331	2 763 601	219,16		
30	2 009 038	3 419 553	170,21		
1931	1 670 900	2 774 052	166,02		
32	1 335 098	2 065 990	154,74		
33	996 990	1 573 118	157,79		
34	1 571 998	2 167 187	137,86		
35	1 525 888	2 102 618	137,79		
36	1 285 682	1 737 049	135,11		
37	1 863 819	2 622 966	140,73		
38	1 700 384	2 831 381	166,51		
39	1 349 121	2 291 224	169,83		
40	1 359 566	2 216 396	163,02		

1941	1 175 059	2 132 738	181,50
42	1 305 737	2 629 915	201,41
43	1 550 696	3 146 193	202,89
44	1 651 754	3 515 297	212,82
45	1 178 959	3 301 584	280,04
46	1 746 455	4 309 467	246,76
47	1 829 607	6 164 644	336,94
48	1 628 489	6 579 209	404,01
49	1 812 000	7 201 000	397,41
50	1 471 000	5 956 000	404,89

Flottningen i Ljusne älv: Källor har varit Ljusne älvs flottningsförenings styrelse- och revisionsberättelser(24) för åren 1860-1920 och Statistisk årsbok för åren 1921-1950.

Omräkning av reducerat timmer har skett enligt redogörelsen ovan.

I den totala flottningskostnaden ingår även det värde som kallas för strömrensningkostnader.

Omräkningen av värdena för kubikfot 1918-1919 till kubikmeter har skett med omräkningsfaktor 0,028317.

	Red. timmer	KBM	KR	Öre/KBM	Strömr. kostn.
1860	459 176	221 042	169 079	76,49	41 463
61	569 458	274 131	155 709	56,80	50 288
62	613 747	295 451	144 572	46,93	32 464
63	574 961	276 780	157 193	56,79	34 314
64	859 630	413 816	195 467	47,24	59 273
65	937 267	451 190	210 400	46,63	69 870
66	866 960	417 345	172 446	41,32	19 271
67	851 249	409 782	165 190	40,31	19 363
68	878 386	422 845	170 249	40,26	35 933
69	1 300 999	626 287	197 699	31,57	21 734
70	983 672	473 529	146 382	30,91	44 637
1871	1 263 946	608 450	151 346	24,87	30 600
72	2 038 275	981 203	248 580	25,33	66 870
73	1 877 935	904 017	305 697	33,82	90 446
74	879 965	423 605	133 394	31,50	39 467
75	2 312 108	1 047 551	377 521	36,04	76 985
76	1 504 270	681 543	218 530	32,06	37 594
77	1 960 966	888 459	282 062	31,75	48 601
78	2 215 935	1 003 978	382 540	38,10	84 788
79	1 053 854	477 472	184 841	38,71	53 081
80	1 248 563	768 102	251 775	32,78	85 083

1881	2 725 357	1 234 783	378 862	30,68	117 644
82	2 512 123	1 123 113	360 574	32,10	156 884
83	1 806 599	818 519	269 627	32,94	116 029
84	2 073 045	1 037 771	283 721	27,34	112 715
85	2 098 897	935 653	295 129	29,83	136 298
86	2 136 128	907 331	270 630	28,18	103 438
87	2 129 473	904 504	230 708	25,51	52 910
88	2 356 432	1 000 906	259 523	25,92	82 428
89	2 570 834	1 091 075	364 906	33,42	170 780
90	2 293 587	974 213	274 279	28,15	102 820
1891	1 804 780	766 589	221 801	28,93	70 769
92	1 983 697	842 585	322 749	38,30	151 034
93	2 218 991	942 528	246 942	26,20	71 992
94	2 718 812	1 154 829	245 394	21,25	59 672
95	2 691 303	1 143 144	258 671	22,63	70 672
96	2 969 898	1 261 479	261 747	20,75	88 297
97	2 803 798	1 190 927	272 018	22,84	90 670
98	3 275 317	1 391 207	371 206	26,68	149 520
99	2 657 689	1 128 867	316 009	27,99	107 082
1900	3 015 163	1 280 706	315 203	24,62	96 664
01	2 544 783	1 080 909	282 073	26,10	62 062
02	3 368 822	1 430 924	327 956	22,92	99 108
03	2 775 057	1 178 719	337 120	28,60	132 208
04	2 977 112	1 264 543	271 048	21,43	45 541
05	2 701 851	1 147 625	254 882	22,21	59 720
06	2 750 890	1 168 454	250 026	21,40	40 401
07	2 941 439	1 249 391	305 709	24,47	78 705
08	2 972 002	1 178 215	276 387	23,46	66 673
09	3 154 753	1 250 664	300 286	24,01	55 681
10	2 720 793	1 078 626	301 376	27,94	69 340
1911	3 099 113	1 228 606	321 849	26,20	87 500
12	3 264 509	1 294 175	357 495	27,62	82 404
13	3 396 499	1 346 501	370 527	27,52	81 520
14	3 890 364	1 542 288	354 178	22,96	94 212
15	3 631 837	1 542 641	384 410	24,92	82 522
16	3 892 145	1 542 994	488 543	31,66	90 825
17	4 529 946	1 795 843	820 425	45,68	152 123
18	28 181 381**	798 012	1 314 289	164,70	176 211
19	41 390 246**	1 172 048	1 671 337	142,60	291 772
20	-	1 638 590	2 264 598	138,20	255 279

** KBF

	KBM	KR	Öre/KBM
1921	1 709 064	4 640 932	271,55
22	1 509 395	3 324 849	220,28
23	1 582 933	3 230 955	204,11
24	2 149 205	3 713 657	172,79
25	1 891 629	3 535 155	186,88
26	1 796 376	3 220 533	179,28
27	2 019 653	3 160 888	156,51
28	1 973 844	3 440 731	174,32
29	1 902 744	3 419 325	179,70
30	2 025 738	3 280 542	161,94
1931	1 498 934	2 527 469	168,62
32	1 190 720	1 912 739	160,64
33	1 380 929	1 982 948	143,60
34	1 559 978	2 320 543	148,75
35	1 457 092	2 145 488	147,24
36	1 359 378	2 113 250	155,46
37	1 966 454	2 969 651	151,02
38	1 607 509	2 688 080	167,22
39	1 245 714	2 199 546	176,60
40	1 202 374	2 329 931	193,78
1941	1 004 676	2 213 238	220,29
42	1 067 286	2 402 421	225,10
43	1 112 023	2 844 494	255,79
44	1 074 555	2 749 576	255,88
45	708 626	2 183 560	308,14
46	1 089 213	3 133 994	287,73
47	1 422 786	3 974 866	279,37
48	1 085 142	4 364 105	402,17
49	1 535 000	4 963 000	323,53
50	1 087 000	4 033 000	371,02

Flottningen i Ume älv: Källor har varit Ume älvs flottningsförenings styrelse- och revisionsberättelser och styrelseprotokoll(25) för åren 1882-1920 samt Statistisk årsbok för åren 1921-1950.

Omräkningen av reducerat timmer har skett enligt redogörelsen ovan.

Omräkningen av kubikfot har skett på samma sätt som för Ljusne älv.

Total flottningskostnad för åren 1889, 1893 och 1907 (i tabellen nedan markerad med **) har interpolerats på samma sätt som för Dalälven.

	Red. tim.	KBM	KR	Öre/KBM
1882	281 594	127 582	93 875	73,58
83	287 660	130 331	93 161	71,48
84	340 217	154 143	104 382	67,72
85	238 736	108 165	93 463	86,41
86	353 188	150 018	92 390	61,58
87	386 489	164 163	101 101	61,59
88	430 840	183 001	108 529	59,31
89	452 660	192 270	163 026	84,79**
90	665 163	282 531	319 781	113,18
1891	574 912	244 197	245 187	100,41
92	617 899	262 456	241 182	91,89
93	767 090	325 825	329 997	101,28**
94	765 603	325 193	308 070	94,73
95	843 225	358 164	326 165	91,07
96	904 626	384 244	338 869	88,19
97	1 265 931	537 711	390 439	72,61
98	1 167 022	495 698	475 893	96,00
99	1 241 736	527 434	482 969	91,57
1900	1 519 212	645 293	546 688	84,72
01	1 621 135	688 585	578 421	84,00
02	1 007 847	428 088	459 072	107,24
03	1 146 400	486 939	461 687	94,81
04	986 855	419 172	428 277	102,17
05	1 190 092	505 498	365 882	72,38
06	1 545 872	656 617	401 319	61,12
07	1 087 247	431 026	401 587	93,17**
08	938 702	372 137	430 000	115,55
09	1 028 696	407 814	497 514	122,00
10	1 184 671	469 649	550 368	117,19

1911	1 179 443	467 576	529 760	113,30
12	1 188 594	471 204	578 987	122,87
13	1 181 070	468 221	562 549	120,15
14	1 837 875	728 603	760 019	104,31
15	1 622 065	643 048	801 947	124,71
16	1 474 059	584 373	1 075 336	184,15
17	21 519 578*	610 661	1 939 831	317,66
18	24 521 757*	695 854	2 547 407	366,08
19	30 797 048*	873 928	3 440 648	393,73
20	23 161 088*	657 242	3 195 196	486,15

* KBF

	KBM	KR	Öre/KBM
1921	667 286	1 644 397	246,43
22	482 329	1 062 599	220,31
23	870 495	1 889 535	217,06
24	970 683	2 101 163	216,46
25	753 913	1 845 530	244,79
26	918 243	1 963 910	213,88
27	946 632	1 949 537	205,94
28	905 753	1 970 191	217,53
29	1 075 681	2 207 429	205,21
30	1 141 474	2 163 866	189,57
1931	905 510	1 651 414	182,37
32	921 358	1 423 704	154,52
33	1 001 400	1 344 027	134,21
34	1 170 644	1 698 605	145,10
35	1 153 379	1 671 610	144,93
36	1 021 464	1 653 799	161,90
37	1 399 346	2 391 629	170,91
38	1 171 059	1 899 211	162,18
39	858 257	1 502 753	175,09
40	996 142	1 853 430	186,06
1941	766 629	1 876 129	244,72
42	848 828	2 210 119	260,37
43	848 730	2 789 277	328,64
44	859 502	2 696 942	313,78
45	668 035	2 267 195	339,38
46	920 013	3 274 190	355,89
47	912 401	3 701 050	405,64
48	628 720	3 985 102	633,84
49	905 000	5 001 000	552,60
50	553 000	3 305 000	597,65

Beräkning av produktionsvärde för den totala flottningen

För att beräkna värdena på den totala flottningen inom de olika regionerna har den undersökta älvens andel av den totala flottningen inom regionen under åren 1921-1950 använts. Dessa relationsvärden finns i tabellerna T15-T18. Medelvärdena av dessa, som använts vid omräkningen, är följande:

	\bar{x}		s		Variations- koefficient		Omräknings- faktor	
	KBM	Kr	KBM	Kr	KBM	Kr	KBM	Kr
Söder-Västerbygden	42,34	48,09	7,81	4,77	0,18	0,10	2,36	2,08
Österbygden	85,94	90,28	3,33	2,14	0,04	0,02	1,16	1,11
Mellanbygden	26,15	29,49	2,40	2,91	0,09	0,10	3,82	3,39
Norrbygden	21,97	19,46	2,36	1,62	0,11	0,09	4,55	5,14

Att älvarna inom respektive regioner följer utvecklingen inom regionen relativt väl under perioden 1921-1950 framgår av dessa tal. Detta gäller f ö även för övriga dominerande älvar inom respektive region, vilket talen för några av dessa älvars procentuella andel av den totala flottningen i regionen visar:

	N O R R B Y G D E N					
	Kalix älv		Pite älv		Skellefte älv	
	KBM	Kr	KBM	Kr	KBM	Kr
1921	13,58	15,84	8,67	7,92	7,24	11,99
22	8,49	12,63	8,26	9,19	6,70	11,28
23	8,60	9,81	6,62	9,43	7,91	7,87
24	9,55	10,46	9,53	12,08	6,19	7,27
25	9,27	11,23	8,54	10,34	7,63	8,01
26	9,29	10,72	8,63	10,30	6,63	7,05
27	9,43	10,69	8,77	9,74	6,72	7,11
28	10,75	11,75	8,81	9,50	6,50	6,67
29	10,19	10,63	8,54	8,81	3,22	7,18
30	9,96	10,59	9,11	8,83	5,78	6,00

1931	10,77	11,99	10,48	10,84	5,89	6,48
32	8,44	9,32	10,57	11,05	5,36	6,35
33	8,89	9,16	10,23	10,02	5,79	6,54
34	10,39	12,78	9,34	9,01	6,69	6,71
35	9,23	11,88	7,74	9,49	6,64	6,87
36	8,56	9,05	6,94	8,99	7,95	7,61
37	9,46	9,75	7,05	9,25	7,92	7,85
38	10,38	11,05	7,74	10,52	7,83	8,20
39	9,90	11,11	10,15	12,64	7,98	7,83
40	8,54	9,47	9,80	11,23	9,67	9,26

1941	9,16	11,26	8,89	9,74	8,79	8,40
42	10,05	11,70	8,93	10,03	8,47	7,43
43	14,63	11,14	9,99	10,67	9,56	7,27
44	10,21	11,17	8,89	11,16	9,50	9,08
45	11,47	9,19	10,13	12,59	8,99	10,08
46	19,49	12,05	7,50	9,51	9,67	9,04
47	13,05	13,71	9,62	10,57	8,74	8,12
48	20,99	13,18	15,06	9,62	12,56	7,30
49	14,15	14,75	11,06	10,60	8,24	7,85
50	11,07	13,14	11,37	11,61	8,23	8,17

$$\bar{x} = 10,93 \quad 11,71 \quad 9,22 \quad 10,18 \quad 7,62 \quad 7,89$$

$$s = 2,98 \quad 1,63 \quad 1,59 \quad 1,12 \quad 1,71 \quad 1,36$$

$$\frac{s}{x} = 0,27 \quad 0,14 \quad 0,17 \quad 0,11 \quad 0,22 \quad 0,17$$

M E L L A N B Y G D E N

	Angermanälven		Indalsälven		Ljungan	
	KBM	Kr	KBM	Kr	KBM	Kr
1921	20,67	25,70	28,10	25,99	21,36	17,52
22	18,87	22,42	20,47	21,25	21,65	17,80
23	26,49	29,57	19,37	17,23	18,94	16,85
24	24,93	39,33	20,79	18,21	18,52	16,37
25	24,83	28,84	20,80	19,66	15,93	14,35
26	25,17	30,24	22,07	19,52	19,46	17,33
27	25,45	30,16	22,70	21,28	19,46	18,30
28	25,82	26,98	21,50	20,05	18,75	18,44
29	27,85	27,85	20,43	21,11	18,97	17,51
30	26,87	28,22	22,48	20,41	19,29	18,50
1931	26,73	26,52	20,41	19,32	19,87	20,22
32	24,81	24,21	18,84	17,23	22,82	21,16
33	26,01	21,71	18,69	16,95	20,12	19,13
34	29,36	27,00	20,28	18,48	19,41	18,30
35	31,16	29,59	20,52	19,90	20,01	18,40
36	30,96	29,85	20,79	19,07	18,98	18,06
37	28,00	26,26	21,85	19,94	19,10	18,45
38	29,97	27,98	20,74	19,93	18,78	18,23
39	28,43	27,17	20,15	19,01	21,27	21,03
40	27,13	30,51	17,71	16,81	16,71	17,71
1941	27,07	27,42	19,39	15,61	17,98	18,07
42	29,89	29,54	17,57	16,03	17,02	17,18
43	24,42	30,61	16,51	15,66	13,90	16,67
44	30,40	40,23	21,41	23,91	18,13	24,43
45	31,46	31,13	20,03	17,56	18,33	19,92
46	33,76	34,10	18,80	18,12	15,14	16,42
47	30,92	34,47	20,84	18,31	14,85	16,32
48	26,36	32,00	21,47	19,98	15,76	15,45
49	26,99	31,85	22,37	21,02	17,27	17,51
50	28,76	31,57	22,91	21,33	15,95	17,25
$\bar{x} =$	27,31	29,43	20,67	19,30	18,75	18,11
$s =$	3,10	4,00	2,05	2,26	1,55	1,89
$\frac{s}{x} =$	0,11	0,19	0,11	0,12	0,08	0,10

V Ä S T E R - S Ö D E R B Y G D E N
Norsälven

	KBM	Kr		KBM	Kr
1921	-	-	1936	22,15	26,78
22	31,32	27,46	37	25,32	28,93
23	21,78	24,13	38	22,90	29,96
24	21,43	27,04	39	21,68	27,25
25	23,14	29,92	40	23,78	28,69
26	20,96	27,23	41	20,98	23,47
27	19,89	22,64	42	25,69	29,87
28	22,15	25,83	43	26,11	31,72
29	20,22	24,21	44	22,89	32,11
30	22,15	24,43	45	24,28	30,73
31	16,03	25,21	46	26,98	31,60
32	22,56	27,75	47	27,24	30,89
33	22,62	27,41	48	25,82	31,68
34	21,03	26,18	49	25,57	29,48
35	22,83	28,86	50	25,47	25,41

$$\bar{x} = \begin{matrix} 23,28 & 27,82 \\ s = & 2,83 & 2,66 \end{matrix}$$

$$\frac{s}{\bar{x}} = \begin{matrix} 0,12 & 0,10 \end{matrix}$$

En likartad tendens finner man också i utvecklingen av flottade kvantiteter i Ljusnan, Angermanälven, Indalsälven och Ljungan åren 1881-1896(26) som nedanstående sammanställning av flottade kvantiteter i kubikmeter visar.

	Ljusnan	Angerman- älven	Indals- älven	Ljungan
1881	1 234 783	915 910	1 339 131	1 133 543
82	1 123 113	1 190 367	1 279 976	998 856
83	818 519	902 831	1 251 152	924 048
84	1 037 771	1 154 924	1 194 977	986 058
85	935 653	992 727	1 224 415	866 013
86	907 331	1 139 880	1 048 927	851 643
87	904 504	1 065 241	1 020 642	779 107
88	1 000 906	1 487 926	1 328 306	949 824
89	1 091 975	1 499 835	1 285 448	1 114 664
90	974 213	1 561 550	1 509 056	991 302
91	765 589	1 082 889	812 817	672 247
92	842 585	1 309 676	1 245 370	880 792
93	942 527	1 366 484	1 129 557	731 174
94	1 154 829	1 507 803	1 115 841	820 669
95	1 143 144	1 711 394	1 128 032	861 044
96	1 269 974	1 960 139	1 422 110	985 007

Då källmaterialet för Norrbygden inte sträcker sig längre bakåt i tiden än till 1882, har för åren 1866-1881 Ljusnan i procentuell relation till den totala flottningen i "Norrbygden" 1882-1889 använts enligt följande:

	Kr	KBM
1882	74,75	193
83	56,53	138
84	52,89	211
85	61,45	137
86	57,00	133
87	44,41	121
88	46,53	120
89	43,55	124

$$\bar{x} = \begin{matrix} 54,64 & 147 \\ s = & 9,72 & 32,64 \end{matrix}$$

$$\text{Omräknings-} \\ \text{faktor (k)} = \begin{matrix} 1,83 & 0,68 \end{matrix}$$

$$\frac{s}{\bar{x}} = \begin{matrix} 0,18 & 0,22 \end{matrix}$$

Resultatet redovisas i tabell T19.

Källmaterialet för Ljusnan är det enda som sträcker sig längre tillbaka i tiden än till 1866. Därför har för åren 1860-1865 Ljusnans procentuella andel av den totala flottningen i Sverige tiden 1866-1880 (se sammanställning nedan) använts för att skatta flottningen i hela landet.

	Kr	KBM
1866	12,71	12,18
67	13,49	14,55
68	13,86	13,64
69	13,72	14,19
70	12,80	13,00
71	12,74	15,36
72	13,14	16,07
73	12,79	13,27
74	12,28	9,12
75	13,76	14,78
76	11,06	12,06
77	12,30	13,42
78	13,76	14,52
79	9,75	14,29
80	13,15	15,63
\bar{x}	= 12,754	13,76
s	= 1,075311	1,6577
k	= 7,2674419	7,8406774
$\frac{s}{x}$	= 0,08	0,12

I tabell T20 är dessa värden markerade med *. De övriga värdena har erhållits genom att summera respektive kolumn i tabellerna T15-T19.

Tiden före 1860: Några uppgifter om flottningen, vilka kan ligga till grund för en produktionsskattning finns som framgått inte för denna period. Därför har ett förenklat förfarande valts. Kvantiteten flottgods antas variera på samma sätt som exporten av plankor och bräder i kubikfot, och uppgifter för detta finns fr o m 1830.(27) Nu är det emellertid rimligt att anta att en viss tidsförskjutning sker mellan flottningen och exporten. Därför får exporten ett år representera flottningen året dessförinnan.

För att erhålla produktionen uttryckt i kr behövs något prisindex och här har valts jordbruksarbetarlönen från markegångstaxans genomsnitt för Sverige.(28) Det är troligt att arbetskraften i flottningen

var den som också användes i jordbruksarbete eller konkurrerade med den. Vidare är det tämligen klart att arbetskraftskostnaden var den helt dominerande.

Därmed har serier erhållits vilka knutits till de ovan beräknade talen för 1860. Produktionen i början av 1830-talet var enligt denna skattning av så ringa omfattning att det är överflödigt att skatta den för tiden dessförinnan.

De resulterande talen för 1829-1859 finns i tabell T22.

Avdragsposter

Enligt Winberg, "Flottningen i Sveriges allmänna flottleder", s 106, bestod flottningskostnaderna av utflottningskostnader, sorteringskostnader, förvaltningskostnader. Dessa kostnaders procentuella andel av den totala summan var i medeltal under åren 1931-1935:

Utflottningskostnader	64,5
Sorteringskostnader	25,7
Förvaltningskostnader	9,8
	<u>100</u>

Utflottningskostnader och sorteringskostnader delas vidare upp i amortering å anläggningsskapital, underhållskostnader, inventariiekostnader, ersättning för skador och arbetskostnader.

Dessa kostnaders procentuella andel av utflottningskostnaden och sorteringskostnaden var i medeltal under 1931-1935:

Amortering å anläggningsskapital	8,4
Underhållskostnader	14,9
Inventariiekostnader	4,0
Ersättning för skador	3,4
Arbetskostnader	69,3

De kostnadsposter som räknats bort från bruttokostnaden för att erhålla nettokostnaden är underhållskostnader, ersättning för skador och inventariiekostnader. Dessa utgör 22,3% av utflottnings- och sorteringskostnaderna. Läger man förvaltningskostnaden till sorterings- och utflottningskostnaderna utgör avdragsposten 20,1% av bruttokostnaderna. Därmed har talen i tabell T21 och T22 beräknats.

FLOTTNING, NOTER:

- 1) NI II, s 149
- 2) MiS, s 27
- 3) Det följande om flottningen 1860-1950 utgör ett sammandrag av en trebetygsuppsats, som inom strukturprojektet författats av Göran Pettersson. En del justeringar av hans text har gjorts och hans analys av förloppet har uteslutits.
- 4) Betänkande med förslag till flottningsslagstiftning afgifvet af inom Justitiedepartementet tillkallade sakkunnige, Stockholm 1917, s 155-159.
- 5) Geete, E., Om flottning och flottleder i Sverige, Malmö 1925, s 623.
- 6) Betänkande, aa, s 156.
- 7) Winberg, Isak, Flottningen i Sveriges allmänna flottleder fram till omkring 1935, Stockholm 1944, s 52-53.
- 8) Citerat efter Betänkande, aa, s 159.
- 9) Betänkande, aa, s 160.
- 10) Citerat efter Hellstrand, G., Flottningen i Dalälven, Malung 1980, s 23.
- 11) Hellstrand, aa, s 23.
- 12) Nordquist, M., Flottleder och flottning, Sveriges skogar under 100 år, Stockholm 1959, s 444-445.
- 13) Se t ex Flottningstidskrift 1919:6, Tabell 1, s 860.
- 14) I sökandet efter material angående flottningen i södra Sverige har kontakt tagits med följande institutioner: UB, Lund, Landsarkivet i Lund, Kristianstads museum, Skogsmuséet i Växjö, Blekinge museum i Karlskrona, Varbergs museum, Halmstads museum, Skogsvårdsstyrelsen, Södra Sveriges Skogsägareförening, Konga bruk, Klippans pappersbruk samt vissa hembygdsföreningar och privatpersoner längs Ronnebyåns flottningsområde.

Valet av de fyra älvarna är inte uteslutande geografiskt betingat. Där har funnits det mest kompletta materialet som gått att få tag i. Ett genomgående problem har varit att källmaterialet varit svåråtkomligt. Det finns utspritt i hela landet i såväl privata som i offentliga arkiv.

- 15) Statistisk årsbok 1925, tab 124.
- 16) Skogsbrukets transportutredning. Lokalkommittén för Angermanland, November 1961, Stencil, Skogshögskolan, Umeå.
- 17) Hellstrand, aa, s 326.
- 18) Svenska flottningsschefföreningens årsbok nr 2, Stockholm 1926, s 1382 f.
- 19) Hellstrand, aa, s 55.
- 20) Bonniers lexikon, del 8, Stockholm 1964, sp 856.
- 21) Klarälvens flottningsschefföreningens arkiv, Föreningen Värmlands arkiv, Karlstad.
- 22) Dalälvens flottningsschefföreningens arkiv, Stora Kopparbergs Bergslags centralarkiv, Falun.
- 23) WiS, I, s 162 och II, s 166.
- 24) Ljusne älvs flottningsschefföreningens arkiv, Landsarkivet, Härnösand.
- 25) Ume älvs flottningsschefföreningens arkiv, Folkrörelsearkivet, Umeå.
- 26) Västernorrlands län 1871-1895, En statistisk skildring, Härnösand 1897, s 225 f.
- 27) HS III.
- 28) Jörberg, L., A History of Prices I, s 712 f.

Tabell T15a
Flottningen i "Söder-väster-bygden" 1866-1920

	Total flottn.- kostn. i kr		Total flottn.- kostn. i kr		
		KBM		KBM	
1866	247 903	1 118 462	1896	384 334	1 519 573
67	224 218	801 627	97	454 819	2 015 668
68	209 193	921 105	98	526 880	2 377 811
69	203 024	1 040 583	99	561 173	2 359 256
70	223 921	1 075 992	1900	682 161	2 384 230
71	215 562	805 732	01	688 704	2 050 945
72	235 468	1 250 331	02	452 255	1 772 355
73	380 988	1 548 774	03	670 056	2 178 463
74	577 109	1 937 017	04	719 842	2 331 027
75	421 780	1 582 357	05	908 642	2 375 206
1876	417 581	1 735 073	1906	914 619	2 365 125
77	436 113	1 890 399	07	1 027 654	2 377 811
78	338 453	1 526 535	08	879 694	2 201 972
79	184 218	769 228	09	1 097 079	2 823 875
80	282 257	876 344	10	941 107	2 515 949
81	299 867	1 541 172	11	769 220	1 967 780
82	344 542	1 633 342	12	819 536	2 147 060
83	324 168	1 512 296	13	754 698	1 937 711
84	321 941	1 378 200	14	949 630	2 390 326
85	284 495	1 347 310	15	895 805	1 922 083
1886	270 114	1 314 353	1916	1 333 309	2 499 226
87	236 406	1 144 069	17	2 545 992	2 802 139
88	276 217	1 520 883	18	2 884 738	2 619 529
89	316 027	1 897 697	19	3 387 230	2 713 693
90	404 809	2 339 228	20	2 471 593	2 079 186
91	256 183	1 457 971			
92	282 313	1 732 922			
93	276 329	1 814 960			
94	290 512	1 785 387			
95	434 940	1 687 815			

Tabell T15b
Flottningen i "Söder-väster-bygden" 1921-1950

	Total flottn.- kostn. i kr	Klarälvens andel i %	KBM	Klarälvens andel i %
1921	5 389 444	62,96	1 358 050	76,91
22	1 375 843	36,80	1 059 028	27,21
23	2 542 491	49,93	1 635 990	41,33
24	2 662 489	47,81	1 660 697	42,14
25	2 722 702	47,90	1 670 772	42,44
26	2 527 966	53,37	1 796 181	40,43
27	2 546 457	48,93	1 737 057	39,40
28	3 108 664	47,16	2 156 332	40,07
29	2 774 290	48,22	1 941 912	39,65
30	2 765 645	49,18	1 922 803	41,55
1931	2 225 766	50,53	1 517 940	45,33
32	1 943 315	47,37	1 306 286	42,48
33	1 810 687	50,08	1 405 312	44,28
34	2 036 989	54,08	1 581 331	46,47
35	2 212 130	51,04	1 804 867	45,88
36	2 173 296	52,89	1 743 614	45,74
37	2 729 144	52,03	2 084 344	41,57
38	2 714 030	46,97	2 191 265	42,04
39	1 820 739	51,33	1 371 008	46,06
40	2 280 392	48,54	1 715 163	44,48
1941	2 108 056	49,07	1 427 511	46,05
42	2 754 088	44,05	1 570 881	41,33
43	3 343 463	44,40	1 958 397	39,72
44	2 924 592	41,75	1 664 122	38,08
45	3 149 593	42,18	1 729 679	37,49
46	4 398 467	41,74	2 195 923	38,85
47	5 223 613	45,58	2 301 578	27,24
48	5 060 758	42,23	1 981 464	41,35
49	5 919 000	45,34	2 479 000	42,96
50	4 616 000	49,11	1 861 000	41,70

Tabell T16a
Flottningen i "Österbygden" 1866-1920

Total flottn.- kostn. i kr		Total flottn.- KBM		Total flottn.- kostn. i kr		Total flottn.- KBM	
1866	208 044	429 558		1896	767 321	1 669 018	
67	136 489	168 473		97	715 838	1 883 630	
68	129 784	274 767		98	728 759	1 933 640	
69	205 405	552 549		99	669 154	1 657 120	
70	154 917	434 815	1900	1 071 314	2 174 781		
71	182 109	414 182	01	1 432 665	2 526 410		
72	358 539	813 909	02	685 330	1 618 697		
73	412 702	805 926	03	1 097 806	2 177 562		
74	396 278	797 888	04	939 736	1 898 248		
75	350 620	789 850	05	1 053 820	1 738 313		
1876	417 959	735 823	1906	1 353 278	2 355 913		
77	383 796	728 205	07	1 436 958	2 388 215		
78	462 877	867 461	08	1 071 540	1 777 867		
79	226 317	421 402	09	1 720 938	2 822 005		
80	317 508	579 025	10	1 207 655	2 150 741		
81	488 110	873 437	11	1 017 986	1 975 015		
82	414 046	730 622	12	1 377 826	2 900 839		
83	412 274	698 412	13	987 371	2 266 458		
84	474 967	801 943	14	933 588	2 331 441		
85	355 965	630 684	15	1 333 336	3 031 925		
1886	564 245	850 767	1916	1 821 159	2 974 766		
87	361 978	610 114	17	2 308 980	2 898 008		
88	537 201	795 727	18	1 812 350	2 365 896		
89	747 363	1 142 532	19	2 546 729	2 361 499		
90	709 874	1 082 903	20	2 962 055	2 383 935		
91	606 298	891 155					
92	730 830	1 194 506					
93	757 312	1 361 491					
94	832 989	1 455 463					
95	638 552	1 282 616					

Tabell T16b
Flottningen i "Österbygden" 1921-1950

	Total flottn.- kostn. i kr	Dalälvens andel i %	KBM	Dalälvens andel i %
1921	5 378 368	94,76	1 510 204	90,33
22	2 129 733	90,68	957 208	83,92
23	3 024 313	85,70	1 564 654	80,03
24	3 823 329	88,40	1 695 839	89,13
25	3 222 499	88,76	1 674 935	85,81
26	3 593 575	88,35	2 064 254	84,37
27	3 667 213	88,23	2 188 432	83,16
28	3 983 677	89,11	2 298 882	84,41
29	3 159 933	87,46	1 876 007	83,17
30	3 755 269	91,06	2 279 202	88,15
1931	3 057 593	90,73	1 963 872	85,08
32	2 392 887	86,34	1 668 612	80,01
33	1 749 376	89,92	1 177 026	84,70
34	2 436 747	88,94	1 881 971	83,52
35	2 358 489	89,15	1 806 251	84,47
36	1 958 879	88,68	1 514 109	84,91
37	2 870 693	91,37	2 140 774	87,06
38	3 069 406	92,24	1 932 268	88,00
39	2 546 899	89,96	1 743 830	77,36
40	2 471 913	89,66	1 592 125	85,39
1941	2 410 892	88,46	1 378 756	85,23
42	2 865 977	91,76	1 489 346	87,67
43	3 440 030	91,46	1 727 124	89,78
44	3 857 076	91,14	1 889 395	87,42
45	3 593 643	91,87	1 380 660	85,39
46	4 687 261	91,94	1 997 331	87,44
47	6 588 009	93,57	2 075 266	88,16
48	7 062 771	93,15	1 790 702	90,94
49	7 758 000	92,82	1 979 000	91,56
50	6 415 000	92,84	1 620 000	90,80

Tabell T17a
Flottningen i "Mellanbygden" 1860-1920

	Total flottn.- kostn. i kr			Total flottn.- kostn. i kr	
		KBM			KBM
1860	573 460	845 157	1891	752 276	2 931 058
61	528 113	1 048 142	92	1 094 658	3 221 630
62	489 951	1 129 659	93	837 546	3 603 762
63	533 147	1 058 270	94	832 295	4 415 497
64	662 960	1 582 228	95	877 327	4 370 819
65	713 607	1 725 128	96	887 759	4 823 274
66	584 880	1 595 722	97	922 595	4 553 518
67	561 270	1 566 804	98	1 259 008	5 319 290
68	577 428	1 616 751	99	1 071 798	4 316 231
69	670 530	2 394 613	1900	1 069 065	4 896 788
70	496 479	1 810 541			
			01	956 699	4 132 863
1871	513 316	2 326 413	02	1 112 319	5 471 148
72	843 101	3 751 636	03	1 143 400	4 506 840
73	1 036 823	3 456 515	04	919 305	4 834 989
74	452 336	1 619 657	05	864 476	4 387 952
75	1 280 427	4 005 319	06	848 006	4 467 592
76	741 182	2 605 884	07	1 036 864	4 777 055
77	956 661	3 397 029	08	937 414	4 504 913
78	1 297 449	3 838 717	09	1 018 471	4 781 922
79	626 920	1 825 618	10	1 022 170	4 124 134
80	853 938	2 936 843			
			1911	1 091 606	4 697 584
1881	1 284 975	4 721 201	12	1 212 505	4 948 287
82	1 222 948	4 294 230	13	1 256 705	5 148 356
83	914 489	3 116 884	14	1 201 255	5 896 949
84	962 288	3 967 925	15	1 303 792	5 898 299
85	1 000 980	3 577 476	16	1 656 977	5 899 648
86	917 888	3 469 187	17	2 782 611	6 866 418
87	782 485	3 458 377	18	4 457 635	3 051 204
88	880 216	3 826 971	19	5 668 624	4 481 334
89	1 237 641	4 171 733	20	7 680 769	6 265 160
90	930 264	3 724 910			

Tabell T17b
Flottningen i "Mellanbygden" 1921-1950

	Total flottn.- kostn. i kr		Ljuskans andel i %	KBM	Ljuskans andel i %
1921	16 628 850	27,91	6 812 560	25,08	
22	10 122 589	32,85	4 924 845	30,65	
23	10 931 695	29,56	5 758 310	27,48	
24	13 094 761	28,36	7 336 163	29,31	
25	11 279 424	31,34	6 008 062	31,48	
26	11 968 290	26,91	6 537 748	27,48	
27	12 704 998	24,88	7 430 321	27,18	
28	11 562 895	29,76	6 752 388	29,23	
29	11 875 334	28,79	6 960 253	27,33	
30	11 566 281	28,36	7 769 273	26,07	
1931	8 703 688	29,04	5 629 702	26,63	
32	6 126 348	31,22	4 986 761	26,54	
33	5 700 652	34,78	4 959 793	27,84	
34	7 505 636	30,92	6 826 653	22,85	
35	7 250 424	29,59	6 509 899	22,38	
36	7 079 203	29,85	5 994 968	23,46	
37	9 476 314	31,34	7 755 252	25,36	
38	9 070 342	29,63	6 644 394	24,19	
39	7 863 901	27,97	5 337 682	23,34	
40	7 725 982	30,16	4 719 619	25,48	
1941	6 663 685	33,21	3 649 995	27,52	
42	7 659 351	31,36	3 882 466	27,49	
43	8 997 704	31,61	4 905 332	22,67	
44	7 204 170	38,16	4 443 703	24,18	
45	8 555 159	25,59	3 246 749	21,83	
46	11 815 672	26,52	4 458 397	24,43	
47	15 111 852	26,30	5 389 152	26,40	
48	15 524 802	28,11	3 782 738	28,69	
49	19 572 000	25,36	5 703 000	26,92	
50	15 875 000	25,40	4 325 000	25,13	

Tabell T18a
Flottningen i "Norrbygden" 1882-1920

	Total flottn.- kostn. i kr	KBM		Total flottn.- kostn. i kr	KBM
1882	482 400	580 710	1901	2 972 359	3 134 205
83	478 731	593 222	02	2 359 054	1 948 511
84	536 394	701 607	03	2 372 492	2 216 381
85	480 283	492 330	04	2 200 807	1 907 928
86	474 769	682 831	05	1 880 175	2 300 855
87	519 532	747 214	06	2 062 276	2 988 697
88	557 703	832 958	07	2 063 654	1 961 884
89	837 749	875 148	08	2 209 661	1 693 841
90	1 643 273	1 285 985	09	2 556 598	1 856 231
			10	2 828 201	2 137 683
1891	1 259 954	1 111 502			
92	1 239 373	1 194 611	1911	2 722 302	2 128 247
93	1 695 771	1 483 045	12	2 975 267	2 144 760
94	1 583 094	1 480 168	13	2 890 797	2 131 183
95	1 676 079	1 630 241	14	3 905 545	3 316 353
96	1 741 362	1 748 948	15	4 121 002	2 926 936
97	2 006 367	2 447 478	16	5 525 879	2 659 867
98	2 445 493	2 256 249	17	9 968 299	2 779 521
99	2 481 855	2 400 700	18	13 090 478	3 167 291
1900	2 809 291	2 937 154	19	17 680 616	3 977 823
			20	16 419 301	2 991 542

Tabell T18b
Flottningen i "Norrbygden" 1921-1950

	Total flottn.- kostn. i kr	Ume älvs andel i %	KBM	Ume älvs andel i %
1921	11 182 530	14,70	3 618 576	18,44
22	6 914 304	15,37	2 401 307	20,09
23	9 733 209	19,41	3 907 431	22,28
24	10 355 198	20,29	3 962 536	24,50
25	9 419 176	19,59	3 729 569	20,21
26	10 044 778	19,55	4 218 532	21,77
27	10 639 974	18,32	4 544 734	20,83
28	11 195 483	17,60	4 637 366	19,53
29	11 002 579	20,06	4 795 200	22,43
30	11 308 816	19,13	5 241 352	21,78

1931	8 678 643	19,03	4 235 897	21,37
32	6 200 832	21,10	3 703 017	24,88
33	5 866 918	22,91	3 801 045	26,35
34	8 635 274	19,67	5 075 515	23,06
35	8 669 353	19,28	5 059 846	22,79
36	7 645 663	21,63	4 371 625	23,37
37	11 568 439	20,67	6 555 625	21,35
38	10 453 635	18,17	5 969 478	19,62
39	8 143 502	18,45	4 262 243	20,14
40	8 980 267	20,64	4 120 443	24,18
1941	8 752 686	21,43	3 388 185	22,63
42	10 857 361	20,36	3 647 406	23,27
43	13 489 665	20,68	3 416 619	24,84
44	13 343 683	20,21	4 268 011	20,14
45	11 076 118	20,47	2 869 093	23,28
46	16 064 380	20,38	4 410 121	20,86
47	20 887 310	17,72	4 858 419	18,78
48	22 449 876	17,75	2 208 835	28,46
49	25 436 000	19,66	4 791 000	18,89
50	17 610 000	18,77	2 928 000	18,89

Tabell T19
Flottningen i "Norrbygden" med Ljusnan som relationsälv 1866-1881

	Kr	KBM
1866	315 576	283 795
67	302 298	278 652
68	311 556	287 535
69	361 789	425 875
70	267 879	321 999
1871	276 963	413 746
72	454 901	667 218
73	559 426	614 732
74	610 111	688 051
75	690 863	712 335
76	399 910	463 449
77	516 174	604 152
78	700 048	682 705
79	338 259	324 681
80	460 748	522 309
81	693 318	839 652

Tabell T20

Den totala flottningen i Sverige 1860-1950

	Kr	KBM		Kr	KBM
1860	1 326*	1 606 410*			
61	1 221*	1 992 231*	1901	5 618	11 844 423
62	1 134*	2 147 173*	02	4 609	10 810 711
63	1 233*	2 011 483*	03	5 284	11 079 246
64	1 533*	3 007 384*	04	4 780	10 972 192
65	1 650*	3 278 997*	05	4 707	10 802 326
66	1 356	3 427 537	06	5 178	12 177 327
67	1 224	2 815 556	07	5 565	11 504 969
68	1 228	3 100 158	08	5 098	10 178 593
69	1 441	4 413 620	09	6 393	12 286 226
70	1 143	3 643 347	10	5 999	10 298 507
1871	1 188	3 960 073	1911	5 601	10 768 626
72	1 892	6 103 927	12	6 385	12 140 946
73	2 390	6 814 190	13	5 890	11 483 708
74	2 036	4 642 613	14	6 990	13 935 109
75	2 744	7 089 861	15	7 654	13 779 243
76	1 977	5 540 291	16	10 337	14 033 507
77	2 293	6 619 785	17	17 606	15 347 093
78	2 781	6 915 418	18	22 245	11 203 880
79	1 897	3 340 929	19	29 283	13 534 349
80	1 914	4 914 521	20	29 534	13 719 823
1881	2 766	7 975 462	1921	37 151	13 407 403
82	2 464	7 238 904	22	20 542	9 356 277
83	2 130	5 920 814	23	26 232	12 866 385
84	2 296	6 849 675	24	29 436	14 655 235
85	2 122	6 047 80	25	26 644	13 083 338
86	2 227	6 317 138	26	28 345	14 616 715
87	1 900	5 959 774	27	29 559	15 900 804
88	2 251	6 976 539	28	29 851	15 844 968
89	3 139	8 087 110	29	28 812	15 573 372
90	3 688	8 433 026	30	29 396	17 212 630
1891	2 875	6 391 686	1931	22 666	13 347 411
92	3 347	7 343 669	32	16 963	11 164 676
93	3 567	8 263 258	33	15 128	11 343 176
94	3 539	9 136 515	34	20 615	15 365 348
95	3 705	8 971 491	35	20 490	15 180 863
96	3 781	9 760 813	36	18 857	13 424 316
97	4 100	10 900 286	37	26 645	18 535 995
98	4 960	11 886 990	38	25 307	16 737 405
99	4 784	10 733 307	39	20 375	12 547 378
1900	5 632	12 392 953	40	21 459	12 147 350

1941	19 935	9 844 447
42	24 137	10 590 099
43	29 271	12 007 472
44	29 804	12 265 231
45	26 375	9 226 181
46	36 966	13 061 772
47	47 811	14 624 415
48	50 038	10 848 881
49	58 685	14 952 000
50	44 516	10 734 000

Tabell T21

Flottning: Nettoproduktion 1860-1950

1860	1 059				
61	975	1891	2 297	1921	29 684
62	906	92	2 674	22	16 413
63	985	93	2 850	23	20 959
64	1 225	94	2 828	24	23 519
65	1 318	95	2 960	25	21 288
66	1 084	96	3 021	26	22 648
67	978	97	3 276	27	23 617
68	981	98	3 963	28	23 851
69	1 151	99	3 822	29	23 021
70	913	1900	4 500	30	23 487
1871	949	01	4 489	1931	18 110
72	1 512	02	3 683	32	13 554
73	1 910	03	4 222	33	12 087
74	1 627	04	3 819	34	16 471
75	2 192	05	3 761	35	16 372
76	1 579	06	4 137	36	15 067
77	1 832	07	4 447	37	21 289
78	2 222	08	4 074	38	20 221
79	1 516	09	5 108	39	16 280
80	1 530	10	4 793	40	17 145
1881	2 210	1911	4 475	1941	15 928
82	1 969	12	5 102	42	19 285
83	1 702	13	4 706	43	23 387
84	1 834	14	5 585	44	23 814
85	1 695	15	6 115	45	21 073
86	1 779	16	8 260	46	29 536
87	1 518	17	14 067	47	38 201
88	1 799	18	17 774	48	39 981
89	2 508	19	23 397	49	46 889
90	2 947	20	23 597	50	35 568

Tabell T22
Total flottning 1829-1859

	Brutto- produk- tion Kr	KBM	Netto- produk- tion Kr
1829	128	243 913	102
30	127	238 791	102
1831	150	269 329	117
32	167	305 133	134
33	183	333 545	146
34	199	358 477	159
35	197	354 032	157
36	212	381 042	169
37	231	416 363	185
38	274	492 804	219
39	300	532 184	239
40	297	527 932	237
1841	264	468 210	211
42	294	508 991	235
43	319	551 221	255
44	414	735 703	331
45	426	767 593	341
46	385	692 844	307
47	286	500 632	228
48	362	625 101	289
49	420	716 810	336
50	515	877 761	411
1851	571	974 882	457
52	556	937 048	445
53	675	1 108 193	540
54	670	1 033 444	535
55	838	1 065 769	670
56	1 000	1 178 256	798
57	953	1 047 360	762
58	1 147	1 429 707	916
59	1 158	1 472 180	925

SKJUTSVÄSENDE

I äldre tid var resa med häst och vagn den enda möjligheten att någorlunda bekvämt ta sig fram till lands för den som behövde färdas längre sträckor. Redan under medeltiden fanns i Sverige ett organiserat statligt system för detta, skjutsväsendet. Bönderna var skyldiga att ställa hästar till de resandes förfogande, tidigare utan ersättning och senare mot ett visst vederlag.(1)

1734 reglerades skjutsväsendet i en gästgivarordning, som innebar att gästgivaregårdar skulle anläggas vid allmänna vägar. Hästar skulle tillhandahållas av gästgivaren samt, där så ansågs nödvändigt, av bönderna i trakten. Det senare var betungande för bönderna, och under 1800-talet ersattes i allt större utsträckning böndernas skjuthållning med entreprenadssystem, vilket innebar att någon person mot kontant ersättning från de skjutsskyldiga ombesörjde hästhållningen.

Även priset för transport med en skjutshäst, skjutslegan, bestämdes av de statliga myndigheterna och innan den nya skjutsstadgan antogs 1878 gällde gemensam maximilega för hela landet. Givetvis vidtogts med olika mellanrum förändringar i skjutslegan, och efter 1878 varierade maximilegan mellan olika delar av landet.

Under senare delen av 1800-talet började andra transportmedel, främst järnvägarna, att utvecklas, vilket naturligtvis i hög grad påverkade skjutsväsendet, och i början av 1900-talet blev det betydelsefullt. 1933 avskaffades slutgiltigt skjuts- och gästgiverisystemet.

Skjutsväsendets behandling i tidigare nationalräkenskaper

Produktionen i skjutsväsendet finns ej med i tidigare svenska nationalproduktberäkningar. I NI finns emellertid en grov skattning för vart femte år 1860-1910 (NI II, s 477 f). Talen anses dock för små för att inkluderas i den sammanlagda produktionen i sektorn transporter och kommunikationer. Det skattade värdet i NI för skjutsväsendet är för 1865 1,1 milj kr och för 1910 1,8 milj. Dessa summor utgör 0,2 resp 0,1 procent av den i NI beräknade nationalinkomsten. Så långt synes det alltså finnas täckning för påståendet att branschen är så liten att den kan elimineras. Å andra sidan utgör den 7,3 resp 0,9 procent av den totala produktionen i transportsektorn, vilket talar för att den åtminstone för den tidigare delen av perioden borde inkluderas. Den relativa betydelsen av branschen är alltså större längre tillbaka i tiden.

Beräkning av produktionen 1855-1910

Tillvägagångssättet för skattningen i NI är följande: Från den officiella statistiken har uppgifter hämtats om längden av de vägar i landet som är indelade för skjutsning och försedda med skjutsstationer, antalet skjutsstationer totalt i landet samt genomsnittlig skjutslega per mil. Genom att dividera väglängden med antalet skjutsstationer erhöles

den genomsnittliga vägsträckan mellan skjutsstationerna. Denna multiplicerades sedan med antalet utgångna hästar totalt, vilket gav antalet avverkade mil totalt. Detta antal multiplicerades så med den genomsnittliga skjutslegan, vilket gav den totala produktionen i branschen under året.

Principiellt används här samma beräkningsgång som i NI, dvs produktionen i skjutsväsendet erhålles som

(antal utgångna hästar) x (genomsnittlig väglängd mellan gästgiverierna) x (pris per mil);

men skattningen görs så att hänsyn tas till regionala variationer.

Huvudkälla för beräkningen är BiSOS, Litt H, Kungl Maj:ts Befallningshafvandes femårsberättelser och där inget annat särskilt nämns är data hämtade från denna.

Genomsnittlig väglängd: Den totala väglängden i mil för vägar in-delade och försedda med skjutsanstalter finns angiven för vart femte år 1860-1895.(2) För tiden därefter finns endast uppgift om landets totala väglängd. Här har antagits att väglängden för 1860, 1865 etc t o m 1895 gäller för samtliga av åren i de femårsperioder, som avslutas med dessa, alltså 1856-1860 etc.(3) Vidare har antagits att talet för 1860 även gäller för 1855 och att det för 1895 också gäller för 1896-1910.

Antalet gästgiverier finns angivet för samma år som den totala väglängden, och samma antaganden rörande giltigheten av dessa data har gjorts.

Den genomsnittliga väglängden mellan gästgiverierna kan erhållas genom att den totala väglängden divideras med antalet gästgiverier. Giltigheten av detta tillvägagångssätt har emellertid underkänts av Andolf. Han menar att resonemanget bygger på förutsättningen att kommunikationssystemet är endimensionellt, dvs att samtliga gästgiverier ligger på en linje och om väglängden då ökar medan antalet gästgiverier är konstant måste medelavståndet öka. Men i realiteten är förhållandena annorlunda. Andolf ger exemplet att fyra gästgiverier är belägna som hörnen i en kvadrat. Om dennas sida är a blir medelavståndet också a. Men om ytterligare två vägar byggs längs kvadrattens diagonaler blir den totala väglängden $4a + 2a\sqrt{2}$ vilket dividerat med fyra blir 1,707a. Detta skulle vara missvisande eftersom fyra av väggarna har längden a och två har längden 1,414a.(4)

Vad det nu gäller är hur långt den resande genomsnittligt måste färdas mellan gästgivargårdarna. Om hörnen i kvadraten betecknas A, B, C, D kommer en person som skall färdas mellan t ex A och C att få byta häst i B, dvs att vardera sträckan är n. Men om vederbörande efter det att diagonalvägarna byggts skall färdas mellan A och C kan han resa direkt, dvs 1,414n. Medelreselängden mellan gästgiverierna har alltså ökat. Det går naturligtvis att också konstruera andra exempel med andra typer av geometriska figurer där medelreselängden

ökar mer än i det här aktuella eller där den inte ökar alls. Det väsentliga är att det inte går att fästa alltför stort avseende vid de exakta talen.

Felslut riskeras alltså när genomsnittstalen för väglängd mellan gästgiverierna används. Men samtidigt går det att göra gällande att under den här aktuella perioden ökade medelreselängden, något som även torde gälla beroende på att det blev fråga om resor vid sidan av de allt mera dominerande transportvägarna, järnvägarna. När också de från femårsberättelserna beräknade talen visar en ökning bör de på något sätt kunna användas, och här har valts att utnyttja förändringarna och relationerna mellan talen.

Andolf anger tal för längd av ett antal reserutter under 1820- och 1830-talen samt antal skjutshåll på dessa.(5) Omräkning till nymil och beräkning av vägt medeltal ger följande:

Reserutt	Antal nymil	Antal skjutshåll	Medelavstånd
Stockholm-Uppsala	7,48	4	18,7
" -Strängnäs	9,09	6	15,1
" -Arboga	17,37	10	17,4
" -Örebro	22,45	13	17,3
" -Göteborg	53,44	32	16,7
" -Kalmar	47,03	28	16,8
" -Malmö	66,40	41	16,2
" -Sundsvall	43,29	23	18,8
" -Luleå	106,35	66	16,1
" -Haparanda	121,85	75	16,2
Vägt medeltal			16,6

Medelavståndet är här beräknat på enskilda sträckor, dvs endimensionellt, och vidare täcker dessa sträckor mycket stora delar av landet. Därmed kan de antas besitta en viss representativitet.

Antagandet kan därmed göras att medelavståndet i hela landet var någorlunda oförändrat, 16,6 km, t o m år 1860. Vidare kan antas att relationerna mellan medelavstånd för de olika länen och rikssiffran är de som kan framräknas ur femårsberättelserna. Därmed kan länsvisa data beräknas för 1860. Vidare antas förändringarna för varje län 1860-1895 enligt femårsberättelserna gälla varför också tal för dessa år erhålles. De medeltal för riket som också kan beräknas på denna grundval redovisas i följande sammanställning:

Period	Km	Period	Km
1823-1860	16,6	1876-1880	19,8
1861-1865	16,9	1881-1885	20,7
1866-1870	17,3	1886-1890	23,4
1871-1875	18,4	1891-1910	23,9

Den kraftiga förändringen mellan 1881-1885 och 1886-1890 beror inte - vilket möjligen skulle kunna misstänkas - på felräkning p g a nymilens införande. I stället sker kraftiga förändringar i relationen mellan länen.

Antal utgångna hästar: Data om antal utgångna hästar årligen för varje län finns i femårsberättelserna, dock inte i sammandragen för riket. Kompletta data finns ej för perioden 1856-1860, men väl för 1855 och därefter från 1861 och framåt.

För 1856-1860 finns fullständiga uppsättningar data för 16 län och för de övriga finns sporadiska uppgifter. För de 16 länen visar sig en kraftig minskning ske mellan 1857 och 1858, och detta gör att en linjär interpolering mellan 1855 och 1861 blir olämplig. Därför har för tiden t o m 1858 skattningen skett så att för varje län som saknar uppgifter har förändringarna antagits lika med dem i angränsande län, medan för den resterande tiden interpolation använts.

Data för antal utgångna hästar i hela riket i gästgiveri-, håll-, och reservskjuts dvs i "vanlig" och ej i kungs- och kronoskjuts återges i tabell T23.(6)

Pris (skjutslega) per mil: Från och med 1880 ges i femårsberättelserna för vart femte år skjutslega per mil (7) vid skjutsanstalter med resp utan entreprenad och de förra separeras med avseende på sådana som erhållit resp inte erhållit entreprenadbidrag. Legouppgifterna är sorterade i fem grupper vardera med avseende på storlek, och för varje grupp ges antal skjutsanstalter i aktuell grupp. Genom sammanvägning kan genomsnittlig lega för hela länet erhållas. På detta sätt har beräkningar gjorts för vart femte år t o m 1910 och de framräknade prisuppgifterna har antagits gälla för den femårsperiod som slutar med det aktuella uppgiftsåret. Detta gäller dock inte för året 1880 eftersom förändringar strax dessförinnan skedde i skjutsstadgan, vilket påverkade skjutslegan kraftigt.

För perioden fram till 1879, dvs den tid under vilken en gemensam maximilega gällde för hela landet, har Andolf sammanställt data om maximilega.(8) Dessa uppgifter återges i följande tabell, där myntslaget är sk bco fram till 1858 och därefter kr, och där ue betecknar gästgiverier utan entreprenad och me betecknar dem med entreprenad.

Period	Landsbygd		Stad	
1800-1809	8		16	
1809-1819	12		16	
1819-1844	16		20	
	ue	me	ue	me
1844-1858	16	24	20	28
1858-1866	0,8	1,0	1,01	1,20
1866-1874		1,2		1,50
1874-1879	1,6			

Avsikten här är att skatta ett värde för hela landet för varje tidsperiod och därefter förändringarna mellan dessa. Detta förutsätter att sammanvägningar sker och att talen omräknas till samma myntsdrag.

Enligt 1877 års betänkande om skjutsväsendet (bilagan) fanns år 1875 i städerna 5,5 procent av alla gästgiverier och 6,5 procent av alla entreprenader. Vidare lämnade städerna 11,1 procent av de totala entreprenadbidragen och 13,7 procent av alla hästar i skjutstrafik utgick från städerna.

Det är troligt att talen för städerna ökat fram till 1875 genom en ökning i betydelsen för städerna ekonomiskt, administrativt och befolkningsmässigt. Vidare är det rimligt att en större andel av utgångna hästar än av antal gästgiverier förs till städerna, dvs att antal resor per gästgiveri är större än på landet. Vikten för städerna bör alltså sättas högre än deras andel av antalet gästgiverier, men inte så högt som deras andel av utgångna hästar 1875. Här har vikterna 0,1 för stad och 0,9 för landsbygd valts på grundval av de gjorda övervägandena.

Bilagorna i betänkandet visar att på landsbygden fanns 1 473 gästgiverier och 1 071 entreprenader. De senare utgjorde sålunda 73 procent av samtliga. Vikterna 0,27 för lega vid gästgiveri utan och 0,73 för lega vid gästgiveri med entreprenad kan därmed användas. För städerna är motsvarande tal 0,13 och 0,87.

Slutligen bör omräkning ske till gemensamt myntsdrag och detta kan göras genom att följande relationer tillämpas: 1) Från 1803 är 1 rdr bco = 1,5 rdr rgs. 2) Från 1855 är 1 rdr rgs detsamma som 1 rdr rmt lika med 100 öre. 3) 1873 införs beteckningen kr i stället för rdr.(9)

Därmed kan omräkning göras och resultatet blir följande:

1800-1809	0,28	1858-1866	0,97
1809-1819	0,39	1866-1874	1,23
1819-1844	0,51	1874-1879	1,60
1844-1858	0,70		

För 1875 kan en direkt beräkning av tillämpad skjutslega göras med hjälp av data i bilagedelen till 1877 års skjutsbetänkande och dessa länsvisa data används för tiden 1874-1879. De bildar också utgångspunkt för skattningen för tidigare år genom antagandet att de relativa förändringarna i maximilegan också antages gälla för varje län. Genomsnittstalen för hela landet för pris (skjutslega) per mil blev därmed följande (kr):

1819-1843	0,40	1881-1885	1,53
1844-1857	0,55	1886-1890	1,56
1858-1865	0,76	1891-1895	1,57
1866-1873	0,96	1896-1900	1,57
1874-1879	1,25	1901-1905	1,60
1880	1,48	1906-1910	1,75

De data för vilka därmed redogjorts används sedan för beräkning av den totala produktionen i skjutsväsendet 1855-1910, och resultatet av denna redovisas i tabell T24.(6)

Beräkning av produktionen 1823-1855

Några rikstäckande data för tiden före 1855 finns inte för alla aktuella variabler, därför måste skattningarna för denna tid bli tämligen grova.

Genomsnittlig väglängd: Den uppgift som ovan använts som utgångspunkt för skattning av medelavståndet mellan skjutstationer, 16,6 km, hänför sig till 1830-talet. Detta avstånd antas nu gälla för hela perioden fram till 1855 eftersom några hållpunkter för antagande om förändringar inte kunnat erhållas.

Antal utgångna hästar: Antalet utgångna skjutshästar 1855 var större än under något år därefter och det halverades nästan under den följande femårsperioden. Andolf som gått igenom arkivmaterialet rörande skjutsväsendet har bl a undersökt om antalet 1855 representerar kulmen på en långvarig ökning av resandet i Sverige eller om det då var extremt stort till följd av 1850-talets konjunkturförhållanden.

Han fann därvid att långa serier för antalet utgångna hästar endast finns för fem fögderier i landet:

Sollentuna i Stockholms län från 1829
Långhundra i Stockholms län från 1830
Norra Roslags i Stockholms län från 1840
Kinda och Ydre i Östergötlands län från 1823
Västra i Jönköpings län från 1842

Andolf finner efter en undersökning att utvecklingen i dessa fögderier efter 1855 väl avspeglar förändringarna i riket totalt. Hans slutsatser blir att trafiken 1855 inte var exceptionellt stor, att den sannolikt var mindre under 1840-talet och att den mycket väl kan ha varit ännu större längre tillbaka i tiden.(10)

Här gäller det emellertid att skatta årliga tal, och grunden för en sådan skattning måste rimligtvis bli de data som har angivits. 1855-1875 utgjorde de aktuella länens tal för antal utgångna hästar i vanlig skjuts i procent av totalantalet för hela landet följande:

	1855	1860	1865	1870	1875
Stockholms	4,3	4,6	3,8	2,8	3,7
Östergötlands	9,2	8,9	6,5	7,6	7,0
Jönköpings	5,3	5,1	2,7	2,3	2,3

Andelarnas storlek skiftar tämligen kraftigt under de här åren, vilket torde ha sin främsta orsak i en olikartad utbyggnad av järnvägarna. Men storleksordningen mellan länen är oförändrad. Relationerna dem emellan förändras dock något. Det skulle naturligtvis vara möjligt att beräkna någon form av medeltal för ett antal år för andelarna och anse detta representativt för perioden före 1855. Men på grund av den olika utbyggnaden av järnvägarna synes detta mindre lämpligt. Med tanke på att denna utbyggnad inte börjat 1855 och på att skjutstrafiken enligt Andolf inte skulle vara extremt stor detta år synes det rimligast att anta att 1855 års andelar även gäller för perioden dessförinnan.

För att skatta antalet utgångna hästar före 1855 antas att utvecklingen i Kinda och Ydre fögderi är representativ för hela Östergötlands län och att utvecklingen i Västra härad är representativ för Jönköpings län. För Stockholms län görs först en sammanvägning av talen för de tre aktuella häraderna med talen för 1855 som vikter. Den resulterande serien antas sedan vara representativ för länet. Praktiskt tillgår skattningen så att respektive härads tal räknas om till en indexserie med 1855 = 100 och därefter vägs dessa serier med häradernas inbördes andelar 1855 som vikter. De tre länens tal vägs sedan samman med ovannämnda andelar 1855, varpå den resulterande serien antages vara representativ för hela landet och därför knyts till rikssiffran för utgångna hästar för 1855.

Serien över det skattade antalet hästar utgångna i skjutsning före 1855 återges i tabell T23.

Pris per mil: Förändringarna i den ovan återgivna serien över maximi-lega kopplas till de skattade priserna för perioden därefter. Därmed erhålles den prisserie som används (se sammanställning ovan). Produktionstalen återges i tabell T24.

Beräkning av produktionen 1800-1823

För tiden före 1823 finns, som framgått, inte några data för utgångna hästar och inga för medelavstånd. Därför har ett förenklat skattningsförfarande tillgripits. Som framgår av tabell T23 visade inte antal utgångna hästar någon klar tendens till långsiktiga förändring under 1830-talet, men möjligen en viss uppgång under 1820-talet. Eftersom några hållpunkter inte finns har då utifrån medeltalet för 1823/25, som är 1 491 121, antagits att talet för samtliga år dessförinnan är 1,5 miljoner utgångna hästar.

Vidare antages medelavståndet 1800-1823 vara 16 km, dvs något lägre än under perioden därefter.

För pris per mil antages talen, som ovan återgetts från Andolfs sammanställning kopplade till genomsnittstalen för landet från 1823 gälla. Då erhålles följande:

1800-1809	0,22
1810-1819	0,31

Därmed har de produktionsdata kunnat beräknas, som finns i tabell T25.

Produktionens fördelning

De tjänster som produceras i skjutsväsendet har karaktären av konsumtion varför hela produktionen förs dit.

Avdragsposter

I skjutskommitténs betänkande från 1859 finns en kalkyl över kostnaden för skjutningen.(11) Utgångspunkt är antalet utgångna hästar 1855, på landet 1 136 970 och i städerna 234 386. Medeltalet per dag för dessa beräknas genom division med 365, vilket ger 3 115 resp 642. Men eftersom hästar inte kan användas varje dag utan enligt "sakkunnig person" fordrar vila var fjärde dag ökas de beräknade medeltalen med 1/3 till 4 154 resp 856. Därefter beräknas kostnaden för en vanlig skjutshäst till 350 rdr rmt per år genom att hänsyn tas till inköpspris, amortering och ränta samt utfodring och kostnaden för skjutsdräng.

Denna kalkyl kan dock inte användas i föreliggande sammanhang av flera skäl. Vad avser medeltalsberäkningen antages att varje utgången häst används enbart för en resa varje dag. Detta får anses tveksamt. Att en häst utgått innebär i princip att den förflyttat sig mellan två skjutsstationer och endast undantagsvis flera. Som ovan framgått kan medelavståndet mellan sådana antagas vara drygt 16 km. Resehastigheten var reglerad i lag till ca 7 km/tim, men den tycks ha varit något högre.(12) Möjligen ökade den också något under perioden. Här antages därför att hastigheten i genomsnitt var 8 km per timme. Detta tal samt de tidigare beräknade medelavstånden ger underlag för skattning av medelresetid mellan gästgiverier (tim):

1860	2,1	1870	2,2	1880	2,5	1890	2,9
1865	2,1	1875	2,3	1885	2,6	1895	3,0

Hänsyn måste också tas till väntetid, tid för returresa etc. En fördubbling av de beräknade tiderna synes befogad. För tiden före 1860 antages talet för detta år gälla och för tiden efter 1895 antages värdet för detta år gälla. Vidare antages medelresetiden för de ovan nämnda åren hänföra sig till den femårsperiod, som slutar med det aktuella årtalet.

Ett annat skäl till att skjutskommitténs kalkyl inte kan användas är att kostnadsposten omfattar mer än vad som är aktuellt när insatsvarornas värde skall beräknas. I de senare kan i stort sett endast

foderkostnaden ingå, men denna specificeras ej i betänkandet. Det torde emellertid vara möjligt att ur samtida husdjurslärar få en uppfattning om hur stor den aktuella posten kan vara. Enligt en beräkning från 1846(13) är kostnaden för underhållet av en god arbetshäst 238 rdr 23 sk 11 rst per år. Av denna kostnad är 67 procent havre och 19 procent hö, dvs 86 procent är foderkostnad.

Det tal för den aktuella posten - 350 rdr - som anges i skjutskommitténs betänkande skiljer sig kraftigt från det i husdjursläran - 238 rdr. Emellertid skedde en kraftig prisstegring mellan mitten av 1840- och mitten av 1850-talet. Markegångspriserna på havre steg genomsnittligt för landet mellan 1845 och 1855 med drygt 65 procent och på hö med 35 procent.(14) Vägs dessa procenttal samman med andelarna enligt ovanstående lantushållningskalkyl erhålles en ökning på ungefär 60 procent och när 238 rdr räknas upp med detta tal erhålles 380, dvs något mer än vad skjutskommittén kalkylerar kostnaden till.

Därmed kan antas att 86 procent av 350 rdr, dvs ca 300 rdr utgör foderkostnad per häst och år i mitten av 1850-talet. Detta tal kan varieras framåt och bakåt med den av Jörberg angivna prisutvecklingen på havre.

Den i tabell T24 beräknade serien över inputkostnaden i skjutsväsendet har alltså erhållits enligt följande: Medelanvändningstiden enligt det tidigare gjorda antagandet multipliceras med antal utgångna hästar årligen. Med antagandet att varje häst kan användas 12 timmar per dag kan genom division det totala antalet användningsdagar erhållas. När detta antal divideras med antal dagar per år som en häst används blir antalet "heltidshästar" ett resultat. Eftersom en häst bör vila var fjärde dag är antalet dagar per år som en häst kan användas 274 (3/4 av 365).

Det antal "heltidshästar" i skjutning som därmed erhållits multipliceras så med foderkostnad per häst. Som ovan framhållits är denna kostnad för 1855 300 rdr, en summa som varieras över tiden med havreprisets utveckling. Den totala foderkostnad som erhålls blir insatskostnad, alltså avdragspost för skjutsväsendet, och den finns återgiven i tabell T24.

Avdragsposten för tiden före 1823 beräknas så genom att medeltalet för 1823/25 varieras bakåt med havreprisets förändringar. Den resulterande serien finns i tabell T25.

SKJUTSVÄSENDE, NOTER:

- 1) Allmänt om skjutsväsendet i Jakobsson, P., Gästgifveri- och skjutsvärens uppkomst och äldsta utveckling, Ekonomisk tidskrift 1919, Andolf, G., Resandets revolutioner, Fataburen 1978 och Resandets demokratisering efter 1820. Skjutsväsendet, Stencil 1977, Garnert, J., Ur skjutsväsendets historia, Fataburen 1978, Underdånigt betänkande och förslag angående skjutningsbesvärets ordnande, afgifvet den 31 augusti 1859 af den dertil i Nåder förordnade komité, Stockholm 1859, Underdånigt betänkande och förslag angående skjutsväsendets ordnande afgifvet den 6 mars 1877 af dertill i Nåder förordnade komiterade, Stockholm 1877 samt Wittrock, H., Skjutsväsendet åren 1906-1910 under jämförelse med utvecklingen sedan 1860, Statistisk tidskrift 1913.
- Jag vill varmt tacka Göran Andolf för att han inte bara ställt sin sakkunskap utan även sitt material om skjutsväsendet till mitt förfogande.
- 2) Den gamla svenska milen (10 688,54 m) används till 1889 då nymilen infördes. Korrigeringar har gjorts för detta.
- 3) I skattningen har vissa nödvändiga korrigeringar av en del helt uppenbara felaktigheter i den tryckta statistiken fått göras. Dessa redovisas dock inte separat här.
- 4) Andolf, 1977, s 18 f.
- 5) Andolf, 1978, s 54.
- 6) Av utrymmesskäl anges inte de länsvisa talen.
- 7) Se not 2.
- 8) Andolf, 1977, s 11.
- 9) Se t ex Jörberg, L., A History of Prices in Sweden 1732-1914. II, Lund 1972, s 81.
- 10) Andolf, 1977, s 22.
- 11) 1859 års Skjutskommittés betänkande, s 14 f.
- 12) Andolf, 1977, s 14.
- 13) Thaers, A., Grundsatser i den Rationella Landthushållningen, Stockholm 1846, s 43 f.
- 14) Jörberg, 1972, s 639 f.

Tabell T23

Skjutsväsende: Utgångna hästar i vanlig skjuts i hela riket 1823-1910

		1851	1 156 053	1881	262 375
		52	1 177 995	82	262 948
1823	1 546 890	53	1 156 053	83	257 078
24	1 519 462	54	1 265 762	84	252 863
25	1 407 011	55	1 371 356	85	228 661
26	1 312 388	56	1 387 750	86	204 373
27	1 718 309	57	1 341 395	87	177 049
28	1 660 712	58	772 930	88	189 381
29	1 656 598	59	719 177	89	216 056
30	1 637 399	60	691 482	90	223 016
1831	1 655 227	1861	663 897	1891	241 351
32	1 626 428	62	678 371	92	233 568
33	1 596 258	63	587 389	93	228 425
34	1 470 094	64	562 826	94	232 075
35	1 615 457	65	501 065	95	218 553
36	1 657 969	66	467 702	96	253 817
37	1 538 661	67	429 630	97	283 540
38	1 678 540	68	381 612	98	319 949
39	1 763 564	69	375 970	99	347 239
40	1 618 200	70	363 308	1900	371 550
1841	1 508 492	1871	407 952	01	365 713
42	1 540 033	72	507 556	02	342 040
43	1 468 722	73	651 858	03	360 301
44	1 334 329	74	710 634	04	358 757
45	1 167 024	75	582 397	05	366 314
46	1 106 684	76	496 350	06	397 790
47	1 228 735	77	480 745	07	417 880
48	1 188 966	78	372 570	08	404 428
49	1 227 364	79	262 343	09	396 389
50	1 263 019	80	248 270	10	400 175

Tabell T24

Skjutsväsände: Brutto- och nettoproduktion 1823-1910

	Brutto- produk- tion	Foder- kost- nad	Netto- produk- tion	Brutto- produk- tion	Foder- kost- nad	Netto- produk- tion	
				1861	877	203	674
				62	888	190	698
1823	1 011	261	750	63	767	158	609
24	993	260	783	64	738	140	598
25	919	265	654	65	658	137	521
26	858	452	406	66	806	146	660
27	1 123	340	783	67	736	160	576
28	1 085	278	807	68	652	162	490
29	1 082	315	767	69	647	112	535
30	1 070	330	740	70	626	119	507
1831	1 082	394	688	1871	735	136	599
32	1 063	305	758	72	919	184	735
33	1 043	273	770	73	1 175	265	910
34	961	285	676	74	1 324	327	997
35	1 056	306	750	75	1 346	236	1 110
36	1 083	372	711	76	1 040	233	807
37	1 005	414	591	77	1 100	227	873
38	1 097	411	686	78	836	134	702
39	1 152	398	754	79	611	93	518
40	1 057	334	723	80	781	98	683
1841	986	278	708	1881	848	111	737
42	1 006	303	703	82	843	97	746
43	960	310	650	83	826	94	732
44	1 199	231	968	84	791	94	697
45	1 048	270	778	85	847	82	765
46	994	304	690	86	736	78	658
47	1 104	305	799	87	636	55	581
48	1 068	237	831	88	673	64	609
49	1 103	238	865	89	765	78	687
50	1 135	281	854	90	847	81	766
1851	1 039	309	730	1891	835	111	724
52	1 058	289	769	92	888	94	794
53	1 039	334	705	93	882	102	780
54	1 132	365	767	94	910	81	829
55	1 232	526	705	95	938	75	863
56	1 258	573	685	96	997	94	903
57	1 211	452	759	97	1 098	116	982
58	987	228	759	98	1 241	133	1 108
59	922	210	712	99	1 330	155	1 175
60	905	210	695	1900	1 409	161	1 248

1901	1 441	167	1 274
02	1 347	158	1 189
03	1 425	158	1 267
04	1 430	182	1 248
05	1 460	173	1 287
06	1 660	193	1 467
07	1 766	216	1 550
08	1 713	193	1 520
09	1 680	144	1 536
10	1 704	185	1 519

Tabell T25

Skjutsväsände: Brutto- och nettoproduktion 1800-1822

	Brut- topro- duk- tion	Av- drags- post	Net- topro- duk- tion	Brut- topro- duk- tion	Av- drags- post	Net- topro- duk- tion	
1800	528	205	323	1811	744	308	436
01	528	191	337	12	744	481	263
02	528	147	381	13	744	406	338
03	528	156	372	14	744	342	402
04	528	164	364	15	744	279	465
05	528	163	365	16	744	356	388
06	528	202	326	17	744	337	407
07	528	226	302	18	744	408	336
08	528	325	203	19	744	434	310
09	528	230	298	20	960	317	643
10	744	210	534				
				1821	960	269	691
				22	960	314	646

ANSPANNSFORDON

Produktionen av transporttjänster med anspanssfordon, dvs häst- eller oxanspända fordon, har inte skattats i tidigare svenska nationalproduktberäkningar. Detta kan bero på brist på data eller på att produktionen ansetts vara utförd i andra sektorer och alltså ingå i deras produktionsvärde. Det skulle då kunna gälla t ex transporter för jordbrukets eller skogsbrukets behov eller för industrins. Någon specificering av detta är dock inte gjord någonstans.

Det är emellertid sannolikt att det skulle innebära en viss underskattning av nationalprodukten att inte ta med denna produktion. Transporter av konsumtionsfärdiga varor till detaljhandlare eller till slutlig konsument behöver t ex inte vara inräknade och inte heller persontransporter, vilka bl a kan ske med hästdroskor.

Det är olika typer av transporttjänster, som är aktuella liksom olika typer av producenter. Yrkesåkerier, vilka särskilt i städerna utför direkttransporter till och från annat transportmedel eller mellan producent och detalj- eller partihandlare m m är ett exempel. Det kan också vara fråga om jordbrukares extraarbete med transporter på korta avstånd, t ex kol- eller vedtransporter till fabriker och bruk, eller på längre avstånd, t ex transporter av färdiga varor från produktionsorten i inlandet till hamnstaden.

Då tjänsteproduktionen med anspanssfordon varit av stor betydelse under tidigare perioder är det lämpligt att göra ett försök till skattning av dess storlek.

De serier, som här skall ligga till grund för en beräkning är antal dragare (hästar eller oxar) och ökedagsverkspris (dagskostnad för en körkarl med två hästar) och vissa uppgifter rörande persontrafik. Härtill måste antaganden göras om den totala användningstiden för dragare per år för transporter av det här aktuella slaget. Vissa kontrollberäkningar skall slutligen göras.

Antal hästar och oxar: Vissa data om husdjursantal finns fr o m 1805, dock ej årliga.(1) För tiden 1805-1820 finns antal för vart femte år, och dessa tal är hämtade från tabellverkets folkmängdstabeller. För perioden 1818-1860 härstammar talen från landshövdingarnas femårsberättelser och dessa tal är liksom de för tiden dessförinnan inte helt tillförlitliga. För landshövdingeberättelsernas del är en orsak till osäkerheten att uppgiftslämnarna förmodligen tillämpat olika praxis. För tiden efter 1860 bygger talen huvudsakligen på den officiella jordbruksstatistiken.(2) De data, som här kommer att användas för tiden fr o m 1871 har hämtats från Höijers sammanställning, eftersom denna är tämligen detaljerad.(3)

I det hästantal, som här skall användas, bör ej föl inräknas, och dessa tillsammans med hästar under tre år specificeras hos Höijer. Däremot är de inräknade i de tal som skall användas för tiden dessförinnan. För att få likformighet i data har antagits att andelen hästar under tre år är densamma för tiden före 1870 som medeltalet för

1871/75 (12 procent). De årliga talen för hästantal på grundval av detta återges i tabell T26.

Antalet oxar anges också av Höijer, men i de data, som finns för tidigare år, räknas de samman med tjurar. Därför har antagits att andelen tjurar av summan av oxar och tjurar för 1871/75 (12,3 procent) också gäller för tiden dessförinnan. Serien finns i tabell T26.

Användningstid: I litteraturen kan man finna vissa uppgifter om hur lång tid som dragdjuren kan användas under ett år, dels för varutransporter och dels totalt.

Thorburn gör en beräkning av transportarbetet med hästanspända fordon under 1800-talets tidigare del utifrån vissa antaganden. Ett av dessa är att användningstiden för en häst för annat än jordbruksarbete, dvs för i första hand varuforsling, var 10-50 dagar per år under 1800-talet(4), alltså i genomsnitt 30 dagar.

I sin lantbrukslära från mitten av 1800-talet räknar Thaers med att en häst kan användas ungefär 300 dagar per år, och att en ox kan användas något kortare tid eller 250 dagar. Det är också möjligt att från uppgifter i detta arbete sluta sig till att ungefär 10 procent av hela användningstiden kan brukas till annat än till direkt jordbruksarbete. Detta skulle då innebära 30 resp 25 dagar.(5)

Dessa tal kan därmed antagas gälla för hela den period som är aktuell för beräkningen, men de gäller som långtidsgenomsnitt; användningstiden kan antagas variera med konjunkturförändringarna. Dessa i sin tur antages vara likartade med dem för produktion av transporttjänster med andra transportmedel. Inrikes sjöfart blir då en naturlig utgångspunkt för tiden fram till 1873 och för tiden därefter blir det järnvägstransporter. För tiden före 1834 har dock ingen konjunkturserie använts utan talen 30 resp 25 gäller då för samtliga år.

Konjunkturserien har erhållits genom att index för den serie i inrikes sjöfart, som utvisar det totala tontalet för ankommande och avgående fartyg i rikets hamnar och lastageplatser(6), knutits samman med index för det intensiva transportarbetet på landets samtliga järnvägar, dvs antal tonkilometer per bankilometer.(7) Naturligtvis kunde de totala tonkilometertalen ha använts, men eftersom senare delen av 1800-talet var ett skede av stark järnvägsutbyggnad, är det naturligt att välja intensitetsmättet.

För den konjunkturserie, som därmed erhöles, beräknades en trend i form av elvaårs löpande medeltal. Därpå beräknades observerat årligt värde i procent av trendvärdet, och detta procenttal applicerades sedan på det antagna långtidsgenomsnittet, 30 dagar för hästanspända transporter. En serie som avspeglar konjunkturrella variationer i användningstiden erhöles därmed.

I dessa användningsdagar ingår dock även de, som går till skjutsning, för vilken produktionen beräknats ovan.(8) Där framgår att t o m 1857 kan två användningsdagar per häst och år antagas åtgå för skjutsning och därefter en. En reducering måste alltså här göras för dessa tal. Serien för antal användningsdagar per häst och

år för transporter med anspanssfordon utanför jordbrukets interna behov återges i tabell T26.

Som nämnts är den årliga användningstiden för oxar något kortare än för hästar eller i genomsnitt 25 dagar för annat än jordbruksarbete. En serie för användningstiden med konjunkturella variationer erhålles genom att reducera motsvarande serie för hästar med 5/30 eller 16,7 procent.

Total produktion

Genom multiplikation av antalet dagar per år, som häst resp oxe används för varutransporter utanför jordbruket med antalet djur i hela landet erhöles det totala antalet dagar, som landets samtliga hästar och oxar användes för sådant arbete. Detta totala antal dividerat med två multiplicerades så med ökedagsverkspris(9) för aktuellt år. Divisionen med två hänger samman med att ökedagsverkspriset avser körkarl med två hästar. Det antages alltså här att detta ökedagsverkspris också gäller för körkarl med två oxar.

En beräkning måste också göras av persontransporter, dvs sådana som sker med anspanssfordon, men som inte sker inom ramen för skjutsväsendet. De här aktuella transporterna kan naturligtvis vara ett komplement till detta, men de består troligen främst av sådant, som skulle kunna karakteriseras som drosktrafik.

Att finna hållpunkter för en skattning av denna del av transporttjänstproduktionen är mycket svårt, betydligt svårare än för varutransporterna. Går man framåt i tiden och gör en parallell med bilismen finner man följande: Av summa bruttoproduktionsvärde för taxirörelse och lastbilsåkerier utgjorde den förra - persontrafiken - följande i procent av helheten:(10)

1970	11,5	1960	20,4	1950	38,5	1930	40,9
1965	15,9	1955	26,9	1946	38,9		

Trots att data hämtats från källor som delvis är tämligen olikartade tycks ett enhetligt mönster för utvecklingen framträda. Under 1930- och 40-talen ligger persontrafikandelen på omkring 40 procent, och därefter sker en kontinuerlig minskning.

För tidigare skeden och för anspanssfordon är det svårare att finna hållpunkter för hela landet motsvarande dessa. För Stockholm finns dock vissa data, som kan anföras:(11)

	a	b	c	a+b
	Antal åkardroskor	Antal hästar i hyrverk	Antal hästar i åkerier (för varuforsling)	a+b+c
1900	306	431	1 899	28,0
1901	333	406	1 961	27,4
1902	333	370	2 043	25,6
1903	333	353	2 205	23,7
1904	333	357	2 398	22,3
1905	333	350	2 391	22,2
1906	333	341	2 361	22,2
1907	333	342	2 649	20,3

Det är dock för det första tveksamt om andel av antalet hästar överensstämmer med andel av bruttoproduktionen. Vidare är det om möjligt ännu mer osäkert om stockholmsandelen är representativ för hela landet. Sannolikt är persontrafiken relativt mer betydande i Stockholm än i övriga landet och särskilt på landsbygden. Talen tycks dock indikera att andelen persontrafik med anspanssfordon är mindre än i biltrafik.

Mot denna bakgrund antages nu att persontrafiken med anspanssfordon upptar 15 procent av det totala antalet "hästdagar", som ovan beräknats, medan resten samt hela trafiken med oxar är godstrafik.

Produktionen av persontransporttjänster med anspanssfordon har sedan beräknats med hjälp av data från skjutsväsendet.(12) Där angavs genomsnittshastigheten till 7 à 8 km per timme och vidare angavs skjutslega per mil. Antages nu att varje häst i persontrafiken användes 6 timmar per dag och att resten är spilltid kan den dagligen tillryggalagda sträckan beräknas. Det är sannolikt att hastigheten ökades under loppet av 1800-talet på grund av att vägarna blev bättre och att hästarnas kvalitet genom avel förbättrades. Därför antages en successiv ökning från 6 till 8 km per timme ha ägt rum. Appliceras så skjutslegan på den totala sträckan erhålles intäkten för persontransporter, alltså produktionen av sådana tjänster (se tabell T26).

Kontrollberäkningar: Eftersom de här gjorda beräkningarna bygger på antaganden och data, som ibland är mycket osäkra, bör det prövas hur resultaten förhåller sig till andra tillgängliga uppgifter och kalkyler utifrån dessa. Produktionskattningen kan då prövas i anslutning till en beräkning av det presterade transportarbetet, alltså antalet tonkilometer, i godstrafik.

Vissa data om den mängd gods, som hästar resp oxar kan dra, existerar liksom om den hastighet med vilken de förflyttar sig. Thornburn använder i sin ovan refererade beräkning talet 350 kg per häst för transportmängden.(13) Talet är något högre än det som anges av Thaers, knappt 340 kg.(14) Fishlow använder i en beräkning avseende USA talet ½ ton för transportmängden med häst. Han säger dessutom att "The half-ton assumption is quite conservative". Detta

uttalande baserar han på en uppgift från en annan författare, att en häst kan dra 1 600 pounds (ca 600 kg).(15)

För ett oxspann, dvs två oxar, finns uppgiften att det kunde dra en last på 680 kg på vintern och 340 kg på sommaren.(16)

Hastigheten måste också beaktas i en beräkning av transportarbetet. Thorburn antar att en häst med last går 30 km på en dag.(17) Fishlow räknar med ett tal på 2,5 miles (4 km) per timme och en användningstid på 8 timmar per dag. Det gör en transportsträcka på 32 km på en dag.(18) Thaers anger att en häst med last kan förflytta sig $2\frac{2}{3}$ - $3\frac{1}{3}$ mil per dag.(19) I en uppslagsbok från 1907 anges talet 3,6 km per timme och en användningstid på 8 timmar, vilket gör en total sträcka på 28,8 km.(20) Slutligen skall en uppgift om hastighet för häst på 3,2-4,3 km per timme hämtad från en annan författare nämnas.(21)

För oxar tycks inte fullt så många uppgifter som för hästar finnas. Dock anger William-Olsson talet 40 km per dag för ett oxspann.(22)

Följande antaganden kan göras utifrån dessa uppgifter. En häst kan dra 350 kg 30 km på en dag och sålunda prestera ett transportarbete på 10,5 tonkilometer. Ett oxspann kan på sommaren dra 340 kg 40 km på en dag och 680 kg på vintern. Det ger 13,6 resp 27,2 tonkilometer per dag. I brist på data för att fördela användningstiden för varutransporter antages att medeltalet, 20,4 tonkilometer per dag, gäller för ett par oxar.

Den enligt ovan angivna teknik skattade produktionssumman för varutransporter med anspanssfordon återges för 1856-1860 i nedanstående sammanställning. Vidare finns det beräknade antalet tonkilometer presterade under resp år. Talen har erhållits genom att antalet användningsdagar för varutransporter multiplicerats med det ovan skattade transportarbetet per dag. Med hjälp av dessa tal erhålles också kostnaden per tonkilometer:

	Produktion 1 000 kr	Transport- arbete 1 000 tonkilometer	Öre per ton- kilometer
1856	24 587	163 950	15,0
1857	26 143	163 950	15,9
1858	23 138	160 799	14,4
1859	24 281	167 100	14,5
1860	25 012	167 100	15,0
Medel- tal	24 632	164 580	15,0

En möjlighet till bedömning av dessa tal finns genom data publicerade i 1859 års järnvägskommittés betänkande. Det gäller 86 uppgifter angående "beloppet av forlönar för varutransporter med dragare per

centner" för olika sträckor fördelade över hela Sverige.(23) Dessa data kan direkt omräknas till öre per tonkilometer, vilket ger en fördelning enligt följande:

a	b	a	b	a	b
Öre/ tonkm	Antal observa- tioner				
12	2	22	4	32	1
13	0	23	10	33	0
14	0	24	8	34	2
15	1	25	8	35	2
16	1	26	8	36	0
17	1	27	8	37	2
18	6	28	4	38	0
19	0	29	3	39	0
20	4	30	1	40	0
21	6	31	3	41	1

63 av samtliga uppgifter, alltså 73 procent, ligger inom intervallet 20-29 öre. Typvärdet är 23, medianvärdet 24,5 och det aritmetiska medelvärdet 25 öre. Det är naturligtvis inte rimligt att hävda att dessa data är representativa för landet. Därtill skulle krävas att uppgifterna insamlats med hjälp av vedertagen modern statistisk teknik samt att ett lämpligt vägningsförfarande tillämpats. Det är dock sannolikt att talen, med tanke på det stora antalet data och deras geografiska spridning, approximerar den storleksordning som var rådande under senare delen av 1850-talet.

De utifrån järnvägskommitténs uppgifter beräknade medeltalen är drygt 60 procent större än den genomsnittskostnad per tonkilometer som erhållits på grundval av produktionsskattningen. Det tyder på att denna är mycket försiktigt gjord och att de tal den ger understiger de "rätta".

En annan kontrollkalkyl har gjorts för år 1905. Produktionssumman för godstransporter detta år blev 42 035 tusen kr, och transportarbetet kan beräknas till 168 050 tusen tonkilometer. Kostnad per tonkilometer blir alltså 25,0 öre.

Följande kalkyl ger utgångspunkter för en jämförelse. För år 1922 finns en uppgift om tonkilometerpris för godstransporter med hästanspant fordon på 80 öre.(24) Det kan räknas tillbaka till 1905. Då var årslönen för en person anställd i jordbruk 42 procent av den för 1922. Motsvarande tal för timlön i industrin var 30 procent och för årslön för kommunalanställd 32 procent.(25) Reduceras tonkilometerpriset 80 öre med dessa tal erhålles ett pris 1905, som ligger tämligen nära det ovan beräknade, 25 öre. Lönerna utgör emellertid inte hela kostnadsposten för varutransport. En annan del är dragdjurens underhåll, där foder är det mest väsentliga. Som indikator på foderprisernas förändring kan havrepriset användas. Det var 1905 80 procent

av motsvarande 1922.(26) En annan indikator är höpriset. Dess nivå 1905 var 76 procent av den 1922,(27) dvs ungefär samma relation som för havre.

Enligt en kalkyl från 1918 angående utgifter för häst och körkarl per dag utförd av Stockholms Akeriägarförening var kuskens avlöning 11,40 kr eller 28 procent av helheten och foderkostnaden 17,24 kr eller 42 procent av helheten.(28) Räknas dessa belopp tillbaka till 1905 med hjälp av index för jordbruksarbetarlön resp höpris erhålles talen 4,09 resp 3,36. Detta ger underlag för att ge lika vikter åt lön och foderkostnad varför tonkilometerpriset 80 öre 1922 kan reduceras. Nivån 1905 skulle då bli 59 procent av den 1922 eller 47 öre.

En annan kontrollmöjlighet är att utgå från någon indexserie, som visar frakternas förändring för något annat transportmedel. Då finns data för inrikes sjöfart att tillgå. Det fraktindex, som ovan användes(29) i kombination med tonkilometerprisdataben(30) visar att fraktpri- set 1905 var 57 procent av det 1922, vilket ger 46 öre för 1905.

En direkt jämförelsemöjlighet finns också. För Malmöhus län finns följande uppgifter för ca 1910:(31)

Mjolktransporter: 0,60 kr per tonkilometer om det är full last i ena riktningen och 90 procents last i den andra. För 50 procent genomgående last blir tonkilometerpriset 1,10 kr.

Bettransporter: 1,25 kr per tonkilometer vid full last i ena riktningen och tomkörning i den andra.

Transporter av väglagningsämnen: 1 kr per tonkilometer med halv last genomgående. För full last skulle således tonkilometerpriset ligga på drygt 50 öre.

Av detta blir slutsatsen att det beräknade tonkilometerpriset 1905 på 25,0 öre och därmed också det totala produktionsbeloppet är för lågt liksom fallet var med produktionen i mitten av 1800-talet.

För att detta omdöme skall vara giltigt krävs emellertid också att tonkilometertalet inte är för högt.

Det för år 1905 beräknade transportarbetet var 168 milj tonkilometer, och det utgör 8,2 procent av det totala transportarbetet på de svenska järnvägarna. En jämförelse kan göras med lastbilarnas transportarbete under 1920-talet:(32)

	Transportar- bete med last- bilar, milj ton- kilometer	Detta i procent av transportarbetet på de svenska järnvägarna
1923	50	1,7
1924	80	2,5
1925	120	3,5
1926	170	4,7
1927	210	5,3
1928	280	8,9
1929	390	8,5
1930	507	11,9
1931	702	20,2

Den andel, som beräknades för dragarfordonen 1905 uppnåddes av lastbilarna redan mot slutet av 1920-talet. Dock är att märka att det gäller lastbilismen totalt dvs även icke-yrkesmässig trafik. Men antas att hälften av den totala lastbilstrafiken utgör yrkesmässig trafik finner man att någon gång under 1930-talets första del uppnås samma procenttal som för 1905.

Dessutom visar en försöksvis gjord uppskattning att transportarbetet med dragarfordon i slutet av 1920-talet bör ha varit av ungefär samma storleksordning som för lastbilarna, alltså mellan 300 och 400 milj tonkilometer.(33)

Ett annat sätt att pröva skattningen är följande: Den totala mängden befördrat gods på de svenska järnvägarna 1905 var 29,1 milj ton.(34) Detta gods transporterades från avsändare till station och sedan från station till mottagare, något som till stor del bör ha skett med dragarfordon. För att i dessa transporter prestera det totala transportarbetet, som ovan beräknats, 168 milj tonkilometer, krävs en medeltransportlängd per ton av 5,8 km. Men då skulle inget återstå för transporter t ex till och från hamnar. Enligt Thorburns beräkningar fraktades i inrikes sjöfart 1893 3,5 och 1913 4,8 milj ton.(35) Antages medeltalet av dessa mängder gälla för 1905 erhålles talet 4,2 milj ton. Läggs detta till järnvägarnas godsmängd skulle en medeltransportlängd på 5 km krävas för att det totala beräknade transportarbetet med dragarfordon skulle presteras enbart för detta. Men då finns ändå en mängd andra transporter kvar, t ex distribution av varor inom tätorter. Det förefaller sålunda som om det beräknade tonkilometertalet snarast är för lågt.

En annan möjlighet till jämförelse finns på löne- och fraktsidan. Det här använda ökedagsverkspriset för 1905 är 5,21 kr, och det gäller, som ovan angivits, för en körkarl och två hästar. Enligt en undersökning betalades i skogsbruk i norra Sverige följande löner:(36)

	Huggare a	Körare (häst och karl) b	$\frac{b}{a}$
1913	3,57	7,56	2,1
1918	13,26	32,52	2,5
1920	11,54	25,33	2,2
1925	5,80	11,25	1,9
1930	5,78	11,06	1,9

För tiden före 1913 finns inte likartade data, men däremot kan man få uppgifter om daglöner för "Forest Maintenance Work". En sådan var 2,39 kr 1913 och 1,78 kr 1905.(37) Om huggarlönen skrivs tillbaka med hjälp av dessa data erhålles 2,66 kr 1905. Antages körarlönen vara dubbelt så stor på grundval av de ovan återgivna relationerna erhålles talet 5,32, vilket då skulle gälla daglön för körkarl med en häst.

Enligt Stockholms åkeritaxa(38) skulle år 1911 dagskörning med enbetsvagn betalas 10 kr och för tvåbetsvagn 18 kr. Tillbakaskrivet till 1905 med hjälp av fraktindex för inrikes sjöfart(39) ger det 9,80 resp 17,70 kr och med hjälp av kommunalarbetarlöner i Stockholm(40) för okvalificerad arbetskraft 8,43 och 15,17 kr.

Av dessa kontrollberäkningar framgår att den skattning, som gjorts av den totala produktionen på grundval av antal dragdjur och ökedagsverkspris ger tal, som sannolikt är för låga. Det är också möjligt att underskattningen blir mera markant ju längre fram i tiden man kommer. Dock synes det inte med hänsyn till den stora osäkerhet som råder vara befogat att ändra den serie, som skattningen ger. Det torde vara bättre att iakttä försiktighet än att överskatta.

Avdragsposter

Hästar: Enligt den kalkyl från 1840-talet, som också användes i avsnittet om skjutsväsendet, var den totala underhållskostnaden för en häst inkl avskrivning drygt 238 rdr.(41) Av detta utgjorde 86 procent foderkostnad. Det antages därmed att foder utgör hela input för hästtransporter, vilket innebär att vagnar etc anses vara av så enkel beskaffenhet att underhållskostnaden är försumbar. Detsamma gäller övriga kostnader.(42)

Med samma överväganden, som gjordes i avsnittet om skjutsväsendet,(43) erhålles en foderkostnad för en häst i mitten av 1850-talet på 300 rdr. Detta tal varierar nu framåt och bakåt med havreprisutvecklingen.(44) Därpå beräknas hur många helårshästar, som skulle behövas för att utföra de här aktuella transporterna, och detta antal multipliceras så med underhållskostnaden, vilket resulterar i en total avdragspost för hästarna och den finns i tabell T27.

Oxar: Enligt den ovan angivna källan kan beräknas att foderkostnaden för en ox är ungefär 1/3 av den för en häst.(45) Det innebär ungefär 100 rdr för mitten av 1850-talet. Gången för beräkning av totalsumman för avdrag motsvarar sedan den, som ovan använts för hästar, och talen återges i tabell T27.

Fördelning på användningsområden

Den produktion av persontransporttjänster med anspanssfordon, som här beräknats och som bl a består av drosktrafik, kan direkt hänföras till konsumtion.

Godstransporttjänsterna bör sedan fördelas på olika användningsområden, och en nära till hands liggande jämförelse är här med lastbilstransporter eftersom direkta uppgifter om vad som transporterats med anspanssfordon inte är tillgängliga. De data om lastbilstransporternas fördelning som finns hänför sig dock till sena tidpunkter, vilket inte hindrar att en genomgång ger vägledning för skattning.

OJ använder data från en undersökning 1950 för att fördela produktionen. Han kommer fram till följande tal:(46)

Jordbruk	10 procent	Byggnads- och anläggningsverksamhet	31 procent
Industri	24 "	Konsumtion	35 "

1943 företogs en biltrafikeräkning, och godsmängden i yrkesmässig biltrafik fördelar sig då enligt följande:(47)

Allmänt handelsgods	6 procent
Lättfördärliga livsmedel	6 "
Lantbrukets gods	9 "
Bränslen	25 "
Skogsprodukter	12 "
Byggnadsindustrins gods	31 "
Övrigt	11 "

På grundval av denna information om godsets art kan inte en fullständig fördelning på för nationalproduktberäkningar relevanta kategorier göras. Dock kan konstateras att jordbruksandelen och andelen för byggnads- och anläggningsverksamhet i stort sett överensstämmer med motsvarande tal för 1950.

En undersökning av Stockholms varutrafik i maj månad 1932 ger en möjlighet till gruppering av det gods, som transporterades till eller från Stockholm med lastbil. I undersökningen redovisas godset fördelat på 70 varugrupper enligt samma indelning, som SJ tillämpar i sin vagnslastgodsstatistik.(48) Resultatet av den här gjorda omgrupperingen är följande:

Jordbruk	4,4 procent	Byggnads- och anläggningsverksamhet	39,2 procent
Industri	23,1 "	Transportväsen	4,5 "
		Konsumtion	33,3 "

Eftersom data för tidigare år inte finns för landsvägstransporternas fördelning på godsslag skall här den för inrikes sjöfart och järnväg anges för att ledning från dessa eventuellt skall erhållas för skattningen. Data för dessa fördelningar har tidigare diskuterats(49) och de är följande (procent):

	Sjöfart		Järnväg
	1873	1913	
Jordbruk	2	5	5
Industri	46	41	24
Byggnadsverksamhet	7	17	11
Transportverksamhet	2	6	3
Konsumtion	43	31	57

En viss likhet finns för storleksordningen mellan dessa tal och de ovan angivna för lastbilstransporter. Men samtidigt kan vissa avvikelser konstateras. Byggnadsmaterial har större andel för vägtransporter, vilket förefaller rimligt eftersom det vanligen är fråga om skrymmande, lågvärdigt gods. Ekonomiskt sett "tål" sådant gods inte långa transporter. (50) Till viss del gäller detta även de transporter som utförs för industrins och jordbrukets behov, varav följer att konsumtionsgodsets andel är mindre. Det är sålunda de olika transportlängderna för å ena sidan järnväg och inrikes sjöfart och å andra sidan vägfordon, som här gör sig gällande.

En bransch, som också bör specificeras, är skogsbruket, där rimligen en del av de här aktuella transporterna används. Då hållpunkter för direkt beräkning inte finns har antagits att deras andel ungefär motsvarar den för träindustrins produktion av hela industrins.

En del av transporterna med anspanssfordon omfattade exportgods. Det har här antagits att andelen var 10 procent av den totala produktionen av transporttjänster. Det är ca hälften av motsvarande för järnvägstransporter i början av 1860-talet.

Mot denna bakgrund antages följande fördelning kunna göras för godstransporter med anspanssfordon:

Jordbruk	5 procent
Skogsbruk	10 "
Industri	25 "
Byggnadsverksamhet	25 "
Transportverksamhet	5 "
Konsumtion	20 "
Export	10 "

Dessa tal används för hela perioden, och de serier som de resulterar i finns i tabell T28.

ANSPANNSFORDON, NOTER:

- 1) Talen finns i HS II, Stockholm 1959. På s 38 f anges källor och kommenteras data.
- 2) BiSOS Litt N, Jordbruk och boskapsskötsel.
- 3) Höijer, E., Tabeller till belysning av det svenska jordbrukets utveckling 1871-1919, Tull- och Traktatkommitténs betänkanden V, Stockholm 1921, Tab 13 a, s 49.
- 4) Thorburn, Th., Sveriges inrikes sjöfart, s 15.
- 5) Thaers, A., Grundsatser i den Rationella Landthushållningen, s 41, 48 f m fl ställen.
- 6) Ovan, avsnittet om inrikes sjöfart.
- 7) Krantz, O., Studier i svensk godstransportutveckling, Bil tab II, s 217.
- 8) Ovan, avsnittet om skjutsning.
- 9) Enligt det riksgenomsnitt som finns beräknat i Jörberg, L., A History of Prices in Sweden, I, s 711 ff.
- 10) 1950-1970: Bilaga 1 till Statistiska Meddelanden N 1972:93, Nationalräkenskaper, 1946: taxiintäkter från Meddelanden från Konjunkturinstitutet Serie B:13, Nationalbokförlag 1946-1950, och data för intäkter i yrkesmässig lastbilstrafik från Statens Biltrafiknämnd, Trafikfaktorer i beställningstrafik för godsbefordran, samt för 1930: Taxiintäkter från NI II s 453 och intäkter i yrkesmässig lastbilstrafik från Krantz/Nilsson, Swedish National Product, s 136.
- 11) Statistisk Årsbok för Stockholms stad, 1904 och 1905.
- 12) Ovan, avsnittet om skjutsning.
- 13) Thorburn, aa, s 15.
- 14) Thaers, aa.
- 15) Fishlow, A., American Railroads and the Transformation of the Ante-Bellum Economy, Harvard University Press, 1965, s 94, n 56.

- 16) William-Olsson, W., Halmstad Nässjö Järnvägar och näringslivet i deras trafikområden, Halmstad 1950, s 55.
- 17) Thorburn, aa.
- 18) Fishlow, aa.
- 19) Thaers, aa, s 48 f. Eftersom det sannolikt är fråga om gamla svenska mil blir sträckan 2,8-3,5 nymil.
- 20) Nordisk Familjebok 1907, uppslagsord dragare.
- 21) Bököngi, S., The Importance of Horse Domestication in Economy and Transport, i Sörbom, P.(ed), Transport Technology and Social Change, Stockholm 1980.
- 22) William-Olsson, aa.
- 23) Underdånigt betänkande af den för undersökningar angående stambanornas lämpligaste sträckning i nåder tillförordnade kommitté, Stockholm 1859, a 104 ff.
- 24) SOU 1923:54, Betänkande angående regelbunden automobiltrafik, s 144 f. Se även Krantz, O., Studier i svensk godstransportutveckling, s 70 f.
- 25) WiS II, Jordbruksarbetarlöner o kommunalarbetarlöner och I, Industriarbetarlöner.
- 26) NI, II, Tabell 68, s 53 f.
- 27) Höpriser enligt Jörberg, aa, s 646, kopplade till öre per deciton enligt SOS Jordbruk och boskapsskötsel.
- 28) Samuelsson, E., Stockholms åkare genom tiderna, Stockholm 1953, s 177.
- 29) Ovan, avsnittet om inrikes sjöfart.
- 30) Krantz, aa, s 190-198.
- 31) Petersson, I., PM angående automobiltrafik för lantbruksändamål, i Wohlin, N., Det svenska jordbrukets inrikes avsättningsförhållanden, s 436 ff. Det är möjligt att Petersson gjort egna beräkningar utifrån Betänkande avgivet av en kommitté, som av Malmöhus läns landsting tillsatts år 1912 för utredning av frågan angående ett förbättrat vägväsende i länet, Lund 1913. Där anges detaljerade transportmängder och transportsträckor för mjölk, bet-

- massa och betor för åren 1912 och 1913, men man räknar med ett genomgående pris på 60 öre per tonkilometer för alla godsslag.
- 32) Krantz, aa, s 189 och 214.
- 33) Krantz, aa, s 170, n 5.
- 34) BiSOS Litt La, Allmän svensk järnvägsstatistik.
- 35) Thorburn, aa, tab 39.
- 36) Sociala Meddelanden, 1919, s 16, samt SOU 1931:20, Arbetslöshetsutredningens betänkande I. Arbetslöshetens omfattning, karaktär och orsaker, s 172.
- 37) WiS II, s 162.
- 38) Åkaretaxa för varuforsling, Stockholm 1911.
- 39) Ovan, avsnittet om inrikes sjöfart.
- 40) WiS II, s 52 ff.
- 41) Thaers, aa, s 43 f.
- 42) Skoning utgör t ex 2 procent av hästens hela underhållskostnad enligt Thaers, aa.
- 43) Ovan, avsnittet om skjutsning.
- 44) Jörberg, aa, s 639 ff.
- 45) Thaers, aa, s 44 f. Det förefaller av de där angivna talen rimligare att räkna med 1/3 än med 1/4 trots att författaren själv räknar med den senare andelen.
- 46) ÖJ, s 183. Han bygger på Bilismen i Sverige 1950.
- 47) Bouvin, S., Några huvudresultat av kommissionens bilgodstrafikräkning veckan 31/1 - 6/2 1943, Statens Trafikkommision, Stockholm 1944, s 5.
- 48) Johansson, O., Stockholms varutrafik med in- och utlandet, Stockholm 1934, s 34-73.
- 49) Ovan, respektive avsnitt.
- 50) Krantz, aa, s 63 ff.

Tabell T26
Anspansfordon: Bruttoproduktion 1800-1910

	Antal användningsdagar för hästar	Antal hästar 1 000	Antal oxar 1 000	Ökedags- verkspris	P r o d u k t i o n		Totalt
					Gods- trans- porter	Person- trans- porter	
a)							
1800	28	342	178	0,60	3 777	2 068	5 845
01	28	343	180	0,63	3 989	2 074	6 063
02	28	345	182	0,63	4 020	2 087	6 107
03	28	346	184	0,64	4 107	2 093	6 200
04	28	348	185	0,66	4 259	2 105	6 364
05	28	349	187	0,69	4 479	2 111	6 590
06	28	350	189	0,74	4 830	2 117	6 947
07	28	352	191	0,74	4 866	2 129	6 995
08	28	353	192	0,85	5 611	2 135	7 746
09	28	355	194	0,98	6 517	2 147	8 664
10	28	356	196	1,16	7 756	2 153	9 909
1811	28	356	198	1,30	8 725	2 153	10 878
12	28	357	200	1,55	10 460	2 159	12 619
13	28	357	204	1,59	10 809	2 159	12 968
14	28	358	206	1,63	11 141	2 165	13 306
15	28	358	207	1,61	11 025	2 165	13 190
16	28	360	209	1,63	11 241	2 177	13 418
17	28	362	211	1,64	11 390	2 189	13 579
18	28	363	212	1,65	11 500	2 195	13 695
19	28	365	213	1,63	11 420	2 208	13 628
20	28	367	214	1,56	10 986	2 220	13 206
1821	28	372	216	1,63	11 617	2 250	13 867
22	28	376	217	1,65	11 858	2 274	14 132
23	28	377	219	1,63	11 775	2 280	14 055
24	28	378	223	1,67	12 167	2 286	14 453
25	28	379	225	1,73	12 668	2 292	14 960
26	28	380	227	1,83	13 468	2 298	15 766
27	28	381	228	1,74	12 848	2 304	15 152
28	28	381	228	1,70	12 553	2 304	14 857
29	28	382	229	1,75	12 964	2 310	15 274
30	28	383	229	1,79	13 282	2 509	15 791

1831	28	384	230	1,79	13 326	2 516	15 842
32	28	385	230	1,80	13 422	2 523	15 945
33	28	385	231	1,79	13 370	2 523	15 893
34	27	385	232	1,83	13 179	2 433	15 611
35	26	385	233	1,83	12 689	2 342	15 031
36	24	384	234	1,85	11 792	2 157	13 949
37	26	384	235	1,87	12 988	2 336	15 524
38	28	386	234	1,88	14 135	2 815	16 950
39	31	388	234	1,88	15 769	2 814	18 583
40	32	389	233	1,88	16 298	2 913	19 211
1841	30	390	232	1,89	14 879	2 948	17 827
42	32	391	232	1,96	17 016	3 153	20 169
43	27	392	235	1,98	14 490	2 667	17 157
44	23	392	239	1,93	12 008	3 124	15 132
45	26	393	243	1,93	13 775	3 541	17 316
46	24	393	246	1,99	13 117	3 268	16 385
47	20	394	250	2,04	11 167	2 730	13 897
48	26	394	252	2,08	15 084	3 550	18 634
49	32	395	253	2,11	19 075	4 380	23 455
50	30	395	254	2,10	17 777	4 106	21 883
1851	33	396	258	2,11	19 884	4 528	24 412
52	28	396	261	2,11	16 827	3 842	20 669
53	25	397	265	2,21	15 764	3 439	19 203
54	26	397	269	2,31	17 280	3 577	20 857
55	28	399	273	2,66	21 707	3 871	25 578
56	28	399	278	2,99	24 587	3 871	28 458
57	28	399	282	3,16	26 143	3 871	30 014
58	27	400	287	2,88	23 138	5 171	28 309
59	29	400	292	2,83	24 281	5 554	29 835
60	29	401	297	2,89	25 012	5 568	30 580
1861	31	401	295	2,96	27 426	5 952	33 378
62	28	403	297	3,04	25 413	5 402	30 815
63	28	404	295	3,11	25 961	5 416	31 377
64	24	407	298	3,11	22 179	4 677	26 856
65	25	402	283	3,06	22 163	4 812	26 975
66	28	403	285	3,00	24 647	6 825	31 472
67	27	407	285	2,85	22 651	6 646	29 297
68	31	377	252	2,87	24 019	7 068	31 087
69	31	392	264	2,82	24 615	7 350	31 965
70	28	392	270	2,88	22 766	6 638	29 404

1871	28	392	271	3,02	23 909	7 271	31 180
72	30	398	281	3,55	30 983	7 909	38 892
73	30	401	289	4,42	39 204	7 969	47 173
74	37	391	286	4,55	49 447	12 478	61 925
75	33	398	296	4,48	44 235	11 328	55 563
76	32	398	295	4,44	42 370	10 985	53 355
77	30	395	291	4,37	38 540	10 221	48 761
78	24	397	294	3,91	27 329	8 218	35 547
79	21	396	291	3,59	21 568	7 173	28 741
80	26	395	289	3,71	27 987	8 858	36 845
1881	31	389	285	3,85	34 544	12 454	46 998
82	33	396	288	3,91	38 044	13 496	51 540
83	32	399	288	4,00	37 834	13 186	51 020
84	30	401	284	4,04	35 571	12 424	47 995
85	28	406	280	3,98	32 602	11 740	44 342
86	25	411	272	3,80	27 447	11 060	38 507
87	26	409	263	3,55	26 314	11 446	37 760
88	28	412	262	3,69	29 693	12 417	42 110
89	31	413	254	3,88	34 417	13 781	48 198
90	29	420	254	3,97	33 155	13 111	46 266
1891	28	423	252	4,11	33 117	12 749	45 866
92	26	427	249	4,14	30 873	11 950	42 823
93	26	429	244	4,14	30 737	12 006	42 743
94	28	433	242	4,14	33 355	13 050	46 405
95	28	436	241	4,16	33 614	13 141	46 755
96	29	441	236	4,05	33 961	14 457	48 418
97	30	443	233	4,29	37 225	15 023	52 248
98	31	446	230	4,57	41 043	15 629	56 672
99	31	448	225	4,93	44 074	15 699	59 773
1900	30	453	219	5,10	43 976	15 362	59 338
01	28	458	212	5,05	40 371	14 773	55 144
02	27	459	207	5,01	38 314	14 277	52 591
03	29	462	201	5,13	42 100	15 434	57 534
04	29	462	190	5,21	42 040	15 434	57 474
05	29	468	184	5,21	42 035	15 635	57 670
06	29	475	178	5,51	46 479	17 357	63 836
07	29	477	171	5,93	48 045	17 430	65 475
08	28	484	165	6,21	48 628	17 075	65 703
09	27	489	159	6,17	46 572	16 635	63 207
10	28	492	153	6,21	48 285	17 358	65 643

a) Här anges endast serien för hästar. För godstransporter utnyttjas den till 85 och för persontransport till 15%. Användningstiden för oxar är 3 dagar kortare till 1858 och därefter 4 dagar kortare. Användningstiden för skjutskörning har då först subtraherats.

Tabell T27

Anspanssfordon: Avdragsposter och nettoproduktion 1800-1910

	Av- drags- post häst	Av- drags- post oxe	Netto- prod	Av- drags- post häst	Av- drags- post oxe	Netto- prod
1800	2 828	438	2 579			
01	2 645	413	3 005	1831	5 493	979 9 370
02	2 060	322	4 047	32	4 338	771 10 836
03	2 184	346	3 670	33	3 953	706 11 234
04	2 308	365	3 690	34	4 331	773 10 507
05	2 301	367	3 922	35	4 071	695 10 265
06	2 853	458	3 636	36	4 432	750 8 767
07	3 207	518	3 270	37	5 770	996 8 558
08	4 626	749	2 371	38	5 675	983 10 006
09	3 291	535	4 838	39	5 818	1 019 11 746
10	3 015	494	6 400	40	5 506	962 12 379
1811	4 424	732	5 722	1841	4 625	795 12 407
12	6 932	1 156	4 531	42	5 285	915 13 969
13	5 848	995	6 125	43	4 788	850 11 519
14	4 935	845	7 526	44	3 345	591 11 196
15	5 464	694	7 032	45	5 074	925 11 317
16	5 178	895	7 345	46	5 545	1 012 9 828
17	4 918	853	7 808	47	4 183	752 8 962
18	5 975	1 039	7 014	48	4 385	827 13 422
19	6 387	1 109	6 132	49	5 249	1 016 17 190
20	4 692	814	7 700	50	5 665	1 093 15 125
1821	4 043	699	9 125	1851	7 478	1 476 15 458
22	4 762	818	8 552	52	5 822	1 142 13 705
23	3 826	661	9 568	53	6 132	1 201 11 870
24	3 892	681	9 880	54	6 378	1 274 13 205
25	4 285	757	9 918	55	9 182	1 870 14 526
26	7 865	1 398	6 503	56	9 884	2 050 16 524
27	4 536	808	9 808	57	8 082	1 700 20 232
28	3 815	683	10 359	58	6 827	1 391 20 091
29	4 365	779	10 130	59	7 283	1 528 21 024
30	4 637	825	10 329	60	7 567	1 610 21 403

1861	8 142	1 739	23 497	1891	8 180	1 392	36 294
62	6 779	1 427	22 609	92	6 733	1 107	34 983
63	6 521	1 361	23 495	93	7 449	1 195	34 099
64	5 227	1 063	20 566	94	6 366	1 017	39 022
65	5 894	1 162	19 919	95	6 254	988	39 513
66	7 246	1 464	22 762	96	7 117	1 094	40 207
67	8 291	1 665	19 341	97	8 155	1 239	42 854
68	10 189	1 977	18 921	98	8 622	1 291	46 759
69	7 387	1 444	23 134	99	9 334	1 361	49 078
70	7 377	1 452	20 575	1900	8 823	1 232	49 783
1871	7 173	1 417	22 590	01	8 802	1 164	45 178
72	8 468	1 727	28 697	02	8 594	1 101	42 896
73	9 596	1 998	35 579	03	8 833	1 104	47 597
74	13 047	2 837	46 041	04	10 190	1 204	46 080
75	10 439	2 274	42 850	05	9 644	1 090	46 936
76	10 777	2 330	40 248	06	10 025	1 036	52 775
77	10 095	2 148	36 518	07	10 673	1 060	53 742
78	6 186	1 273	28 088	08	9 746	910	55 047
79	5 292	1 049	22 400	09	9 345	825	53 037
80	7 283	1 503	28 059	10	9 534	812	55 297
1881	8 810	1 874	36 314				
82	8 373	1 784	41 383				
83	8 089	1 703	41 228				
84	7 708	1 577	38 710				
85	7 024	1 384	35 934				
86	6 041	1 119	31 347				
87	5 144	933	31 683				
88	6 091	1 107	34 912				
89	7 198	1 285	39 715				
90	6 917	1 202	38 147				

Tabell T28

Anspanssfordon: Fördelning på användningsområden 1800-1910

	Jord- bruk	Skogs- bruk	Industri	Byggnads- verksam- het	Trans- porter	Konsum- tion	Export
1800	292	584	1 461	1 461	292	1 169	584
01	303	606	1 515	1 515	303	1 212	606
02	305	610	1 526	1 526	305	1 221	610
03	310	620	1 550	1 550	310	1 240	620
04	318	636	1 591	1 591	318	1 272	636
05	329	659	1 647	1 647	329	1 318	659
06	347	694	1 736	1 736	347	1 389	694
07	349	699	1 748	1 748	349	1 399	699
08	387	774	1 936	1 936	387	1 549	774
09	433	866	2 166	2 166	433	1 732	866
10	495	990	2 477	2 477	495	1 981	990
1811	543	1 087	2 719	2 719	543	2 175	1 087
12	630	1 261	3 154	3 154	630	2 523	1 261
13	648	1 296	3 242	3 242	648	2 593	1 296
14	665	1 330	3 326	3 326	665	2 661	1 330
15	659	1 319	3 297	3 297	659	2 638	1 319
16	670	1 341	3 354	3 354	670	2 683	1 341
17	678	1 357	3 394	3 394	678	2 715	1 357
18	684	1 369	3 423	3 423	684	2 739	1 369
19	681	1 362	3 407	3 407	681	2 725	1 362
20	660	1 320	3 301	3 301	660	2 641	1 320
1821	693	1 386	3 466	3 466	693	2 773	1 386
22	706	1 413	3 533	3 533	706	2 826	1 413
23	702	1 405	3 513	3 513	702	2 811	1 405
24	722	1 445	3 613	3 613	722	2 890	1 445
25	748	1 496	3 740	3 740	748	2 992	1 496
26	788	1 576	3 941	3 941	788	3 153	1 576
27	757	1 515	3 788	3 788	757	3 030	1 515
28	742	1 485	3 714	3 714	742	2 971	1 485
29	763	1 527	3 818	3 818	763	3 054	1 527
30	789	1 579	3 947	3 947	789	3 158	1 579

1831	792	1 584	3 960	3 960	792	3 168	1 584
32	797	1 594	3 986	3 986	797	3 189	1 594
33	794	1 589	3 973	3 973	794	3 178	1 589
34	780	1 561	3 902	3 902	780	3 122	1 561
35	751	1 503	3 757	3 757	751	3 006	1 503
36	697	1 394	3 487	3 487	697	2 789	1 394
37	776	1 552	3 881	3 881	776	3 104	1 552
38	847	1 695	4 237	4 237	847	3 390	1 695
39	929	1 858	4 645	4 645	929	3 716	1 858
40	960	1 921	4 802	4 802	960	3 842	1 921

1841	891	1 782	4 456	4 456	891	3 565	1 782
42	1 008	2 016	5 042	5 042	1 008	4 033	2 016
43	857	1 715	4 289	4 289	857	3 431	1 715
44	756	1 513	3 783	3 783	756	3 026	1 513
45	865	1 731	4 329	4 329	865	3 463	1 731
46	819	1 638	4 096	4 096	819	3 277	1 638
47	694	1 389	3 474	3 474	694	2 779	1 389
48	931	1 863	4 658	4 658	931	3 726	1 863
49	1 172	2 345	5 863	5 863	1 172	4 691	2 345
50	1 094	2 188	5 470	5 470	1 094	4 376	2 188

1851	1 220	2 441	6 103	6 103	1 220	4 882	2 441
52	1 033	2 066	5 167	5 167	1 033	4 133	2 066
53	960	1 920	4 800	4 800	960	3 840	1 920
54	1 042	2 085	5 214	5 214	1 042	4 171	2 085
55	1 278	2 557	6 394	6 394	1 278	5 115	2 557
56	1 422	2 845	7 114	7 114	1 422	5 691	2 845
57	1 500	3 001	7 503	7 503	1 500	6 002	3 001
58	1 415	2 830	7 077	7 077	1 415	5 661	2 830
59	1 491	2 983	7 458	7 458	1 491	5 967	2 983
60	1 529	3 058	7 645	7 645	1 529	6 116	3 058

1861	1 668	3 337	8 344	8 344	1 668	6 675	3 337
62	1 540	3 081	7 703	7 703	1 540	6 163	3 081
63	1 568	3 137	7 844	7 844	1 568	6 275	3 137
64	1 342	2 685	6 714	6 714	1 342	5 371	2 685
65	1 348	2 697	6 743	6 743	1 348	5 395	2 697
66	1 573	3 147	7 868	7 868	1 573	6 294	3 147
67	1 464	2 929	7 324	7 324	1 464	5 859	2 929
68	1 554	3 108	7 771	7 771	1 554	6 217	3 108
69	1 598	3 196	7 991	7 991	1 598	6 393	3 196
70	1 470	2 940	7 351	7 351	1 470	5 880	2 940

1871	1 559	3 118	7 795	7 795	1 559	6 236	3 118
72	1 944	3 889	9 723	9 723	1 944	7 778	3 889
73	2 358	4 717	11 793	11 793	2 358	9 434	4 717
74	3 096	6 192	15 481	15 481	3 096	12 385	6 192
75	2 778	5 556	13 890	13 890	2 778	11 112	5 556
76	2 667	5 335	13 338	13 338	2 667	10 671	5 335
77	2 438	4 876	12 190	12 190	2 438	9 752	4 876
78	1 777	3 554	8 886	8 886	1 777	7 109	3 554
79	1 437	2 874	7 185	7 185	1 437	5 748	2 874
80	1 842	3 684	9 211	9 211	1 842	7 369	3 684

1881	2 349	4 699	11 749	11 749	2 349	9 399	4 699
82	2 577	5 154	12 885	12 885	2 577	10 308	5 154
83	2 551	5 102	12 755	12 755	2 551	10 204	5 102
84	2 399	4 799	11 998	11 998	2 399	9 599	4 799
85	2 217	4 434	11 085	11 085	2 217	8 868	4 434
86	1 925	3 850	9 626	9 626	1 925	7 701	3 850
87	1 888	3 776	9 440	9 440	1 888	7 552	3 776
88	2 105	4 211	10 527	10 527	2 105	8 422	4 211
89	2 409	4 819	12 049	12 049	2 409	9 639	4 819
90	2 313	4 626	11 566	11 566	2 313	9 253	4 626

1891	2 293	4 586	11 466	11 466	2 293	9 173	4 586
92	2 141	4 282	10 705	10 705	2 141	8 564	4 282
93	2 137	4 274	10 685	10 685	2 137	8 548	4 274
94	2 320	4 640	11 601	11 601	2 320	9 281	4 640
95	2 337	4 675	11 688	11 688	2 337	9 351	4 675
96	2 420	4 841	12 104	12 104	2 420	9 683	4 841
97	2 612	5 224	13 062	13 062	2 612	10 449	5 224
98	2 833	5 667	14 168	14 168	2 833	11 334	5 667
99	2 988	5 977	14 943	14 943	2 988	11 954	5 977
1900	2 966	5 933	14 834	14 834	2 966	11 867	5 933

01	2 757	5 514	13 786	13 786	2 757	11 028	5 514
02	2 629	5 259	13 147	13 147	2 629	10 518	5 259
03	2 876	5 753	14 383	14 383	2 876	11 506	5 753
04	2 873	5 747	14 368	14 368	2 873	11 494	5 747
05	2 883	5 767	14 417	14 417	2 883	11 534	5 767
06	3 191	6 383	15 959	15 959	3 191	12 767	6 383
07	3 273	6 547	16 368	16 368	3 273	13 095	6 547
08	3 285	6 570	16 425	16 425	3 285	13 140	6 570
09	3 160	6 320	15 801	15 801	3 160	12 641	6 320
10	3 282	6 564	16 410	16 410	3 282	13 128	6 564

JÄRNVÄGAR

De svenska järnvägarnas historia är väl känd vad avser trafikutvecklingen och olika aspekter av den ekonomiska utvecklingen.(1) Det finns också i den offentliga statistiken ett omfattande material, som belyser olika sidor av verksamheten.(2) Denna omfattande dokumentering gör att de serier, som använts i tidigare historiska nationalräkenskaper för Sverige vilar på stabil grund. Få förändringar av dessa serier har därför behövt göras här.

Ett tillägg, delvis baserat på översiktliga beräkningar, har gjorts för tiden 1856-61. Visserligen fanns även under ett antal år dessförinnan några enskilda järnvägar,(3) men deras bidrag till nationalprodukten var inte av sådan omfattning att det finns anledning att beakta dem här.

Bruttoinkomster

För de statliga järnvägarna (SJ) erhålles uppgifter direkt från den officiella järnvägsstatistiken för samtliga år från och med 1856. Den aktuella serien är densamma, som används i NI. Detta gäller även för de enskilda järnvägarnas (EJ) bruttoinkomster, vilka finns i officiell statistik från och med 1866. För tiden dessförinnan har EJ:s bruttoinkomster beräknats med utgångspunkt från antagandet att de normalspåriga järnvägarna har samma inkomst per km banlängd som SJ, och de smalspåriga har halva denna genomsnittsinkomst. Till grund för dessa antaganden ligger jämförelser för senare år. Serierna för SJ, EJ och totalt återfinns i tabell T29.

Avdragsposter

I NI räknas bränsle o d samt underhåll och avskrivningar som avdragsposter för SJ resp EJ. Eftersom beräkningen här inte avses leda fram till nettonationalprodukt beaktas dock inte avskrivningar i detta sammanhang. De övriga två posterna är däremot relevanta, och det finns ingen anledning att räkna in några ytterligare.

Serien för bränsle m m för SJ har liksom i NI hämtats direkt från den offentliga järnvägsstatistiken. Därvid har inräknats bränsle för lokomotiv och material för lokomotivens och vagnarnas smörjning, putsning, renhållning, belysning etc. Motsvarande redovisas däremot inte för EJ. I NI har den genomsnittliga bränslekostnaden per tågkilometer resp - för en senare period - per vagnaxelkilometer för SJ antagits gälla även för EJ, varigenom en beräkning möjliggjorts. Numera föreligger emellertid en beräkning av värdet för EJ:s kolkonsumtion 1871-1914, och på samma ställe anges även SJ:s kolkonsumtion och senare kol- och koksinköp för samma tid.(4) Givetvis används dessa beräkningsresultat här.

Den avdragsserie, som beräknats för SJ utifrån den officiella statistiken, sätts i relation till den kolkonsumtionsserie för SJ, som Modig redovisar. Denna relation multipliceras så med kolkonsumtionsserien för EJ varvid resultatet blir en avdragsserie. Med andra ord antages att andelen för annat än bränsle av de totala avdragen är densamma för SJ som för EJ. Modigs serie för SJ står för kolkonsumtion till 1886 och därefter för årliga inköp. De senare behöver inte sammanfalla med årlig konsumtion på grund av att en upplagring kan ske vissa år medan en lageravveckling kan ske under andra. Serien visar därigenom ett ryckigt förlopp. Därför antages att för perioden efter 1886 gäller ett påslag på 15 procent för annat än bränsle på EJ:s kolkonsumtionsserie. Denna procentsats baseras på ett genomsnitt för perioden 1880/85 för SJ.

För tiden före 1871 finns ingen motsvarande serie för kolkonsumtion samlad. Därför har antagits att kostnaden för bränsle etc för SJ per kilometer banlängd också gäller för EJ:s normalspårnät. För EJ:s smalspårnät antages en kostnad som är hälften av den för de normalspåriga banorna.

Underhåll och avskrivningar har beräknats i NI utifrån den officiella järnvägsstatistiken. Serierna kan dock inte användas direkt här eftersom avskrivningar ej skall ingå. Dessutom finns numera av Nicander särskilt beräknade serier (vilka till en del dock bygger på NI). Denna serie, "Underhållskostnader vid Sveriges järnvägar", (5) vilken finns från och med 1861 används här. För åren 1856-60 har en skattning gjorts så att andelen avdrag av bruttoinkomsterna totalt för 1861/65 även antages gälla för de tidigare åren. Detta ger totala avdrag, vilka minskade med dem för bränsle etc, som tidigare beräknats, ger underhållskostnaderna.

Avdragsserien finns i tabell T30 och nettovärdet för järnvägarna i tabell T31.

Bruttoproduktionens fördelning på användningsområden

Den serie för bruttoproduktionen, som här använts, överensstämmer, som framgått, med den i NI från och med 1861. Den har också fördelats på användningsområden där, och det saknas anledning att ändra de grunder, som använts för fördelningen. En modifiering har dock gjorts genom att konsumtionsposten och den som gäller transport av varaktiga konsumtionsvaror förts samman.

För tiden före 1861 har fördelningen gjorts på grundval av andelarna (i procent) för de olika posterna för tiden 1861/65.

Fördelningen återges i tabell T32.

JÄRNVÄGAR, NOTER:

- 1) Ett antal omfattande jubileumsskrifter har utgivits: Statens järnvägar 1856-1906, I-IV, Stockholm 1906, Statens järnvägar 1906-1931, I-II, Stockholm 1931, Sveriges Järnvägar 100 år, Stockholm 1956, Svenska Järnvägsföreningen 1876-1926, I-IV, Stockholm 1926, Elander, N./Bouvin, S., Svenska Järnvägsföreningen 1926-1945, Stockholm 1946. I den förstnämnda skriften ingår ett avsnitt av Heckscher, vilket senare i utvidgad form utgavs, Heckscher, E., Till belysning af järnvägarnas betydelse för Sveriges ekonomiska utveckling, Stockholm 1907. Den politiska historien behandlas i Oredsson, S., Järnvägarna och det allmänna, Lund 1969. Den ekonomiska historien har studerats inom ramen för ett särskilt forskningsprojekt, Transportsektorn och svensk ekonomisk tillväxt 1850-1964, vilket resulterat i följande arbeten, Modig, H., Järnvägarnas efterfrågan och den svenska industrin 1860-1914, Uppsala 1971, Krantz, O., Studier i svensk godstransportutveckling med särskild hänsyn till lastbilismens expansion efter 1920, Lund 1972, och Nicander, E., Järnvägsinvesteringar i Sverige 1849-1914, Lund 1980.
- 2) BiSOS Litt L, Statens järnvägstrafik 1865-1910 och Allmän järnvägsstatistik 1878-1910, SOS Statens järnvägar 1911-1952 och Allmän järnvägsstatistik 1911-1952 samt SOS Sveriges järnvägar från och med 1933.
- 3) Nicander, E., aa, s 1, samt Bodstedt, I., Historik över Sveriges småbanor 1802-1865, Stockholm 1945.
- 4) Modig, H., aa, tabell 26, s 173.
- 5) Nicander, E., aa, tabell IX, s 150.

Tabell T29

Järnvägar: Bruttoproduktion 1856-1910

	SJ	EJ	Summa	SJ	EJ	Summa	
1856	11	123	134	1886	19 236	18 760	37 996
57	165	388	553	87	18 451	19 100	37 551
58	371	496	867	88	20 793	20 580	41 373
59	651	603	1 254	89	22 201	23 657	45 858
60	887	683	1 570	90	21 973	25 426	47 399
61	1 176	768	1 944	91	22 286	26 845	49 131
62	1 607	760	2 367	92	22 522	27 231	49 753
63	2 889	947	3 836	93	23 024	28 089	51 153
64	3 462	998	4 460	94	23 362	30 723	54 085
65	4 480	1 928	6 408	95	27 248	33 195	60 443
1866	5 064	2 382	7 446	1896	31 773	33 325	65 097
67	6 017	3 152	9 169	97	36 102	36 512	72 614
68	6 161	3 443	9 604	98	37 824	39 400	77 224
69	6 221	3 682	9 903	99	41 446	42 161	83 607
70	6 791	4 013	10 804	1900	44 626	45 671	90 297
71	7 785	4 087	11 872	01	45 211	45 710	90 921
72	9 211	4 511	13 722	02	46 418	45 923	92 341
73	11 710	5 690	17 400	03	50 677	49 703	100 380
74	14 109	7 399	21 508	04	52 937	52 735	105 672
75	15 110	9 832	24 942	05	54 737	55 003	109 740
1876	16 609	11 243	27 852	1906	60 017	59 260	119 277
77	16 346	13 397	29 743	07	64 063	63 546	127 609
78	14 686	13 315	28 001	08	64 321	63 045	127 366
79	14 310	12 317	26 627	09	63 976	61 120	125 096
80	16 490	16 019	32 509	10	72 131	68 843	140 974
81	18 073	17 227	35 300				
82	19 155	18 540	37 695				
83	20 001	19 031	39 032				
84	19 808	19 119	38 927				
85	20 061	19 239	39 300				

Tabell T30

Järnvägar: Avdragsposter 1856-1910

	Bränsle etc		Rep + underhåll	Summa
	SJ	EJ		
1856	8	8	20	36
57	22	28	98	148
58	40	36	155	231
59	60	45	230	335
60	73	48	298	419

1861	80	50	429	559
62	161	50	485	696
63	256	80	779	1 115
64	305	81	915	1 301
65	299	132	981	1 412
66	359	152	844	1 355
67	441	201	1 279	1 921
68	440	201	1 556	2 197
69	429	189	1 416	2 034
70	413	182	1 526	2 121

1871	453	177	1 760	2 390
72	631	309	2 045	2 985
73	1 153	357	2 592	4 102
74	1 287	376	2 409	4 072
75	1 358	547	3 897	5 802
76	1 417	573	4 451	6 441
77	1 345	664	4 857	6 866
78	1 179	686	4 302	6 167
79	1 084	657	3 900	5 641
80	967	931	4 595	6 493

1881	1 061	970	5 426	7 457
82	1 076	990	5 752	7 818
83	1 252	1 098	5 899	8 249
84	1 186	978	5 786	7 950
85	1 170	1 003	6 046	8 219
86	1 143	902	5 744	7 789
87	1 116	1 049	5 421	7 586
88	1 295	1 267	6 036	8 598
89	1 391	1 693	6 914	9 998
90	1 688	2 346	6 948	10 982

1891	1 756	2 278	7 842	11 876
92	1 770	1 970	7 697	11 437
93	1 711	2 048	8 298	12 057
94	1 628	2 451	8 371	12 450
95	2 226	2 999	9 052	14 277
96	2 359	3 036	9 600	14 995
97	2 690	3 462	10 612	16 764
98	3 281	4 142	11 366	18 789
99	4 193	4 711	13 046	21 950
1900	6 679	7 620	14 192	28 491

1901	6 488	5 917	14 928	27 333
02	5 734	5 562	14 758	26 054
03	5 840	6 001	16 146	27 987
04	5 627	6 002	16 707	28 336
05	5 502	5 111	17 075	27 688
06	6 295	5 888	18 421	30 574
07	7 372	7 281	20 157	34 810
08	8 089	6 664	21 027	35 780
09	7 382	6 128	19 955	33 465
10	7 317	6 240	21 543	35 010

Tabell T31

Järnvägar: Förädlingsvärde 1856-1910

1856	98	1876	21 411	1896	50 102
57	405	77	22 877	97	55 850
58	636	78	21 834	98	58 424
59	918	79	20 986	99	61 657
60	1 151	80	26 016	1900	61 806
61	1 365	81	27 843	01	63 587
62	1 671	82	29 876	02	66 287
63	2 721	83	30 783	03	72 393
64	3 159	84	30 977	04	77 336
65	4 996	85	31 081	05	82 051
1866	6 091	1886	30 207	1906	88 703
67	7 248	87	29 965	07	92 799
68	7 407	88	32 775	08	91 586
69	7 869	89	35 860	09	91 631
70	8 683	90	36 417	10	105 964
71	9 482	91	37 255		
72	10 737	92	38 316		
73	13 298	93	39 096		
74	17 436	94	41 635		
75	19 140	95	46 166		

Tabell T32

Järnvägar: Fördelning på användningsområden 1856-1910

	Export- gods	Jord- bruk	Indu- stri	Bygg- nads- verk- samhet	Trans- porter	Konsum- tion
1856	32	5	12	5	4	73
57	135	24	52	24	12	304
58	211	38	81	38	20	476
59	305	54	117	54	32	689
60	382	68	147	68	40	863
1861	471	82	179	82	60	1 069
62	476	83	374	83	67	1 282
63	786	98	393	196	98	2 262
64	892	99	595	198	198	2 478
65	1 627	203	915	406	203	3 153
66	1 887	209	1 048	524	209	3 565
67	2 690	298	1 494	597	199	3 886
68	2 801	300	1 500	700	200	4 101
69	2 900	300	1 600	700	200	4 201
70	3 301	400	1 800	800	200	4 301
1871	3 591	399	1 895	897	199	4 888
72	4 006	500	2 203	1 001	200	5 809
73	4 999	599	2 899	1 199	199	7 499
74	6 102	700	3 401	1 500	300	9 503
75	6 983	885	3 836	1 672	393	10 721
76	8 086	998	4 392	1 996	499	11 879
77	8 612	1 101	4 806	2 103	500	12 618
78	8 000	1 000	4 300	2 000	600	12 100
79	7 807	1 001	4 304	1 901	600	11 011
80	9 902	1 200	5 201	2 400	700	13 103
1881	10 769	1 296	5 983	2 592	698	13 960
82	11 498	1 399	6 398	2 799	799	14 797
83	11 979	1 497	6 588	2 894	898	15 173
84	11 708	1 400	6 504	2 902	800	15 610
85	11 799	1 499	6 499	2 899	999	15 599
86	11 298	1 399	6 199	2 699	999	15 398
87	10 885	1 298	5 992	2 696	1 098	15 579
88	12 391	1 499	6 895	2 998	1 199	16 389
89	13 987	1 698	7 792	3 396	1 298	17 683
90	14 299	1 699	7 799	3 499	1 199	18 899

1891	14 809	1 801	8 105	3 602	1 400	19 412
92	15 015	1 801	8 208	3 703	1 401	19 620
93	15 315	1 902	8 409	3 804	1 401	20 321
94	16 195	1 999	8 897	3 898	1 499	21 594
95	19 613	2 101	9 606	4 303	1 601	23 216
96	20 999	2 299	10 399	4 699	1 599	25 098
97	22 704	2 500	11 402	5 100	1 700	29 205
98	24 704	2 700	12 202	5 400	1 900	30 305
99	24 802	3 000	13 701	6 100	2 100	33 902
1900	25 171	3 496	15 781	6 992	2 097	36 758
01	23 353	3 592	16 367	7 185	2 495	37 924
02	22 161	3 893	17 270	7 686	2 695	38 633
03	23 795	4 199	19 096	8 498	2 699	42 091
04	25 493	4 498	20 094	8 897	2 799	43 888
05	26 509	4 601	20 407	9 103	3 001	46 116
06	28 839	5 024	22 508	9 948	3 115	49 841
07	29 895	5 216	23 675	10 533	3 410	54 875
08	29 785	5 114	23 066	10 229	3 710	55 459
09	28 234	5 023	22 406	10 047	3 717	55 665
10	34 160	5 642	25 494	11 285	3 627	60 762

POSTBEFORDRAN

Det svenska postverket har anor tillbaka till 1600-talet. Genom att det under hela sin existens varit en statlig inrättning finns dess verksamhet dokumenterad.(1) Därmed finns tal för bruttoinkomsten långt tillbaka och de återges fr o m 1800 i tabell T33. För tiden fram till 1821 har de hämtats från postverkets huvudböcker och fram till 1850 från "Rikets Höglofl. Ständers Revisorers Berättelse" för de olika åren.(2) För tiden därefter har talen hämtats från BiSOS Litt M.

Avdragsposter

I stort sett har avdragsposterna (tabell T33) beräknats på samma sätt som i NI.(3) Fr o m 1860 räknas till avdrag för transporter, kostnader för postbefordran med järnväg och sjöledes. För tiden 1850-60 räknas båttransporter dit.(4) Som avdrag under "övrigt" räknas posten expensmedel tillbaka till 1864. Den innehåller förbrukningsartiklar, kontorshyra m m. För tiden 1850-64 finns en serie för kontorshyra och expenser(5), och förändringarna i den har knutits till talet för 1864.

För tiden fram till 1850 har andelen för de båda avdragsposterna av bruttoinkomsten 1850/55 antagits gälla.

Fördelning på användningsområden

Denna fördelning (tabell T34) har gjorts på samma sätt som i NI(6), vilket i praktiken innebär att den procentuella fördelningen där applicerats på bruttoinkomsttalen. För tiden före 1861 har den genomsnittliga fördelningen 1861/65 antagits gälla.

POSTBEFORDRAN, NOTER:

- 1) En historisk översikt finns i BiSOS Litt M, Generalpoststyrelsens Berättelse om Postverkets förvaltning under förutgångne år, 1864, s 3 ff.
- 2) Riksarkivet: Överpostdirektören, huvudböcker samt Riksdagens protokoll, Bihang. För tiden 1821-1840 finns uppgifterna samlade i Arkivet 1-3, Stockholm 1841-42.
- 3) NI II, s 456 ff.
- 4) BiSOS Litt M, 1864, s 108.
- 5) aa, s 108.
- 6) NI II, s 458 ff.

Tabell T33

Postbefordran: Produktion 1800-1910

	Inkomster	Avdragsposter		Netto- produk- tion
		Trans- porter järnväg o sjöfart	Övrigt	
1800	251	25	17	209
01	279	27	19	233
02	290	28	20	242
03	286	28	19	239
04	267	26	18	223
05	266	26	18	255
06	264	26	18	220
07	304	30	21	253
08	237	23	16	198
09	258	25	18	215
10	319	31	22	266
1811	302	30	21	251
12	322	32	22	268
13	366	36	25	305
14	390	38	26	326
15	413	41	28	344
16	401	39	27	335
17	398	39	27	332
18	307	30	21	256
19	429	42	29	358
20	415	41	27	347
1821	503	49	34	420
22	492	48	33	411
23	481	47	32	402
24	494	48	33	413
25	534	52	36	446
26	545	53	36	456
27	568	56	38	474
28	581	57	39	485
29	593	58	40	495
30	622	61	42	519

1831	705	69	47	589
32	720	71	48	601
33	765	75	51	639
34	781	77	52	652
35	820	80	55	685
36	843	83	56	704
37	877	86	59	732
38	905	89	61	755
39	936	92	63	781
40	949	93	64	792
1841	909	89	61	759
42	908	89	61	758
43	915	90	61	764
44	918	90	61	767
45	937	92	63	782
46	943	92	63	788
47	957	94	64	799
48	1 103	108	74	921
49	985	97	66	822
50	1 171	95	77	999
1851	1 178	77	81	1 020
52	1 207	90	107	1 010
53	1 281	102	85	1 094
54	1 365	206	78	1 081
55	1 389	174	80	1 135
56	1 506	186	88	1 232
57	1 619	241	108	1 270
58	1 519	224	121	1 174
59	1 571	221	121	1 229
60	1 695	185	124	1 386
1861	1 772	171	127	1 474
62	1 926	177	158	1 591
63	2 129	237	169	1 723
64	2 279	376	178	1 725
65	2 471	341	176	1 954
66	2 237	300	187	1 750
67	2 251	279	194	1 778
68	2 276	284	179	1 813
69	2 214	232	181	1 801
70	2 347	230	181	1 936

1871	2 443	224	179	2 040
72	2 763	250	203	2 310
73	3 162	328	259	2 575
74	3 680	419	325	2 936
75	4 023	535	311	3 177
76	4 412	710	317	3 385
77	4 727	676	315	3 733
78	4 706	691	308	3 707
79	4 651	723	300	3 628
80	5 132	760	300	4 072
1881	5 427	800	307	4 320
82	5 658	892	320	4 446
83	5 916	1 005	335	4 576
84	6 095	980	391	4 724
85	6 014	1 161	419	4 434
86	6 106	1 187	430	4 489
87	6 292	1 289	355	4 648
88	6 598	1 375	362	4 861
89	6 985	1 468	376	5 141
90	7 302	1 438	371	5 493
1891	7 513	1 541	377	5 595
92	7 787	1 546	407	5 834
93	7 945	1 566	426	5 953
94	8 274	1 691	427	6 156
95	8 548	1 765	415	6 368
96	9 035	1 790	407	6 838
97	9 705	1 958	441	7 306
98	10 310	2 239	482	7 589
99	11 121	2 454	530	8 137
1900	11 884	2 577	568	8 739
01	12 842	2 978	579	9 285
02	14 008	3 147	606	10 255
03	15 894	3 271	614	12 009
04	16 654	3 313	742	12 599
05	17 377	3 495	692	13 190
06	18 442	3 729	752	13 961
07	19 651	3 959	858	14 834
08	19 877	4 231	883	14 763
09	19 951	4 315	882	14 754
10	21 905	4 231	927	16 747

Tabell T34

Postbefordran: Fördelning på användningsområden 1800-1910

	Industri	Handel	Offentlig sektor	Konsumtion	Export
1800	58	100	12	39	39
01	65	112	13	43	43
02	68	116	14	45	45
03	67	114	14	44	44
04	62	107	13	41	41
05	62	106	13	41	41
06	62	106	12	41	41
07	71	122	14	47	47
08	55	95	11	37	37
09	60	103	12	40	40
10	74	128	15	50	50
1811	70	121	14	47	47
12	75	129	15	50	50
13	86	147	17	57	57
14	91	156	19	61	61
15	97	166	20	64	64
16	94	161	19	62	62
17	93	159	19	62	62
18	72	123	15	48	48
19	100	172	21	67	67
20	97	166	20	65	65
1821	118	202	24	79	80
22	116	198	24	77	77
23	113	193	24	76	75
24	116	199	24	78	77
25	125	215	26	84	84
26	128	219	27	86	85
27	133	228	28	89	90
28	137	234	28	91	91
29	139	238	29	93	94
30	146	250	30	98	98
1831	166	283	35	111	110
32	169	289	35	113	114
33	180	308	37	120	120
34	184	314	38	123	122
35	193	330	40	129	128
36	198	339	41	132	133
37	206	353	43	138	137
38	213	364	44	142	142
39	220	376	46	147	147
40	223	381	47	149	149

1841	214	365	45	143	142
42	214	364	45	143	142
43	215	368	45	144	143
44	216	369	45	144	144
45	220	377	46	147	147
46	222	379	46	148	148
47	225	385	47	150	150
48	259	443	54	173	174
49	231	396	48	155	155
50	275	471	57	184	184

1851	277	474	58	185	185
52	284	485	59	189	189
53	301	515	63	201	201
54	321	549	67	214	214
55	326	558	68	218	218
56	354	605	74	236	236
57	380	651	79	254	254
58	357	611	74	238	238
59	369	631	77	247	247
60	398	681	83	266	266

1861	394	689	98	295	296
62	507	811	101	304	203
63	560	896	112	336	224
64	518	932	104	311	414
65	515	927	103	412	515
66	533	959	106	426	213
67	643	965	107	429	107
68	621	931	103	414	207
69	578	963	96	385	193
70	587	978	98	391	293

1871	611	1 018	102	407	305
72	716	1 228	102	512	205
73	918	1 326	102	510	306
74	1 193	1 591	199	596	299
75	1 162	1 609	179	626	447
76	1 261	1 711	180	720	540
77	1 481	1 985	189	756	378
78	1 471	2 059	196	784	196
79	1 385	2 078	198	792	198
80	1 610	2 314	201	906	101

1881	1 638	2 457	307	1 024	0
82	1 687	2 482	298	993	198
83	1 836	2 652	306	1 020	102
84	1 898	2 798	300	1 099	0
85	1 804	2 706	301	1 103	100
86	1 832	2 748	305	1 119	102
87	1 928	2 943	304	1 116	0
88	2 099	2 999	300	1 200	0
89	2 195	3 193	299	1 297	0
90	2 301	3 301	300	1 300	100

1891	2 304	3 406	401	1 402	0
92	2 396	3 394	399	1 398	200
93	2 514	3 520	402	1 408	101
94	2 523	3 632	404	1 513	202
95	2 715	3 821	402	1 508	101
96	2 911	4 116	401	1 606	0
97	3 001	4 402	500	1 701	101
98	3 303	4 604	500	1 802	100
99	3 507	5 009	501	2 004	100
1900	3 096	5 293	599	2 596	300

01	3 511	5 719	602	2 909	100
02	3 702	6 203	700	3 102	300
03	4 098	7 097	649	3 499	400
04	4 314	7 324	702	3 612	702
05	4 893	7 490	699	3 695	599
06	5 240	7 961	806	3 930	504
07	5 414	8 422	802	4 211	802
08	5 751	8 576	807	4 339	404
09	5 643	8 666	907	4 333	403
10	6 359	9 388	1 110	4 643	404

TELEKOMMUNIKATIONER

Det svenska telegrafväsendets uppkomst kan dateras till 1794, då den första optiska telegrafan inrättades. Telegrafinrättningarna var dock fram till 1836 i stort sett enbart till för krigsmaktens behov. Detta år började också civil trafik förekomma, till en början dock avgiftsfritt. Den 1 maj 1837 började så bestämmelserna i ett kungligt brev om taxa att gälla, "och Telegrafverket kan räkna sin tillblivelse som kommunikationsverk i modern bemärkelse från denna dag".(1) Fram till 1853 var det endast fråga om den optiska telegrafan, men detta år togs efter långvariga förberedelser den elektriska telegrafan i bruk.(2)

Den optiska telegrafan

Denna rörelsegren blev aldrig någon "lukrativ affär"(3) och den gav inga stora inkomster. "Portomedel" redovisas i den officiella statistiken, BISOS, Litt I, Telegrafväsendet, 1861-1871, och det är hela tiden fråga om mycket små belopp. Samtidigt uppbars bidrag från statliga förvaltningar, främst Postverket och Handels- och sjöfartsfonden, och dessa "bidrag" måste givetvis betraktas som ersättning för tjänster, som inköptes av respektive förvaltning. Uppgifterna återges i nedanstående sammanställning:(4)

	Porto- inkomster	Bidrag	Inkomster i procent av bidrag
1861	619	26 300	2,4
1862	1 768	24 000	7,4
1863	1 610	26 000	6,2
1864	1 890	33 500	5,6
1865	2 268	28 000	8,1
1866	2 147	35 000	6,1
1867	2 369	29 000	8,2
1868	2 155	20 196	10,7
1869	2 042	23 372	8,7
1870	948	21 345	4,4
1871	473	21 434	2,2

Dessa tal används i tabell T35. För tiden före 1861 finns data för bidrag(5) och genom att anta att inkomsterna för dessa år utgör 5,9 procent av bidragssummorna (dvs genomsnittliga andelen för 1861-1865) har också inkomster beräknats.

Den elektriska telegrafan

Inkomsterna för denna rörelsegren översteg mycket snabbt efter dess inrättande dem för den optiska telegrafan. Dessa "portoinkomster" (vilket alltså är detsamma som produktionen av kommunikationstjänster) finns återgivna i den officiella statistiken fr o m telegrafens första år, och de används här i befintligt skick (se tabell T35).

Telefonväsendet

Den första telefonledningen i Sverige omtalas år 1877(6), och den var en lokal förbindelse i Stockholm. Under de följande åren installerades ett flertal ledningar, så småningom på allt längre avstånd. 1880 bildades det första större telefonbolaget, ett enskilt i Stockholm.

Telegrafstyrelsen följde noggrant utvecklingen av det nya kommunikationsmedlet, och den anhöll 1881 om Kungl. Maj:ts bemyndigande att upprätta telefonförbindelser, och redan samma år erhöles tillstånd. Fr o m 1882 finns inkomstuppgifter i den officiella statistiken för det statliga telefonväsendet, och dessa data används här (tabell T35).

För det enskilda telefonväsendet finns däremot ingen samlad ekonomisk redovisning. Vissa andra data finns däremot tillgängliga i den officiella statistiken, bl a det totala antalet telefonapparater. Här har - liksom i NI - antagits att inkomsten per telefonapparat i det privata telefonväsendet är densamma som i det statliga, vilken kan beräknas från den officiella statistiken. Detta ger de tal, som finns i tabell T35.

Avdragsposter

Här har antagits att samma avdragsprocent gäller som den, som beräknats i NI. För tiden före 1861 används den genomsnittliga andelen för 1861/65. Talen finns i tabell T36.

Fördelning på användningsområden

Även här har antagits att de andelar som beräknats i NI gäller, samt att för tiden före 1861 medeltalet för 1861/65 kan användas. Talen finns i tabell T36.

TELEKOMMUNIKATIONER, NOTER:

- 1) Risberg, N.J.A., Den optiska telegrafens historia i Sverige 1794-1881, Hembürger, H./Risberg, N.J.A., Svenska telegrafverket, Historisk framställning, Tredje bandet, Göteborg 1938, s VI.
- 2) Heimbürger, H., Det elektriska telegrafväsendet 1853-1902, Heimbürger/Risberg, aa, Andra bandet Göteborg 1938.
- 3) Risberg, aa, s 296.
- 4) Talen har hämtats från BiSOS, Litt I, samt Risberg, aa, s 294 f.
- 5) Risberg, aa, s 294 f.
- 6) De historiska notiserna är hämtade från Heimbürger, H., Det statliga telefonväsendet 1881-1902, Heimbürger/Risberg, aa, Första bandet, Göteborg 1931, s 8 ff.

Tabell T35

Telekommunikationer: Inkomster 1836-1910

	Optisk telegraf	Elektrisk telegraf	Summa	Optisk telegraf	Elektrisk telegraf	Summa
1836	18	-	18	1856	30	281
37	18	-	18	57	30	393
38	20	-	20	58	30	372
39	25	-	25	59	28	451
40	19	-	19	60	27	503
41	19	-	19	61	27	540
42	19	-	19	62	26	556
43	19	-	19	63	28	600
44	19	-	19	64	35	653
45	19	-	19	65	30	645
1846	19	-	19	1866	37	694
47	19	-	19	67	31	722
48	20	-	20	68	22	701
49	19	-	19	69	25	752
50	19	-	19	70	22	772
51	19	-	19	71	22	848
52	19	-	19	72	-	982
53	19	1	20	73	-	1 143
54	35	20	55	74	-	1 230
55	29	130	159	75	-	1 263

	Elektrisk telegraf	Statlig telefon	Privat d:o	Summa
1876	1 276	-	-	1 276
77	1 303	-	-	1 303
78	1 191	-	-	1 191
79	1 106	-	-	1 106
80	1 205	-	5	1 210
1881	1 304	-	33	1 337
82	1 315	4	73	1 392
83	1 323	45	460	1 828
84	1 300	76	703	2 079
85	1 293	110	964	2 367
86	1 212	150	1 143	2 505
87	1 202	192	1 341	2 735
88	1 407	297	1 247	2 951
89	1 394	365	1 493	3 252
90	1 412	501	1 567	3 480

1891	1 429	903	1 299	3 631
92	1 417	1 125	1 369	3 911
93	1 381	1 481	1 543	4 405
94	1 327	1 789	1 668	4 784
95	1 405	2 128	1 833	5 366
96	1 483	2 460	2 057	6 000
97	1 580	2 717	1 949	6 246
98	1 664	3 268	1 976	6 908
99	1 798	3 894	2 275	7 967
1900	1 801	4 216	2 351	8 368
01	1 849	4 832	2 717	9 398
02	1 817	5 074	2 777	9 668
03	1 811	5 376	2 881	10 068
04	1 872	6 124	3 205	11 201
05	2 034	7 031	3 636	12 701
06	2 168	8 008	4 039	14 215
07	2 298	9 277	4 462	16 037
08	2 234	10 221	4 844	17 299
09	2 212	11 042	5 115	18 369
10	2 270	12 017	5 521	19 808

Tabell T36
Telekommunikationer: Avdragsposter och nettoproduktion 1880-1910a)

	Avdrag	Netto- inkomst		Avdrag	Netto- inkomst
1880	100	1 110			
81	100	1 237	1896	1 322	4 678
82	107	1 285	97	1 388	4 858
83	141	1 687	98	1 524	5 384
84	198	1 881	99	1 839	6 128
85	197	2 170	1900	1 837	6 531
86	200	2 305	01	2 169	7 229
87	203	2 533	02	2 216	7 452
88	295	2 656	03	2 542	7 526
89	394	2 858	04	2 624	8 577
90	422	3 058	05	3 200	9 501
1891	534	3 097	1906	3 604	10 611
92	720	3 191	07	4 109	11 928
93	717	3 688	08	4 500	12 799
94	936	3 848	09	4 293	14 076
95	929	4 437	10	4 502	15 306

a) T o m 1879 är avdragen så små att det inte finns anledning att redovisa dem. Brutto- och nettoproduktionstal sammanfaller därför.

Tabell T37
Telekommunikationer: Fördelning på användningsområden 1836-1910

	Handel Konsum- tion		Industri	Handel Konsum- tion				
1836	12	6	1856	-	180	101		
37	12	6	57	-	252	141		
38	13	7	58	-	238	134		
39	16	9	59	-	289	162		
40	12	7	60	-	322	181		
41	12	7	61	-	324	216		
42	12	7	62	-	334	222		
43	12	7	63	-	400	200		
44	12	7	64	-	435	218		
45	12	7	65	-	430	215		
1846	12	7	1866	-	463	231		
47	12	7	67	-	481	241		
48	13	7	68	-	467	234		
49	12	7	69	-	501	252		
50	12	7	70	-	551	221		
51	12	7	71	-	606	242		
52	12	7	72	-	655	327		
53	13	7	73	104	727	312		
54	35	20	74	95	757	378		
55	102	57	75	97	777	389		
			Industri	Trans- porter	Handel	Konsum- tion	Offent- lig för- valtning	
			1876	98	-	785	393	-
			77	100	-	802	401	-
			78	92	-	733	366	-
			79	85	-	596	255	-
			80	93	-	745	372	-
			1881	95	-	859	382	-
			82	99	-	895	398	-
			83	114	-	1 143	571	-
			84	130	-	1 299	650	-
			85	148	-	1 479	740	-
			86	179	-	1 610	716	-
			87	182	-	1 641	912	-
			88	164	-	1 803	984	-
			89	342	-	1 883	1 027	-
			90	348	-	2 088	1 044	-

1891	303	151	1 967	1 059	151
92	435	145	2 028	1 159	145
93	472	157	2 203	1 416	157
94	617	154	2 315	1 389	309
95	767	153	2 606	1 533	307
96	789	316	2 842	1 737	316
97	852	284	2 839	1 845	426
98	987	282	3 102	2 115	423
99	1 118	419	3 494	2 376	559
1900	1 255	418	3 626	2 510	558
01	1 468	441	4 112	2 790	587
02	1 541	420	4 063	2 942	701
03	1 702	425	4 254	2 978	709
04	1 776	410	4 781	3 415	820
05	2 094	558	5 303	3 768	978
06	2 369	557	5 853	4 320	1 115
07	2 741	685	6 579	4 797	1 234
08	3 020	686	7 003	5 217	1 373
09	3 266	816	7 348	5 443	1 497
10	3 552	820	7 923	5 874	1 639

DEFLATORER

Utrikes sjöfart

1873-1910: Det fraktindex, som Hansen använt i sina nationalproduktberäkningar för Danmark har utnyttjats.(1)

1800-1873: Vid konstruktionen av löpande värden har olika fraktindex använts och dessa får också tjänstgöra som deflateror.

Inrikes sjöfart

1800-1910: De indexserier som använts vid konstruktionen av löpande värden är deflateror.

Stuveriverksamhet

1800-1910: Eftersom löpande värden beräknats utifrån produktionen i inrikes och utrikes sjöfart bör också dessa verksamhetsgrenars deflateror användas. För enkelhetens skull har vikterna 1/3 för inrikes och 2/3 för utrikes sjöfart utnyttjats för hela perioden.

Flottning

1829-1910: Bruttoproduktionen i kr för hela landet dividerad med beräknad flottad kvantitet i kubikmeter ger en serie som används som deflator.

Skjutsväsende

1800-1910: Genomsnittstalen för skjutslega per mil, vilka förändras med vissa intervall, utgör deflator.

Anspanssfordon

1800-1910: Ökedagsverksindex för godstrafiken vägs samman med skjutslega enligt ovan för persontrafiken. De i denna nationalproduktberäkning vanliga basåren används.(2)

Järnvägstransporter

1856-1910: En vägd indexserie för person- och godstrafik används.(3) Denna serie går tillbaka till 1861. För 1856-1860 antages att index är detsamma som för 1861.

Postbefordran

1861-1910: Samma deflator som i Krantz/Nilssons beräkningar används.(4)

1850-1861: Totalinkomst dividerad med antal inrikes brev är deflator.(5) Inkomsterna innefattar dock mer än denna brevbefordran varför de båda variablerna ej helt överensstämmer. Förfarandet innebär att volymutvecklingen antages avspeglad av utvecklingen av antal brev.

Före 1850: I den officiella poststatistiken finns vissa data om postskjutslega. Talen är följande omräknade till länkindex:(6)

	Dubbla poster	Enkla poster	Extra poster
1801-12	200	200	200
1812-18	133,3	150	100
1818-30	125	133,3	125
1830-35	100	100	120
1835-42	120	125	133,3
1842-51	100	100	150

Som deflator används här ovägda medeltal mellan de ordinarie posterna - enkla och dubbla. Det förefaller rimligt att inte använda oförändrad deflator inom perioderna eftersom kostnaderna för postskjuts inte var de enda för postbefordran. I stället görs interpolering. Det blir då dessutom mindre abrupta brott i serierna. 1850 och 1851 års lega antages dock lika eftersom serien för senare period går tillbaka till just 1850.

Telekommunikationer

1861-1890: Deflator för telegraf enligt Krantz/Nilsson används.(7)

1891-1910: Serierna för telegraf resp för telefon enligt Krantz/Nilsson används. De är sammanvägda med vikterna 0,435 resp 0,565, vilka är hämtade från basperioden 1888/1890.(8)

1855-1860: Inkomst per telegram enligt Heimbürger.(9)

Tiden före 1855: Talen för produktionen är så små att särskild deflator inte ansetts nödvändig. Talet för 1855 används därför för samtliga år.

DEFLATORER, NOTER:

- 1) Hansen, S-Aa., Økonomisk vækst i Danmark, Bind II, 1914-1917, København 1974, s 312.
- 2) Den principen som också tillämpas på större aggregat, att använda Paaschedeflaterer, har dock inte kommit till användning här. Eftersom talen är små har av arbetstekniska skäl Laspeyrekonstruktionen föredragits.
- 3) Deflators för gods- och persontrafik enligt Krantz, O./-Nilsson, C-A., Swedish National Product 1861-1970, Kap 7. Basåren skiljer sig i den beräkningen något från dem som används i föreliggande undersökning. Dessutom är det fråga om Laspeyre- och inte Paaschedeflaterer. Av arbetstekniska skäl har dock denna deflator föredragits.
- 4) Krantz/Nilsson, aa, kap 6. Anm: se not 3.
- 5) BiSOS Litt M, Postverket, 1864, s 42.
- 6) BiSOS Litt M, 1864, s 22. Med dubbla poster avses att postkörning utförs två gånger per vecka.
- 7) Krantz/Nilsson, aa, kap 6. Anm: se not 3.
- 8) Krantz/Nilsson, aa, kap 6. Konstruktionen av Laspeyredeflaterer har gjorts av arbetstekniska skäl.
- 9) Heimbürger, H./Risberg, N.J.A., Svenska telegrafverket, andra bandet, 1853-1902, Göteborg 1938, s 158.

Tabell T38

Transporter och kommunikationer: Deflaterer 1800-1910 (1869/71=100)

	Utrikes sjöfart	Inrikes sjöfart	Stuveri- verksam- het	Flott- ning
1800	364,1	179,2	302,5	-
01	297,1	146,2	246,8	-
02	313,8	154,6	260,7	-
03	316,9	156,0	263,3	-
04	278,8	137,3	231,6	-
05	278,8	137,3	231,6	-
06	259,0	127,5	215,2	-
07	323,0	158,9	268,3	-
08	452,4	222,7	375,8	-
09	452,4	222,7	375,8	-
10	452,4	222,7	375,8	-
1811	466,2	229,5	387,3	-
12	466,2	229,5	387,3	-
13	384,7	235,5	335,0	-
14	317,3	240,7	291,8	-
15	261,9	291,7	271,8	-
16	216,0	191,3	207,8	-
17	178,3	87,7	148,1	-
18	230,0	113,2	191,1	-
19	207,2	102,0	172,1	-
20	178,3	87,7	148,1	-
1821	179,8	88,6	149,4	-
22	190,5	91,8	157,6	-
23	225,5	111,1	187,4	-
24	216,3	106,1	179,6	-
25	260,5	128,4	216,5	-
26	182,8	128,4	164,7	-
27	167,6	182,9	152,7	-
28	163,0	114,3	146,8	-
29	175,2	85,6	145,3	167,3
30	152,3	177,8	160,8	169,8

1831	169,2	217,7	185,4	177,2
32	158,4	222,7	179,8	174,7
33	152,3	239,8	181,5	174,7
34	170,6	205,6	182,3	177,2
35	167,3	227,7	187,4	177,2
36	175,2	205,6	185,3	177,2
37	184,5	205,6	191,5	177,2
38	188,1	203,1	193,1	177,2
39	184,9	193,6	187,8	179,7
40	166,6	169,0	167,4	179,7
1841	164,5	161,7	163,6	179,7
42	149,7	142,6	147,3	184,6
43	122,8	113,4	119,7	184,6
44	152,9	137,1	147,6	179,7
45	165,9	148,5	160,1	177,2
46	163,7	146,4	157,9	177,2
47	175,3	156,9	169,2	182,1
48	140,9	126,2	136,0	184,6
49	136,6	122,1	131,8	187,0
50	133,6	102,7	123,3	187,0
1851	137,1	105,0	126,4	187,0
52	142,1	109,1	131,1	189,5
53	242,6	186,3	223,8	194,4
54	173,8	133,5	160,4	206,7
55	158,6	121,7	146,3	251,0
56	153,0	117,6	141,2	270,7
57	151,4	116,3	139,7	290,4
58	117,3	90,1	108,2	255,9
59	131,3	100,8	121,1	251,0
60	139,0	106,7	128,2	263,3
1861	148,5	114,1	137,0	195,5
62	135,9	104,4	125,4	168,5
63	143,3	110,1	132,2	195,5
64	149,8	115,0	138,2	162,6
65	137,2	105,3	126,6	160,5
66	127,0	97,6	117,2	126,3
67	123,7	95,0	114,1	138,7
68	112,8	86,6	104,1	126,4
69	98,8	98,8	98,8	104,2
70	101,7	101,7	101,7	100,1

1871	99,4	99,4	99,4	95,7
72	102,0	102,0	102,0	98,9
73	116,3	116,3	116,3	111,9
74	106,2	117,3	109,9	186,5
75	97,2	115,3	103,2	123,5
76	95,4	124,1	105,0	113,8
77	96,8	111,9	101,8	110,5
78	89,4	92,0	90,3	128,3
79	74,6	93,0	80,7	181,2
80	85,5	95,4	88,8	124,3
1881	86,0	100,7	90,9	110,7
82	80,0	97,3	85,8	108,6
83	73,7	104,1	83,8	114,8
84	62,7	89,0	71,5	106,9
85	62,1	81,7	68,6	111,9
86	57,7	76,4	63,9	112,5
87	63,4	74,0	66,9	101,7
88	74,3	87,1	78,6	103,0
89	73,7	91,5	79,6	123,8
90	62,9	85,6	70,5	139,6
1891	62,0	84,2	69,4	143,5
92	53,8	81,7	63,1	145,4
93	58,9	80,8	66,2	137,7
94	56,9	80,3	64,7	123,6
95	54,7	87,1	65,5	131,8
96	54,6	77,4	62,2	123,6
97	54,3	77,9	62,2	120,0
98	66,4	81,2	71,3	133,1
99	63,5	78,8	68,6	142,2
1900	73,8	82,2	76,6	145,0
01	55,4	74,5	61,8	151,3
02	49,2	76,4	58,3	136,0
03	48,6	75,9	57,7	152,2
04	48,2	75,9	57,4	139,0
05	50,7	83,7	61,7	139,0
06	51,1	77,4	59,9	135,7
07	53,5	86,1	64,4	154,3
08	45,0	79,8	56,6	159,8
09	44,3	74,0	54,2	166,0
10	48,9	76,4	58,1	175,2

	Skjuts- väsende	An- spanss- fordon	Järnväg	Postbe- fordran	Telekom- munika- tioner
1800	22,9	22,2	-	30,8	-
01	22,9	22,9	-	30,8	-
02	22,9	22,9	-	32,8	-
03	22,9	23,2	-	34,9	-
04	22,9	23,6	-	37,2	-
05	22,9	24,4	-	39,6	-
06	22,9	25,6	-	42,2	-
07	22,9	25,6	-	45,0	-
08	22,9	28,2	-	47,9	-
09	22,9	31,3	-	51,0	-
10	32,3	38,8	-	54,3	-
1811	32,3	42,2	-	57,8	-
12	32,3	48,1	-	61,6	-
13	32,3	49,1	-	65,2	-
14	32,3	50,0	-	69,0	-
15	32,3	49,6	-	73,1	-
16	32,3	50,0	-	77,4	-
17	32,3	50,3	-	81,9	-
18	32,3	50,5	-	86,7	-
19	41,7	53,3	-	88,6	-
20	41,7	51,6	-	90,5	-
1821	41,7	53,3	-	92,4	-
22	41,7	53,8	-	94,4	-
23	41,7	53,3	-	96,4	-
24	41,7	54,2	-	98,5	-
25	41,7	55,7	-	100,6	-
26	41,7	58,3	-	102,7	-
27	41,7	55,8	-	104,9	-
28	41,7	54,8	-	107,2	-
29	41,7	56,1	-	109,5	-
30	41,7	57,2	-	111,8	-
1831	41,7	57,2	-	111,8	-
32	41,7	57,5	-	111,8	-
33	41,7	57,2	-	111,8	-
34	41,7	58,3	-	111,8	-
35	41,7	58,3	-	111,8	-
36	41,7	58,8	-	115,1	144,5
37	41,7	59,4	-	118,5	144,5
38	41,7	59,7	-	121,9	144,5
39	41,7	59,7	-	125,5	144,5
40	41,7	59,7	-	129,2	144,5

1841	41,7	60,0	-	133,0	144,5
42	41,7	61,8	-	136,9	144,5
43	41,7	62,4	-	136,9	144,5
44	57,3	61,0	-	136,9	144,5
45	57,3	64,2	-	136,9	144,5
46	57,3	65,8	-	136,9	144,5
47	57,3	67,2	-	136,9	144,5
48	57,3	68,3	-	136,9	144,5
49	57,3	69,1	-	136,9	144,5
50	57,3	68,9	-	136,9	144,5
1851	57,3	69,1	-	134,1	144,5
52	57,3	69,1	-	134,6	144,5
53	57,3	71,8	-	132,6	144,5
54	57,3	74,4	-	131,8	144,5
55	57,3	83,8	-	129,1	144,5
56	57,3	92,6	99,7	126,6	146,5
57	57,3	97,1	99,7	125,4	139,2
58	79,2	94,6	99,7	115,7	130,0
59	79,2	93,3	99,7	114,0	162,4
60	79,2	94,8	99,7	118,2	196,3
1861	79,2	96,7	99,7	118,0	199,6
62	79,2	98,8	110,9	123,1	195,1
63	79,2	100,7	121,1	126,4	195,1
64	79,2	100,7	116,1	124,4	196,6
65	79,2	99,4	109,8	117,8	144,0
66	100,0	102,5	107,6	105,8	121,4
67	100,0	98,5	102,9	104,9	108,9
68	100,0	99,9	99,0	102,7	105,7
69	100,0	97,7	99,4	100,4	101,9
70	100,0	99,3	99,0	101,5	99,4
1871	100,0	103,0	101,6	98,1	98,7
72	100,0	116,9	104,4	100,9	98,7
73	100,0	140,0	103,4	111,3	98,7
74	130,2	150,3	108,6	119,6	99,4
75	130,2	148,5	107,8	98,7	99,4
76	130,2	147,4	111,2	109,5	101,9
77	130,2	145,6	112,2	105,4	100,2
78	130,2	133,4	114,0	108,0	100,2
79	130,2	124,9	112,6	108,9	101,0
80	154,2	133,6	112,6	109,2	95,6

1881	159,4	138,5	112,1	104,5	91,7
82	159,4	140,1	111,1	100,5	87,7
83	159,4	142,5	111,2	99,7	85,4
84	159,4	143,6	109,8	94,9	86,1
85	159,4	142,0	109,4	84,2	86,9
86	162,5	137,9	108,8	81,2	80,7
87	162,5	131,3	103,8	79,8	79,1
88	162,5	135,0	102,6	78,4	80,7
89	162,5	140,1	102,4	79,7	64,2
90	162,5	142,3	99,1	75,0	63,4
1891	163,5	146,2	98,3	73,1	62,3
92	163,5	146,9	98,9	73,3	58,2
93	163,5	146,9	98,0	71,9	60,4
94	163,5	146,9	99,5	70,3	59,6
95	163,5	147,4	97,9	68,3	59,7
96	163,5	144,7	96,2	66,7	60,4
97	163,5	150,8	93,4	61,0	58,6
98	163,5	158,0	91,7	57,8	57,1
99	163,5	167,3	90,9	56,5	57,1
1900	163,5	171,7	89,0	58,3	55,6
01	166,7	171,1	88,2	57,3	55,6
02	166,7	170,1	88,6	56,3	56,0
03	166,7	173,2	86,8	60,0	55,6
04	166,7	175,3	85,7	58,1	56,3
05	166,7	175,3	85,7	59,4	57,8
06	182,3	186,8	83,8	60,0	58,9
07	182,3	197,7	82,7	61,5	58,4
08	182,3	204,9	83,2	60,1	57,6
09	182,3	203,8	84,6	58,5	57,6
10	182,3	204,9	80,7	62,2	57,0

1910 - 1950

Utrikes sjöfart

Bruttoinkomster hämtas direkt från den officiella sjöfartsstatistiken, och de återges i tabell T39.(1)

För avdragsposter används i NI som tidigare framgått en fast andel, 65 procent för ång- och motorfartyg och 50 procent för segelfartyg. Det senare talet visades dock i tidigare avsnitt sannolikt vara för högt och 40 procent kan anses rimligare. Med dessa andelar blev den totala avdragsprocenten för 1912 63 procent. En hållpunkt för beräkningen av avdragsposter för senare år kan erhållas från de moderna NP-beräkningarna. För 1950 räknar SCB med avdrag för löpande förbrukning på 44 procent och för reparationer och underhåll på 9 procent, tillsammans alltså 53 procent. För perioden 1951/55 var genomsnittet 44 och 8, totalt alltså 52 procent.(2)

Eftersom den i NI gjorda skattningen av avdragsprocenten grundas på data från mitten av 1930-talet antages talet 63 procent gälla t o m 1939. Därpå görs interpolering till 53 procent 1950. Troligen gör denna procedur att talen blir långt ifrån perfekta, särskilt för krigsåren, men det torde vara svårt att utan omfattande arbete nå säkrare resultat. Summa bruttovärde, avdragsposter och förädlingsvärde anges i tabell T40.

Liksom i NI förs hela tjänsteproduktionen i utrikes sjöfart till export. Den argumentering för detta som finns där om persontrafikinkomsterna kan också gälla här: "Part of these services (the fares of Swedish passengers) certainly ought to be allotted to consumption, but that part has been assumed to be balanced by corresponding services for which no allowance has been made".(3)

Inrikes sjöfart

Som tidigare framgått är inte den officiella sjöfartsstatistikens uppgifter om bruttoinkomster för den inrikes sjöfarten heltäckande. Thorburn har visat att de kraftigt undervärderar prestationerna för de år han undersöker(4):

Totalinkomster enligt				Relationstal		
Thorburns tal		Officiell statistik		a	b	a+b
person- trafik	gods- trafik	person- trafik	gods- trafik	b	d	c+d
a	b	c	d			
1913	7 207	24 900	5 673	1,27	1,42	1,38
1933	9 162	33 240	6 351	1,44	1,23	1,27
1949	14 340	71 053	9 897	1,45	1,27	1,35

För att erhålla en skattning för mellanliggande år interpoleras relationstalen för person- resp godstrafik mellan de angivna åren (och extrapoleras före 1913). Talen multipliceras så med sjöfartsstatistikens data. Summering av de skattade talen för person- och godstrafik ger de totala bruttoinkomsterna i inrikes sjöfart. Talen för de båda delarna finns i tabell T41.

Avdragsandelen för 1913 var enligt skattningen tidigare 56 procent. Enligt SCB:s beräkning var den 25 procent 1950 och 31 procent 1951/55.(5) Liksom för utrikes sjöfart antages andelen vara konstant 1913-1939 varpå den minskar till 1950 (från 56 till 30 procent). Total bruttoproduktion, avdragsposter och förädlingsvärde anges i tabell T42.

Vid fördelningen på användningsområden förs först alla persontrafikinkomster till konsumtion. Därefter skall godstrafikinkomsterna fördelas. I NI används en procentuell fördelning och från Thorburns data kan också sådana fördelningar beräknas(6):

	NI	Thorburn		
		1929	1951	medeltal
Industri	30	36	28	32
Byggnadsverksamhet	55	44	46	45
Transporter	-	4	12	8
Jordbruk	5	4	4	4
Konsumtion	10	12	10	11

Medeltalen av fördelningarna för 1929 och 1951 beräknade utifrån Thorburns uppgifter ligger tämligen nära talen i NI varför de kan användas under hela perioden. I tabell T43 finns de därmed beräknade data.

Stuveriverksamhet

För tiden till och med 1910 antogs denna verksamhet utgöra 4 procent av summa intäkter i inrikes och utrikes sjöfart. Procentsatsen antages gälla även för perioden 1911-1950 och produktionen anges i tabell T44. Produktionen utgör input i transportsektorn.

Flottning

Talen för perioden 1911-1950 behandlades i avsnittet om tiden från 1800, och de finns i tabell T20-21. Produktionen utgör input i industrin.

Anspansfordon

Bruttoproduktionen beräknas med hjälp av en kvantitets- och en prisindikator.

Kvantitetsindikatorn antages vara oförändrad 1910-1913. Antalet hästar totalt i landet ökade visserligen med 12,6 procent, men samtidigt minskade antalet oxar med 40 procent(7) och antalet åkarhästar i Stockholm minskade med 27 procent(8). 1913-1926 antages kvantiteten ändras på samma sätt som antalet hästar i Malmö.(9) Det torde vara lämpligare att använda denna indikator än antalet i Stockholm eftersom bilarna ökade snabbast där varpå denna innovation spreds till landets olika regioner i relation till deras inkomstnivåer.(10) I brist på bättre data antages sålunda antalsutvecklingen för hästar i Malmö vara representativ för landet. Från 1926 finns trafikräkningsdata att tillgå för vissa år.(11) Dessa används och interpolation görs då uppgifter saknas. Någon prisserie som direkt hänför sig till transporter med anspanssfordon finns veterligen inte. Därför tänkes löneförändringarna för åkeriarbetare(12) återspegla priserna.

Serierna finns i tabell T45.

Avdragsposten var i genomsnitt för 1906/10 16 procent och denna andel antages oförändrad under perioden. (tabell T46)

Fördelningen på användningsområden har gjorts på samma sätt som för tiden före 1910. Talen finns i tabell T47.

Järnvägar

Som bruttoproduktion (tabell T48) räknas totala inkomster av järnvägsrörelse enligt SOS Allmän järnvägsstatistik.

Avdragsposter (tabell T49) är utgifter för bränsle m m enligt samma källa samt reparationer och underhåll. Denna post antages liksom i NI(13) utgöra 20 procent av bruttoinkomsterna 1910-20 och 23 procent 1921-30. För tiden 1931-50 antages den också utgöra 23 procent. Ett stöd för att detta procenttal kan användas är att 1959 utgjorde talet enligt SCB:s nationalinkomstberäkningar(14) 23,3 procent. Från uppgifterna om bruttoproduktion och förädlingsvärde erhålles sedan förädlingsvärdet. (tabell T50)

Fördelning på olika användningsområden görs så att persontrafikinkomster (enligt ovan nämnda källa) förs till konsumtion och posttrafikinkomster (samma källa) förs till transportsektorn. För godstrafikinkomsterna används följande procenttal utifrån NI(15):

Exportgods	20
Jordbruksprodukter	8
Industri	36
Byggnadsverksamhet	16
Konsumtion	20

Under krigsåren 1939-1945 sjönk dock exportgodsets andel till följd av handelshindren och detta bör påverka fördelningen. Förändringarna i exportandelen skattas utifrån lapplandsmalmens andel av de totala transporterna och detta innebär då ökning av övriga gruppers andelar. Talen för fördelning på användningsområden finns i tabell T51.

Postbefordran

Bruttoproduktionen (de totala inkomsterna) hämtas direkt från SOS Postverket. Som avdrag (tabell T52) räknas kostnaden för postbefordran tågledes, sjöledes och luftledes. Kostnaden för tågbefordran hämtas från SOS Allmän järnvägsstatistik samt för båt och flyg från SOS Postverket. Till avdragsposterna räknas vidare kostnader för uppvärmning, belysning etc, för blankett- och cirkulärtryck samt för förbrukningsartiklar. Dessa förs samman till avdragsposten "övrigt".

Produktionsdata redovisas i tabell T53.

Fördelningen av bruttoproduktionen på olika användningsområden (tabell T54) har gjorts så att de enligt NI beräknade procenttalen för 1926/30 har använts(16):

Industri	29
Handel	45
Offentlig sektor	7
Konsumtion	19

Telekommunikationer

Telegrafinkomsterna (bruttoproduktionen) har hämtats direkt från SOS Telegraf och telefon, och detta gäller även statlig telefon samt rundradioverksamhet (radiolicensinkomster). För privat telefon anges i den officiella statistiken antalet telefonapparater. Med antagandet att inkomsten per apparat är lika med den för det statliga telefonväsendet kan de totala inkomsterna beräknas. Från och med 1918 är dock det privata telefonväsendet av så liten omfattning att man kan bortse från det. Inkomsterna för de olika delarna finns angivna i tabell T55.

Avdragsposter är värmekostnader, belysning, blankett- och andra förbrukningsmaterielkostnader. Underhåll och reparationer gäller nät och byggnader. Dessa posters summa erhålles genom att avdragsprocenten enligt NI beräknas(17) och appliceras på bruttoproduktionen. För tiden efter 1930 används förändringarna i "Allmänna omkostnader" enligt den officiella telegrafstatistiken som indikator och de knyts till avdragssumman för 1930. (tabell T56)

Vid fördelningen på användningsområden har NI:s procenttal för 1926/30 antagits gälla(18):

Industri	18
Transporter	6
Handel	35
Offentlig sektor	9
Konsumtion	32

Talen finns i tabell T57.

Lastbilstransporter

Denna bransch omfattar den yrkesmässiga lastbilstrafiken. Bruttoproduktionen finns i offentlig statistik fr o m 1943(19) och dessa tal används för tiden 1943-1950.

För 1932 har en skattning gjorts som slutade på 146,1 milj kr.(20) För 1943 var bruttoproduktionen enligt de nämnda talen 219,2 milj och för mellanliggande år måste en ny beräkning göras. 1932 var 50 procent av det totala transportarbetet (antalet tonkilometer) för lastbilar utfört i yrkesmässig trafik och motsvarande tal för 1937 var 43 procent, 1943 drygt 50 procent och för 1950 var talet 47 procent.(21) Procentandelen lastbilar i den yrkesmässiga trafiken av totalantalet i landet var följande för de år som uppgifter finns(22):

1932	37	1944	38	1947	23
1937	31	1945	35	1948	22
1943	37	1946	26	1949	21
				1950	20

En nedgång av andelen har sålunda skett under 1930- och 1940-talen med undantag för krigsåren. Detta gäller också som framgått andelen av transportarbetet och relationen mellan denna och andelen av samtliga lastbilar har till följd av detta hållit sig nära nog konstant: 1932 var den 1,35, 1937 1,38 och 1943 1,35. Därmed kan antas att relationen varit densamma under alla åren mellan 1932 och 1943. Antages nu att interpolering 1932-1937 och 1937-1943 ger utvecklingen av antalsandelen kan tonkilometerandel och därmed tonkilometertal beräknas för den yrkesmässiga trafiken. Förändringarna i de senare antages också visa förändringarna i produktionsvolym under perioden.

En serie som indikerar prisförändringarna behöver också skattas. 1932 var priset per tonkilometer enligt samma källa som nämndes ovan 37 öre och 1943 var det 32 öre. Det kan främst med hänvisning till den tekniska utvecklingen men också till förändringarna i den allmänna prisnivån antagas att en nedgång av transportpriserna för lastbilar skedde under 1930-talet och en uppgång 1939-1943. I brist på data för de aktuella åren kan viss ledning hämtas från förändringarna under åren efter kriget. Utvecklingen av priset per tonkilometer i kilometertaxetrafik 1943-1950 var följande(23):

Ar	Öre per tonkilometer	Index
1943	30	100
1944	31	103
1945	32	107
1946	28	93
1947	22	73
1948	21	70
1949	21	70

Mot denna bakgrund antages priset vara oförändrat 1940-1943. 1939 var det 93 och 1938 73 procent av 1943 års nivå. Mellan 1932 och 1938 antages så interpolering ge utvecklingen.

För tiden före 1932 antages 50 procent av transportarbetet(24) utfört av lastbilar vara presterat i yrkesmässig trafik. Vidare antages prisutvecklingen återspeglas av bensinprisernas förändringar.(25) Slutligen antages att för 1920-1923 är förändringarna i bruttoproduktion lika med antalsutvecklingen för bilar totalt (någon särredovisning av lastbilsantal finns ej för denna tid). Antalet bilar är så litet för tiden före 1920 att det ter sig mindre meningsfullt att föra serien längre tillbaka.

Följande indikatorer för kvantitet och pris har använts för tiden 1923-1943 (index 1932=100):

Ar	Transport- arbete	Pris	Ar	Transport- arbete	Pris
1923	6,3	125,0	1933	104,8	92,6
1924	10,1	128,6	1934	116,2	85,8
1925	15,2	142,9	1935	128,6	79,4
1926	21,5	128,6	1936	142,1	73,6
1927	26,6	114,3	1937	159,3	68,1
1928	35,5	100	1938	170,3	63,1
1929	49,4	96,4	1939	187,0	80,4
1930	64,3	89,3	1940	170,7	86,5
1931	89,0	78,6	1941	174,2	86,5
1932	100	100	1942	173,6	86,5
			1943	175,7	86,5

Därmed har de bruttoproduktionstal skattats fram som finns i tabell T58.

Vad gäller avdragsposter skattades i en beräkning för år 1932 branschens förädlingsvärdeandel till 80 procent och för 1959 angavs den till 75 procent.(26) En fast avdragsandel på 20 procent antages därför gälla hela perioden och talen finns i tabell T58.

Fördelning på användningsområden (tabell T59) har gjorts på grundval av de andelar som också använts av OJ (procent):

Jordbruk	10
Industri	24
Byggnadsverksamhet	31
Konsumtion	35

Taxitrafik

Bruttoproduktionen 1950 skattades i nationalräkenskaperna förda av Konjunkturinstitutet(27) och detta tal används även i SCB:s publika-

tioner. Det knyts till en indexserie beräknad med hjälp av en kvantitets- och en prisindikator.

Kvantitetsindikator för perioden 1944-1950 är antalet personbilar i yrkesmässig trafik.(28) För tiden dessförinnan finns inte motsvarande data varför totalantalet personbilar används fr o m 1930.(29) Dock har den förändringen gjorts att antalet för 1939 knyts direkt till det för 1950 medan totalantal 1940-1944 knyts till talet för antal personbilar i yrkesmässig trafik 1944. Härigenom undviks det kraftiga hopp 1939-1940 som finns i totalantalet beroende på de regleringar som kriget medförde men som sannolikt drabbade den yrkesmässiga trafiken med avsevärt mindre kraft än den privata.

Som prisindikator används för tiden 1931-1950 förändringarna i detaljpriser för droskresor(30) (för tiden 1930-1931 antages priset vara oförändrat).

Skattningen ger ett tal för 1930 som är lägre än det som beräknats i NI.(31) Därför används inte talen i NI direkt för 1919-1930 utan i stället förändringarna i dessa vilket innebär att det här beräknade talet för 1930 knyts till NI:s tal.

Avdragsprocenten är i NI:s beräkningar följande(32):

1919	59	1925	44
1920	51	1926	43
1921	50	1927	41
1922	48	1928	38
1923	45	1929	38
1924	43	1930	37

Enligt SCB är andelen 1950-1955 följande(33):

1950	38
1951	32
1952	26
1953	24
1954	24
1955	25

Med dessa utgångspunkter antages avdragsprocenten 1930-1950 vara 38 medan talen enligt NI används för tiden före 1930.

Hela produktionen i taxitrafik förs till konsumtion och talen finns i tabell T60.

Busstrafik

För tiden 1946-1950 accepteras talen i Konjunkturinstitutets nationalräkenskaper.(34)

Sedan beräknas index för bruttoproduktionen utifrån kvantitets- och prisindikatorer. Som kvantitetsindikator används antal registrerade bussar(35) och som prisindikator prisindex för järnvägsresor

fr o m 1931(36) (1930-1931 antages oförändrade priser) eftersom något speciellt bussreseindex inte uppdagats.

Slutligen används data från NI för tiden 1920-1930. Antalet bussar antages då utgöra kvantitetsindikator och den beräknade bruttoproduktionen dividerad med detta antal antages utgöra prisindikator.(37)

Vad gäller avdragsposter kan följande avdragsprocent kalkyleras från NI(38):

1920	73	1926	66
1921	71	1927	63
1922	69	1928	62
1923	67	1929	61
1924	65	1930	60
1925	67		

För 1950-1955 var motsvarande tal för buss- och spårvägstrafik enligt data från SCB följande(39):

1950	50
1951	53
1952	49
1953	47
1954	43
1955	43

Procenttalen enligt NI antages nu gälla liksom det enligt SCB för 1950. Däremellan görs interpolering.

Hela bruttoproduktionen förs till konsumtion och data återges i tabell T61.

Spårvägstrafik

För 1911-1930 används de tal som anges i NI(40) och för 1931-1950 har data hämtats från spårvägsföreningens publikationer.(41)

Avdragsposter anges i NI och de utgör 26 procent för 1926/30 och 25 procent för 1930.(42) I SCB:s nationalräkenskaper anges inte enbart spårvägsdata utan dessa är sammanslagna med busstrafikdata (se ovan). Jämförs NI:s tal för avdrag för busstrafik med dem för spårvägar finner man att de förra är betydligt högre, vilket talar för att en skattning inte kan göras från SCB:s tal. Ett schablonavdrag på 25 procent antages därför gälla.

Hela produktionen (tabell T62) förs till konsumtion.

Flygtrafik

Bruttoproduktionen av tjänster i denna verksamhet utgjorde 1,9 procent av hela produktionen i branschen samfärdsel 1950, och av detta kom 1,5 procentenheter på utrikestrafiken. Av nettoproduktionen kom

1,2 procent på lufttransporter.(43) Fram till 1930 var produktionen relativt sett helt obetydlig.(44)

Mot denna bakgrund ter det sig överflödigt att göra en skattning för tiden fram till 1950.

Deflaterer (tabell T63)

Utrikes sjöfart: Deflator enligt Krantz, O./Nilsson, C-A., Swedish National Product 1861-1970, s 128 och 137.

Inrikes sjöfart: Deflator enligt Krantz/Nilsson, aa, s 73 och 85.

Stuveriverksamhet: Paascheprisindex för perioderna 1910/12-1929/31 och 1929/31-1950 har beräknats med 4 procent av produktion i utrikes och inrikes sjöfart (se avsnittet om löpande värden) som vikter för resp deflaterer. De resulterande serierna har därpå knutits samman till en deflator för hela perioden.

Flottning: Bruttoproduktionen per m³ flottat virke används som deflator (se avsnittet om flottning under perioden 1800-1910).

Anspanssfordon: Den prisindikator som användes vid konstruktionen av löpande värden utgör deflator. (Priset 1911 antages vara detsamma som 1910).

Järnvägstransporter: Deflaterer för person- resp godstrafik enligt Krantz/Nilsson, aa, s 73 och 85 resp 128 och 138. För perioderna 1910/12-1931 och 1929/31-1950 har paascheindex beräknats och dessa har sedan knutits samman till en deflator för hela perioden.

Postbefordran: Deflator enligt Krantz/Nilsson, s 73 och 85.

Telekommunikationer: Deflaterer enligt Krantz/Nilsson, s 73 och 85. För den första deflateringsperioden har paaschedeflator beräknats och den har knutits samman med serien för den andra deflateringsperioden till en deflator för hela perioden.

Lastbilstransporter: De prisserier som använts vid konstruktionen av de löpande värdena är deflator.

Taxitrafik: För tiden 1919-1930 används inkomst per bil enligt NI II, s 452 f, och för tiden 1930-1950 den prisserie som bildat grundval för beräkningen av löpande värden.

Busstrafik: Som deflator används den prisindikator som utnyttjades för skattningen av de löpande värdena. För 1946-1950 används värden enligt samma serie som för tidigare år.

Spårvägstrafik: Som deflator används prisförändringarna för person-

1910-1950, NOTER:

- 1) HSÖ, tab 39, s 71. De i tabellen angivna talen för 1911-1912 har beräknats från talen i tabell T1 med antagandet att andelarna var desamma som 1913.
- 2) Statistiska tabeller nr 37, Bilaga till SM N 1972:93.
- 3) NI I, s 184 ff.
- 4) HSÖ, tab 39, s 71 och Thorburn, T., Sveriges inrikes sjöfart, Uddevalla 1958, tabell 39.
- 5) Se not 2.
- 6) NI II, s 432 och Thorburn, aa, s 506.
- 7) HS II, s 62 f.
- 8) Statistisk årsbok för Stockholms stad.
- 9) Malmö stads statistiska årsbok.
- 10) Krantz, O., Studier i svensk godstransportutveckling med särskild hänsyn till lastbilismens expansion efter 1920, Lund 1972, s 51 ff.
- 11) Krantz, aa, s 178 och SOS Väg- och vattenbyggnadsverket.
- 12) Lönestatistisk årsbok.
- 13) NI II, 442.
- 14) Statistiska meddelanden N 1970:21, s 105.
- 15) NI II, s 443.
- 16) NI II, s 463.
- 17) NI II, s 468 f.
- 18) NI II, s 471.
- 19) Statens biltrafiknämnd. Trafikfaktorer i beställningstrafik för godsbefordran. (Talen finns även publicerade bl a i Statistisk tidskrift).

- 20) Krantz, O./Nilsson, C-A., Swedish National Product 1861-1970. New Aspects on Methods and Measurement. Kristianstad 1965, s 135 f.
- 21) Krantz/Nilsson, aa, samt Krantz, O., Studier i svensk godstransportutveckling efter 1920, s 180 ff.
- 22) Krantz, aa, s 210 ff.
- 23) Se not 19.
- 24) Krantz, aa, s 180 ff.
- 25) OK, Motorbränslen m*8*A:1. Prisändringar 1.6.1963.
- 26) Krantz/Nilsson, aa, s 136.
- 27) Se t e x Meddelanden från Konjunkturinstitutet Serie B:30, Tabell 9.
- 28) Statistisk tidskrift 1952, s 134 f.
- 29) Statistisk årsbok.
- 30) SOS Konsumentpriser och indexberäkningar åren 1931-1959.
- 31) NI II, s 449 ff.
- 32) NI II, s 453.
- 33) Statistiska tabeller nr 37, Bilaga till SM N 1972:93.
- 34) Meddelanden från Konjunkturinstitutet Serie B:13, s 96.
- 35) HSO, s 87.
- 36) SOS Konsumentpriser, aa, s 144.
- 37) NI II, s 454.
- 38) NI II, s 455.
- 39) Statistiska tabeller, aa.
- 40) NI II, s 447.

- 41) Svenska spårvägsföreningen, årsmötet, 1930-34, Svenska buss- och förortsbaneföreningen, årsmötet, 1935-42, Svenska lokaltrafikföreningen, årsmötet, 1943 och Meddelanden från svenska lokaltrafikföreningen 1944-1950.
- 42) NI, aa.
- 43) Statistiska tabeller, aa.
- 44) NI II, s 480.

Tabell T39

Utrikes sjöfart: Bruttoinkomster för olika trafikslag 1911-1950

	Gods- frakter	Passa- gerar- avgifter	Post- avgifter	Tidsbe- fraktnings- avgifter
1911	89 131	990	198	8 717
12	104 400	1 160	232	10 208
13	124 460	1 487	288	12 506
14	116 553	2 958	352	5 197
15	240 768	711	708	15 152
16	412 893	2 307	792	22 679
17	285 482	1 490	495	15 974
18	453 860	2 952	424	94 213
19	473 490	8 950	562	86 577
20	482 916	17 555	515	20 161
1921	182 707	16 690	432	4 955
22	171 768	13 347	383	2 724
23	185 196	16 438	316	3 592
24	186 646	11 362	109	6 479
25	194 726	14 134	339	5 147
26	218 365	19 229	375	6 457
27	234 817	19 701	360	9 491
28	230 332	20 508	348	13 062
29	259 242	21 741	626	14 989
30	231 643	20 486	661	17 152
1931	206 235	15 647	681	16 458
32	206 707	15 204	664	16 694
33	204 915	11 425	509	16 146
34	218 897	12 050	490	14 867
35	225 776	13 272	505	14 362
36	238 317	15 172	512	16 050
37	297 217	16 925	576	23 429
38	272 971	18 273	596	25 618
39	377 824	18 410	711	21 207
40	313 827	4 049	363	62 863
1941	356 252	2 759	315	97 013
42	396 008	2 202	302	88 692
43	375 042	1 581	441	86 773
44	297 029	2 734	358	91 618
45	435 164	7 995	613	69 757
46	771 950	44 550	1 572	42 983
47	742 988	52 853	2 264	73 885
48	778 490	48 572	2 250	104 924
49	777 500	60 132	1 641	108 157
50	824 626	61 746	1 619	113 492

Tabell T40

Utrikes sjöfart: Bruttoproduktion, avdragsposter och förädlingsvärde 1911-1950

	Bruttopro- duktion	Avdrag	Förädlings- värde
1911	99 036	62 392	36 643
12	116 000	73 080	42 920
13	138 741	87 406	51 334
14	125 060	78 787	46 272
15	257 339	162 123	95 215
16	438 671	276 362	162 308
17	303 441	191 167	112 273
18	551 449	347 412	204 036
19	569 579	358 834	210 744
20	521 147	328 322	192 824
1921	204 784	129 013	75 770
22	188 222	118 579	69 642
23	205 542	129 491	76 050
24	204 596	128 895	75 700
25	214 346	135 037	79 308
26	244 426	153 988	90 437
27	264 369	166 552	97 816
28	264 250	166 477	97 772
29	296 598	186 856	109 741
30	269 942	170 063	99 878
1931	239 021	150 583	88 437
32	239 269	150 739	88 529
33	232 995	146 786	86 208
34	246 304	155 171	91 132
35	253 915	159 966	93 948
36	270 051	170 132	99 918
37	338 147	213 032	125 114
38	317 458	199 998	117 459
39	418 152	263 435	154 716
40	381 102	236 283	144 818
1941	456 339	278 366	177 972
42	487 204	292 322	194 881
43	463 837	273 663	190 173
44	391 739	227 208	164 530
45	513 529	297 846	215 682
46	861 055	490 801	370 253
47	871 990	488 314	383 675
48	934 236	513 829	420 406
49	947 438	511 616	435 821
50	1 001 483	530 785	470 697

Tabell T41
Inrikes sjöfart: Gods- och persontrafikinkomster 1911-1950

	Gods- trafik	Person- trafik
1911	22 018	6 373
12	23 814	6 893
13	24 900	7 207
14	23 903	7 480
15	28 488	6 645
16	34 098	7 108
17	68 892	8 245
18	95 523	12 548
19	73 139	14 554
20	83 736	17 273
1921	49 220	15 226
22	42 415	11 314
23	45 891	10 568
24	44 071	10 299
25	45 873	10 397
26	45 187	9 631
27	44 923	9 220
28	44 380	8 613
29	44 798	8 480
30	44 953	9 320
1931	39 003	8 245
32	33 137	8 485
33	33 383	8 065
34	38 636	8 393
35	41 628	8 417
36	42 234	8 601
37	44 734	9 141
38	46 227	9 153
39	59 490	9 262
40	67 514	8 360
1941	52 632	9 460
42	55 753	10 331
43	61 440	11 989
44	70 446	13 806
45	70 552	12 425
46	76 095	12 487
47	72 947	12 761
48	71 409	13 910
49	67 708	13 360
50	70 869	13 239

Tabell T42
Inrikes sjöfart: Bruttoproduktion, avdragsposter och förädlingsvärde
1911-1950

	Bruttopro- duktion	Avdrag	Förädlings- värde
1911	28 391	15 898	12 492
12	30 707	17 195	13 511
13	32 107	17 979	14 127
14	31 384	17 575	13 809
15	35 134	19 675	15 459
16	41 207	23 075	18 131
17	77 138	43 197	33 940
18	108 071	60 520	47 551
19	87 693	49 108	38 585
20	101 009	56 565	44 444
1921	64 447	36 090	28 356
22	53 729	30 088	23 641
23	56 460	31 617	24 842
24	54 371	30 447	23 923
25	56 271	31 511	24 759
26	54 818	30 698	24 120
27	54 144	30 320	23 823
28	52 994	29 677	23 317
29	53 279	29 836	23 442
30	54 273	30 393	23 880
1931	47 249	26 459	20 789
32	41 622	23 308	18 313
33	41 449	23 211	18 237
34	47 030	26 336	20 693
35	50 045	28 025	22 020
36	50 836	28 468	22 367
37	53 876	30 170	23 705
38	55 380	31 013	24 367
39	68 752	38 501	30 251
40	75 874	40 593	35 281
1941	62 092	31 667	30 425
42	66 084	32 051	34 033
43	73 429	33 777	39 652
44	84 252	36 649	47 602
45	82 977	34 020	48 956
46	88 582	34 104	54 478
47	85 709	30 855	54 853
48	85 319	28 582	56 737
49	81 069	25 131	55 938
50	84 109	25 232	58 876

Tabell T43

Inrikes sjöfart: Fördelning på användningsområden 1911-1950

	Jord- bruk	Industri	Byggnads- verksamhet	Trans- porter	Konsum- tion
1911	880	7 045	9 908	1 761	8 794
12	952	7 620	10 716	1 905	9 512
13	996	7 968	11 205	1 992	9 946
14	956	7 649	10 756	1 912	10 110
15	1 139	9 116	12 819	2 279	9 779
16	1 363	10 911	15 344	2 727	10 859
17	2 755	22 045	31 001	5 511	15 823
18	3 820	30 567	42 985	7 641	23 056
19	2 925	23 404	32 912	5 851	22 599
20	3 349	26 795	37 681	6 698	26 484
1921	1 968	15 750	22 149	3 937	20 640
22	1 696	13 572	19 087	3 393	15 980
23	1 835	14 685	20 651	3 671	15 616
24	1 762	14 102	19 832	3 525	15 147
25	1 834	14 679	20 643	3 669	15 443
26	1 807	14 460	20 334	3 615	14 601
27	1 796	14 375	20 215	3 593	14 162
28	1 775	14 201	19 971	3 550	13 495
29	1 791	14 335	20 159	3 583	13 408
30	1 798	14 385	20 229	3 596	14 265
1931	1 560	12 481	17 551	3 120	12 536
32	1 325	10 603	14 911	2 650	12 130
33	1 335	10 682	15 022	2 670	11 737
34	1 545	12 363	17 386	3 090	12 643
35	1 665	13 320	18 732	3 330	12 996
36	1 689	13 515	19 005	3 378	13 247
37	1 789	14 314	20 130	3 578	14 062
38	1 849	14 792	20 802	3 698	14 238
39	2 379	10 036	26 770	4 759	15 806
40	2 700	21 604	30 381	5 401	15 787
1941	2 105	16 842	23 684	4 210	15 249
42	2 230	17 841	25 089	4 460	16 464
43	2 457	19 660	27 648	4 915	18 748
44	2 817	22 542	31 700	5 635	21 555
45	2 822	22 576	31 748	5 644	20 185
46	3 043	24 350	34 242	6 087	20 857
47	2 917	23 343	32 826	5 835	20 785
48	2 856	22 850	32 134	5 712	21 765
49	2 708	21 666	30 468	5 416	20 808
50	2 834	22 678	31 891	5 669	21 035

Tabell T44

Stuveriverksamhet: Bruttoproduktion (lika med nettoproduktion) 1911-1950

	1911	1931	1941
	5 097	11 450	
12	5 868	32	11 235
13	6 833	33	10 977
14	6 257	34	11 733
15	11 698	35	12 158
16	19 195	36	12 835
17	15 223	37	15 680
18	26 380	38	14 913
19	26 290	39	19 476
20	24 886	40	18 279
1921	10 769	20 737	
22	9 678	42	22 131
23	10 480	43	21 490
24	10 358	44	19 039
25	10 824	45	23 860
26	11 969	46	37 985
27	12 740	47	38 307
28	12 689	48	40 782
29	13 995	49	41 140
30	12 968	50	43 423

Tabell T45
Anspanssfordon: Kvantitets- och prisindikator 1911-1950

	Kvantitets- indikator	Prisin- dikator		Kvantitets- indikator	Prisin- dikator
1911	100,0	100,0	1931	52,5	210,0
12	100,0	100,0	32	49,5	210,0
13	100,0	105,0	33	46,7	210,0
14	97,1	100,0	34	44,1	210,0
15	99,2	110,0	35	41,6	210,0
16	103,2	125,0	36	39,2	215,0
17	108,0	145,0	37	36,4	225,0
18	117,1	215,0	38	33,8	230,0
19	121,3	275,0	39	31,4	230,0
20	120,0	325,0	40	41,9	265,0
1921	101,9	280,0	1941	45,1	275,0
22	98,5	200,0	42	45,9	295,0
23	95,1	200,0	43	45,9	305,0
24	91,9	200,0	44	43,5	315,0
25	88,8	210,0	45	43,1	330,0
26	83,7	210,0	46	34,9	355,0
27	76,2	210,0	47	27,4	370,0
28	69,5	210,0	48	24,7	445,0
29	63,3	215,0	49	20,4	445,0
30	57,6	215,0	50	16,9	475,0

Tabell T46
Anspanssfordon: Bruttoproduktion, avdragsposter och nettoproduktion 1911-1950

	Brutto- produk- tion	Avdrags- post	Netto- produk- tion
1911	69 098	11 055	58 042
12	69 098	11 055	58 042
13	72 552	11 608	60 944
14	67 094	10 735	56 359
15	75 399	12 063	63 335
16	89 136	14 261	74 874
17	108 207	17 313	90 894
18	173 964	27 834	146 130
19	230 493	36 878	193 614
20	269 482	43 117	226 365
1921	197 150	31 544	165 606
22	136 123	21 779	114 343
23	131 424	21 027	110 396
24	127 002	20 320	106 681
25	128 853	20 616	108 237
26	121 453	19 432	102 020
27	110 570	17 691	92 879
28	100 848	16 135	84 712
29	94 038	15 046	78 992
30	85 570	13 691	71 879
1931	76 180	12 188	63 991
32	71 827	11 492	60 334
33	67 764	10 842	56 922
34	63 991	10 238	53 752
35	60 364	9 650	50 705
36	58 235	9 317	48 918
37	56 591	9 054	47 536
38	53 716	8 594	45 122
39	49 902	7 984	41 918
40	76 722	12 275	64 447
1941	85 698	13 711	71 986
42	93 562	14 969	78 592
43	96 733	15 477	81 256
44	94 681	15 149	79 532
45	98 278	15 724	82 553
46	85 608	13 697	71 911
47	70 051	11 208	58 843
48	75 949	12 151	63 797
49	62 727	10 036	52 690
50	55 468	8 874	46 593

Tabell T47

Anspanssfordon: Fördelning på användningsområden 1911-1950

	Jord- bruk	Skogs- bruk	Indu- stri	Byggnads- verk- samhet	Transport- verk- samhet	Konsum- tion	Export
1911	3 454	6 909	17 274	17 274	3 454	13 819	6 909
12	3 454	6 909	17 274	17 274	3 454	13 819	6 909
13	3 627	7 255	18 138	18 138	3 627	14 510	7 255
14	3 354	6 709	16 773	16 773	3 354	13 418	6 709
15	3 769	7 539	18 849	18 849	3 769	15 079	7 539
16	4 456	8 913	22 284	22 284	4 456	17 827	8 913
17	5 410	10 820	27 051	27 051	5 410	21 641	10 820
18	8 698	17 396	43 491	43 491	8 698	34 792	17 396
19	11 524	23 049	57 623	57 623	11 524	46 098	23 049
20	13 474	26 948	67 370	67 370	13 474	53 896	26 948
1921	9 857	19 715	49 287	49 287	9 857	39 430	19 715
22	6 806	13 612	34 030	34 030	6 806	27 224	13 612
23	6 571	13 142	32 856	32 856	6 571	26 284	13 142
24	6 350	12 700	31 750	31 750	6 350	25 400	12 700
25	6 442	12 885	32 213	32 213	6 442	25 770	12 885
26	6 072	12 145	30 363	30 363	6 072	24 290	12 145
27	5 528	11 057	27 642	27 642	5 528	22 114	11 057
28	5 042	10 084	25 212	25 212	5 042	20 169	10 084
29	4 701	9 403	23 509	23 509	4 701	18 807	9 403
30	4 278	8 557	21 392	21 392	4 278	17 114	8 557
1931	3 809	7 618	19 045	19 045	3 809	15 236	7 618
32	3 591	7 182	17 956	17 956	3 591	14 365	7 182
33	3 388	6 776	16 941	16 941	3 388	13 552	6 776
34	3 199	6 399	15 997	15 997	3 199	12 798	6 399
35	3 018	6 036	15 091	15 091	3 018	12 072	6 036
36	2 911	5 823	14 558	14 558	2 911	11 647	5 823
37	2 829	5 659	14 147	14 147	2 829	11 318	5 659
38	2 685	5 371	13 429	13 429	2 685	10 743	5 371
39	2 495	4 990	12 475	12 475	2 495	9 980	4 990
40	3 836	7 672	19 180	19 180	3 836	15 344	7 672
1941	4 284	8 569	21 424	21 424	4 284	17 139	8 569
42	4 678	9 356	23 390	23 390	4 678	18 712	9 356
43	4 836	9 673	24 183	24 183	4 836	19 346	9 673
44	4 734	9 468	23 670	23 670	4 734	10 936	9 468
45	4 913	9 827	24 569	24 569	4 913	19 655	9 827
46	4 280	8 560	21 402	21 402	4 280	17 121	8 560
47	3 502	7 005	17 512	17 512	3 502	14 010	7 005
48	3 797	7 594	18 987	18 987	3 797	15 189	7 594
49	3 136	6 272	15 681	15 681	3 136	12 545	6 272
50	2 773	5 546	13 867	13 867	2 773	11 093	5 546

Tabell T48

Järnvägar: Bruttoproduktion 1911-1950

	SJ	EJ
1911	76 238	70 867
12	82 690	76 241
13	88 109	80 924
14	92 679	80 973
15	117 723	98 866
16	149 782	123 320
17	161 943	146 186
18	254 934	231 690
19	297 419	245 553
20	341 958	273 385
1921	252 980	190 327
22	202 464	153 767
23	195 042	150 458
24	187 231	150 509
25	181 605	141 098
26	186 223	138 811
27	190 019	142 403
28	181 128	136 345
29	205 302	147 549
30	198 818	135 700
1931	181 974	120 240
32	166 746	105 710
33	166 860	102 228
34	184 697	111 963
35	197 403	116 182
36	210 206	122 313
37	240 483	133 051
38	251 240	126 201
39	283 683	140 968
40	361 510	150 645
1941	438 177	149 361
42	503 583	162 019
43	546 833	167 374
44	562 781	157 996
45	570 149	135 329
46	617 383	125 090
47	626 738	121 495
48	765 157	95 989
49	801 926	55 660
50	834 838	51 304

Tabell T49
Järnvägar: Avdragsposter 1911-1950

	Bränsle m m	Repara- tioner och underhåll
1911	15 565	29 421
12	16 816	31 786
13	17 885	33 806
14	18 364	34 730
15	41 344	54 620
16	79 868	54 620
17	94 640	61 625
18	186 489	97 324
19	141 269	108 594
20	151 836	123 068
1921	60 612	101 960
22	30 322	81 933
23	27 418	79 465
24	23 589	77 680
25	19 916	74 221
26	19 239	74 757
27	21 965	76 457
28	19 769	73 018
29	21 623	81 155
30	21 338	76 939
1931	19 045	69 509
32	17 867	62 664
33	18 956	61 890
34	20 806	68 231
35	22 728	72 124
36	24 984	76 479
37	30 453	85 912
38	28 943	86 811
39	32 747	97 669
40	50 545	117 795
1941	64 908	135 133
42	77 920	153 088
43	87 275	164 267
44	88 388	165 778
45	100 019	162 259
46	97 745	170 768
47	84 547	172 093
48	81 365	198 063
49	77 061	197 244
50	77 783	203 812

Tabell T50
Järnvägar: Summa bruttoproduktion, summa avdrag samt förädlings-
värde 1911-1950

	Brutto- produktion	Avdrag	Förädlings- värde
1911	147 105	44 986	102 119
12	158 931	48 602	110 328
13	169 033	51 691	117 341
14	173 652	53 094	120 557
15	216 589	84 661	131 927
16	273 102	134 488	138 613
17	308 129	156 265	151 863
18	486 624	283 813	202 810
19	542 972	249 863	293 108
20	615 343	274 904	340 438
1921	443 307	162 572	280 734
22	356 231	112 255	243 975
23	345 500	106 883	238 617
24	337 740	101 269	236 470
25	322 703	94 137	228 565
26	325 034	93 996	231 037
27	332 422	98 422	233 999
28	317 473	92 787	224 685
29	352 851	102 778	250 072
30	334 518	98 277	213 659
1931	302 214	88 554	213 659
32	272 456	80 531	191 924
33	269 088	80 846	188 241
34	296 660	89 037	207 622
35	313 585	94 852	218 732
36	332 519	101 463	231 055
37	373 534	116 365	257 168
38	377 441	115 754	261 686
39	424 651	130 416	294 234
40	512 155	168 340	343 814
1941	587 538	200 041	387 496
42	665 602	231 008	434 593
43	714 207	251 542	462 664
44	720 777	254 166	466 610
45	705 478	262 278	443 199
46	742 473	268 513	473 959
47	748 233	256 640	491 592
48	861 146	279 428	581 717
49	857 586	274 305	583 280
50	886 142	281 595	604 546

Tabell T51

Järnvägar: Fördelning på användningsområden 1911-1950

	Export	Jordbruk	Industri	Byggnads- verksamhet	Trans- porter	Konsum- tion
1911	18 923	7 569	34 061	15 138	3 670	67 742
12	20 710	8 284	37 278	16 568	3 900	72 190
13	22 046	8 818	39 683	17 637	4 050	76 796
14	22 170	8 868	39 906	17 736	4 220	80 750
15	29 849	11 939	53 729	23 879	5 150	92 039
16	38 656	15 462	69 581	30 925	5 610	112 866
17	43 571	17 428	78 429	34 857	6 510	127 331
18	71 608	28 643	128 894	57 286	7 503	192 688
19	75 765	30 306	136 377	60 612	9 915	229 995
20	86 150	34 460	155 071	68 920	12 420	258 320
1921	55 400	22 160	99 720	44 320	11 125	210 580
22	44 966	17 986	80 939	35 972	10 530	165 836
23	43 326	17 330	77 986	34 660	10 360	161 836
24	43 477	17 390	78 258	34 781	10 315	153 517
25	41 186	16 474	74 135	32 949	10 570	147 386
26	41 600	16 640	74 881	33 280	10 590	148 040
27	42 822	17 128	77 080	34 257	10 780	150 352
28	39 539	15 815	71 171	31 631	11 125	148 189
29	46 300	18 520	83 340	37 040	10 500	157 150
30	41 791	16 716	75 224	33 433	10 430	156 921
1931	36 700	14 680	66 061	29 360	10 680	144 730
32	31 592	12 636	56 865	25 273	15 415	130 672
33	31 707	12 683	57 073	25 366	15 520	126 737
34	36 570	14 628	65 826	29 256	13 150	137 230
35	39 007	15 602	70 212	31 205	11 980	145 577
36	41 849	16 739	75 329	33 479	10 500	154 619
37	48 366	19 346	87 060	38 693	11 220	168 846
38	47 982	19 192	86 367	38 385	11 650	173 862
39	37 872	27 773	103 097	45 820	12 420	197 667
40	29 000	33 350	129 339	57 483	12 100	250 882
1941	28 518	37 888	154 530	68 680	12 255	285 665
42	29 701	39 460	175 139	77 839	12 650	330 811
43	29 379	39 032	182 293	81 018	13 150	369 332
44	28 870	36 446	180 669	80 297	13 560	380 933
45	36 045	38 175	168 897	76 715	13 910	371 733
46	71 008	37 279	172 887	76 838	13 200	371 257
47	90 366	36 146	162 659	72 293	14 200	372 566
48	101 379	40 551	182 482	81 103	17 050	438 579
49	100 197	40 078	180 354	80 157	17 000	439 797
50	106 008	42 403	190 815	84 806	17 500	444 608

Tabell T52

Postbefordran: Avdragsposter 1911-1950

	Tågtrans- porter	Båt- och flygtrans- porter	Övrigt
1911	3 934	530	772
12	3 989	491	838
13	4 039	587	916
14	4 098	587	916
15	4 654	1 158	975
16	4 970	1 109	1 133
17	5 244	634	1 759
18	4 044	818	2 619
19	7 144	838	2 065
20	9 453	884	2 871
1921	8 831	768	2 554
22	7 660	501	1 742
23	7 637	483	1 687
24	7 519	310	1 604
25	8 121	538	1 845
26	8 364	505	2 037
27	8 732	645	2 670
28	9 646	704	2 821
29	10 001	968	3 046
30	10 418	1 183	4 168
1931	10 883	1 381	3 217
32	10 648	1 431	3 642
33	10 502	1 420	3 213
34	10 643	1 425	3 066
35	10 777	1 447	3 411
36	11 228	1 697	3 415
37	11 815	2 092	3 630
38	12 204	1 874	3 997
39	12 237	2 043	4 181
40	11 480	1 336	5 567
1941	11 115	1 151	5 174
42	11 269	685	5 245
43	11 804	1 128	5 901
44	11 269	1 233	6 171
45	12 602	3 980	7 978
46	13 485	2 494	8 195
47	13 928	7 337	8 793
48	16 612	4 134	9 115
49	17 402	5 293	9 832
50	17 588	6 068	10 724

Tabell T53

Postbefordran: Bruttoproduktion, avdrag och förädlingsvärde 1911-1950

	Bruttoproduktion	Avdrag	Förädlingsvärde
1911	23 260	5 236	18 024
12	24 665	5 318	19 347
13	25 707	5 408	20 299
14	26 671	5 601	21 070
15	29 614	6 787	22 827
16	32 360	7 212	25 148
17	36 607	7 637	28 970
18	46 284	7 481	38 803
19	55 472	10 047	45 425
20	64 707	13 208	51 499
1921	76 294	12 153	64 141
22	69 421	9 903	59 518
23	65 918	9 807	56 111
24	65 768	9 433	56 335
25	64 911	10 504	54 407
26	67 130	10 906	56 224
27	70 538	12 047	58 491
28	72 773	13 171	59 602
29	75 017	14 015	61 002
30	77 870	15 769	62 101
1931	78 765	15 481	63 284
32	77 976	15 721	62 255
33	80 756	15 135	65 621
34	85 331	15 134	70 197
35	87 369	15 635	71 734
36	92 354	16 340	76 014
37	95 012	17 537	77 475
38	99 249	18 075	81 174
39	103 677	18 461	85 216
40	116 563	18 383	98 180
1941	122 653	17 440	105 213
42	143 420	17 199	126 221
43	163 513	18 833	144 680
44	182 172	18 673	163 499
45	188 476	24 560	163 916
46	199 647	24 174	175 473
47	204 034	30 058	173 976
48	233 864	29 861	204 003
49	250 036	32 527	217 509
50	252 823	34 380	218 443

Tabell T54

Postbefordran: Fördelning på användningsområden 1911-1950

	Industri	Handel	Offentlig sektor	Konsumtion
1911	6 745	10 467	1 628	4 419
12	7 152	11 099	1 726	4 686
13	7 455	11 568	1 799	4 884
14	7 734	12 001	1 866	5 067
15	8 588	13 326	2 072	5 626
16	9 384	14 562	2 265	6 148
17	10 616	16 473	2 562	6 955
18	13 422	20 827	3 239	8 793
19	16 086	24 962	3 883	10 539
20	18 765	29 118	4 529	12 294
1921	22 125	34 332	5 340	14 495
22	20 132	31 239	4 859	13 189
23	19 116	29 663	4 614	12 524
24	19 072	29 595	4 603	12 495
25	18 824	29 209	4 543	12 333
26	19 467	30 208	4 699	12 754
27	20 456	31 742	4 937	13 402
28	21 104	32 747	5 094	13 826
29	21 754	33 757	5 251	14 253
30	22 582	35 041	5 450	14 795
1931	22 841	35 444	5 513	14 965
32	22 613	35 089	5 458	14 815
33	23 419	36 340	5 652	15 343
34	24 745	38 398	5 973	16 212
35	25 337	39 316	6 115	16 600
36	26 782	41 559	6 464	17 547
37	27 553	42 755	6 650	18 052
38	28 782	44 662	6 947	18 857
39	30 066	46 654	7 257	19 698
40	33 803	52 453	8 159	22 146
1941	35 569	55 193	8 585	23 304
42	41 591	64 539	10 039	27 249
43	47 418	73 580	11 445	31 067
44	52 829	81 977	12 752	34 612
45	54 658	84 814	13 193	35 810
46	57 897	89 841	13 975	37 932
47	59 169	91 815	14 282	38 766
48	67 820	105 238	16 370	44 434
49	72 510	112 516	17 502	47 506
50	73 318	113 770	17 697	48 036

Tabell T55

Telekommunikationer: Bruttoinkomster 1911-1950

	Telegraf	Statlig telefon	Privat telefon	Rundradio
1911	2 319	13 270	6 158	-
12	2 693	14 574	6 795	-
13	2 772	15 766	7 336	-
14	4 004	16 860	7 844	-
15	6 140	18 626	8 640	-
16	6 995	22 044	9 926	-
17	8 352	26 662	11 653	-
18	10 857	41 444	-	-
19	12 327	57 526	-	-
20	12 899	77 234	-	-
1921	10 255	88 677	-	-
22	8 867	75 946	-	-
23	8 532	72 893	-	-
24	7 673	69 541	-	23
25	8 077	69 389	-	1 352
26	7 835	72 311	-	2 094
27	7 486	75 015	-	3 000
28	7 697	78 471	-	3 690
29	8 171	81 059	-	4 144
30	7 853	85 086	-	4 658
1931	7 390	87 607	-	5 344
32	6 697	88 721	-	5 911
33	6 857	89 646	-	6 483
34	6 674	93 090	-	7 134
35	6 841	97 324	-	8 019
36	7 012	103 737	-	9 115
37	7 373	112 333	-	10 371
38	7 354	119 460	-	11 739
39	8 819	129 955	-	13 151
40	10 990	137 142	-	14 385
1941	11 431	145 864	-	15 261
42	13 173	175 758	-	16 058
43	15 348	189 878	-	16 804
44	16 650	208 149	-	17 642
45	21 442	219 962	-	18 287
46	21 840	246 139	-	18 981
47	21 869	261 105	-	19 810
48	21 791	295 344	-	20 305
49	22 891	327 915	-	21 039
50	25 439	352 125	-	28 874

Tabell T56

Telekommunikationer: Bruttoproduktion, avdragsposter och förädlingsvärde 1911-1950

	Bruttoproduktion	Avdrag	Förädlingsvärde
1911	21 747	4 879	16 867
12	24 062	4 868	19 193
13	25 874	5 906	19 967
14	28 708	5 494	23 213
15	33 406	5 950	27 455
16	38 965	7 524	31 440
17	46 667	9 306	37 360
18	52 301	10 900	41 400
19	69 853	16 712	53 140
20	90 133	20 807	69 325
1921	98 932	21 653	77 278
22	84 813	15 159	69 653
23	81 425	16 265	65 159
24	77 237	16 082	61 154
25	78 818	19 134	59 683
26	82 240	20 535	61 704
27	85 501	17 258	68 242
28	89 858	19 538	70 319
29	93 374	18 853	74 520
30	97 597	20 630	76 966
1931	100 341	22 123	78 217
32	101 329	21 626	79 702
33	102 986	21 521	81 464
34	106 898	21 353	85 544
35	112 184	21 179	91 004
36	119 864	25 273	94 590
37	130 077	29 261	100 815
38	130 553	31 751	106 801
39	151 925	33 528	118 396
40	162 517	36 307	126 209
1941	172 556	39 199	133 356
42	204 989	44 680	160 308
43	222 030	51 358	170 671
44	242 441	52 105	190 335
45	259 691	54 973	204 717
46	286 960	91 102	195 857
47	302 784	107 494	195 289
48	337 440	122 459	214 980
49	371 845	134 379	237 465
50	406 438	134 379	272 058

Tabell T57
Telekommunikationer: Fördelning på användningsområden 1911-1950

	Industri	Trans- porter	Handel	Offentlig sektor	Konsum- tion
1911	3 914	1 304	7 611	1 957	6 959
12	4 331	1 443	8 421	2 165	7 699
13	4 657	1 552	9 055	2 328	8 279
14	5 167	1 722	10 047	2 583	9 186
15	6 013	2 004	11 692	3 006	10 689
16	7 013	2 337	13 637	3 506	12 468
17	8 400	2 800	16 333	4 200	14 933
18	9 414	3 138	18 305	4 707	16 736
19	12 573	4 191	24 448	6 286	22 352
20	16 223	5 407	31 546	8 111	28 842
1921	17 807	5 935	34 626	8 903	31 658
22	15 266	5 088	29 684	7 633	27 140
23	14 656	4 885	28 498	7 328	26 056
24	13 902	4 634	27 032	6 951	24 715
25	14 187	4 729	27 586	7 093	25 221
26	14 803	4 934	28 784	7 401	26 316
27	15 390	5 130	29 925	7 695	27 360
28	16 174	5 391	31 450	8 087	28 754
29	16 807	5 602	32 680	8 403	29 879
30	17 567	5 855	34 158	8 783	31 231
1931	18 061	6 020	35 119	9 030	32 109
32	18 239	6 079	35 465	9 119	32 425
33	18 537	6 179	36 045	9 268	32 955
34	19 241	6 413	37 414	9 620	34 207
35	20 193	6 731	39 264	10 096	35 898
36	21 575	7 191	41 952	10 787	38 356
37	23 413	7 804	45 526	11 706	41 624
38	24 939	8 313	48 493	12 469	44 336
39	27 346	9 115	53 173	13 673	48 616
40	29 253	9 751	56 880	14 626	52 005
1941	31 060	10 353	60 394	15 530	55 217
42	36 898	12 299	71 746	18 449	65 596
43	39 965	13 321	77 710	19 982	71 049
44	43 639	14 546	84 854	21 819	77 581
45	46 744	15 581	90 891	23 372	83 101
46	51 652	17 217	100 436	25 826	91 827
47	54 501	18 167	105 974	27 250	96 890
48	60 739	20 246	118 104	30 369	107 980
49	66 932	22 310	130 145	33 466	118 990
50	73 158	24 386	142 253	36 579	130 060

Tabell T58
Lastbilstransporter: Bruttoproduktion, avdrag och förädlingsvärde
1920-1950

	Bruttopro- duktion	Avdrag	Förädlings- värde
1920	4 851	970	3 880
21	6 931	1 386	5 544
22	9 100	1 820	7 280
23	11 505	2 301	9 204
24	18 976	3 795	15 180
25	31 734	6 346	25 387
26	40 395	8 079	32 316
27	44 419	8 883	35 535
28	51 866	10 373	41 492
29	69 575	13 915	55 660
30	83 890	16 778	67 112
1931	102 203	20 440	81 762
32	146 100	29 220	116 880
33	141 782	28 356	113 425
34	145 661	29 132	116 528
35	149 180	29 836	119 344
36	152 800	30 560	122 240
37	158 494	31 698	126 795
38	156 998	31 399	125 598
39	219 658	43 931	175 726
40	215 725	43 145	172 580
1941	220 148	44 029	176 118
42	219 389	43 877	175 511
43	219 216	43 843	175 372
44	239 352	47 870	191 481
45	253 692	50 738	202 953
46	261 540	52 308	209 232
47	274 392	54 878	219 513
48	300 600	60 120	240 480
49	320 376	64 075	256 301
50	338 556	67 711	270 844

Tabell T59

Lastbilstransporter: Fördelning på användningsområden 1920-1950

	Jordbruk	Industri	Byggnads- verksamhet	Konsum- tion
1920	485	1 164	1 503	1 697
21	693	1 663	2 148	2 425
22	910	2 184	2 821	3 185
23	1 150	2 761	3 566	4 026
24	1 897	4 554	5 882	6 641
25	3 173	7 616	9 837	11 106
26	4 039	9 694	12 522	14 138
27	4 441	10 660	13 769	15 546
28	5 186	12 447	16 078	18 153
29	6 957	16 698	21 568	24 351
30	8 389	20 133	26 005	29 361
1931	10 220	24 528	31 682	35 771
32	14 610	35 064	45 291	51 135
33	14 178	34 027	43 952	49 623
34	14 566	34 958	45 154	50 981
35	14 918	35 803	46 245	52 213
36	15 280	36 672	47 368	53 480
37	15 849	38 038	49 133	55 472
38	15 699	37 679	48 669	54 949
39	21 965	52 717	68 093	76 880
40	21 572	51 774	66 874	75 503
1941	22 014	52 835	68 245	77 051
42	21 938	52 653	68 010	76 786
43	21 921	52 611	67 956	76 725
44	23 935	57 444	74 199	83 773
45	25 369	60 886	78 644	88 792
46	26 154	62 769	81 077	91 539
47	27 439	65 854	85 061	96 037
48	30 060	72 144	93 186	105 210
49	52 037	124 890	161 316	182 131
50	33 855	81 253	104 952	118 494

Tabell T60

Taxitrafik: Bruttoproduktion, avdrag och förädlingsvärde 1919-1950

	Bruttopro- duktion	Avdrag	Förädlings- värde
1919	7 112	4 196	2 915
20	10 019	5 109	4 909
21	12 043	6 021	6 021
22	14 171	6 802	7 368
23	18 064	8 128	9 935
24	20 816	8 950	11 865
25	26 214	11 534	14 679
26	31 405	13 504	17 900
27	35 247	14 451	20 795
28	36 908	14 025	22 882
29	40 022	15 208	24 813
30	40 801	15 096	25 704
1931	41 430	15 743	25 686
32	40 082	15 231	24 850
33	38 913	14 786	24 126
34	40 171	15 264	24 906
35	42 958	16 324	26 633
36	46 912	17 826	29 085
37	52 843	20 080	32 762
38	61 560	23 392	38 167
39	90 313	34 318	55 994
40	109 107	41 460	67 646
1941	114 158	43 380	70 777
42	135 764	51 590	84 173
43	139 673	53 075	86 597
44	151 059	57 402	93 656
45	149 162	56 681	92 480
46	167 380	63 604	103 775
47	175 160	66 560	108 599
48	201 679	76 638	125 040
49	214 008	81 323	132 684
50	223 000	84 740	138 260

Tabell T61
 Busstrafik: Bruttoproduktion, avdrag och förädlingsvärde 1920-1950

	Bruttopro- duktion	Avdrag	Förädlings- värde
1920	3 755	2 741	1 013
21	6 515	4 625	1 889
22	10 229	7 058	3 170
23	14 279	9 566	4 712
24	20 005	13 003	7 001
25	27 584	18 481	9 102
26	33 947	22 405	11 541
27	37 292	23 493	13 798
28	42 058	26 075	15 982
29	49 159	29 986	19 172
30	54 351	32 610	21 740
1931	52 247	29 025	23 221
32	65 276	38 512	26 763
33	65 873	38 206	27 666
34	66 747	38 713	28 033
35	69 727	39 744	29 982
36	67 924	38 716	29 207
37	74 325	41 622	32 703
38	79 791	44 682	35 108
39	82 479	45 363	37 115
40	62 211	34 216	27 994
1941	64 226	34 682	29 543
42	74 808	40 396	34 411
43	81 600	43 248	38 352
44	82 214	43 573	38 640
45	83 830	43 591	40 238
46	101 000	52 520	48 480
47	129 000	65 790	63 210
48	185 000	94 350	90 650
49	211 000	105 500	105 500
50	219 000	109 500	109 500

Tabell T62
 Spårvägstrafik: Bruttoproduktion, avdrag och förädlingsvärde 1911-1950

	Bruttopro- duktion	Avdrag	Förädlings- värde
1911	9 600	2 400	7 200
12	10 300	2 575	7 725
13	10 700	2 675	8 025
14	11 400	2 850	8 550
15	11 700	2 925	8 775
16	13 700	3 425	10 275
17	16 300	4 075	12 225
18	21 400	5 350	16 050
19	29 000	7 250	21 750
20	37 300	9 325	27 975
1921	38 500	9 625	28 875
22	35 100	8 775	26 325
23	33 900	8 475	25 425
24	31 900	7 975	23 925
25	32 400	8 100	24 300
26	33 300	8 325	24 975
27	33 800	8 450	25 350
28	34 300	8 575	25 725
29	35 800	8 950	26 850
30	38 500	9 625	28 875
1931	40 091	10 022	30 068
32	38 897	9 724	29 172
33	36 977	9 244	27 732
34	37 820	9 455	28 365
35	39 487	9 871	29 615
36	40 143	10 035	30 107
37	41 187	10 296	30 890
38	41 365	10 341	31 023
39	43 574	10 893	32 680
40	52 145	13 036	39 108
1941	56 399	14 099	42 299
42	64 299	16 074	48 224
43	71 955	17 988	53 966
44	79 131	19 782	59 348
45	85 764	21 441	64 323
46	85 399	21 349	64 049
47	86 146	21 536	64 609
48	91 628	22 907	68 721
49	94 759	23 689	71 069
50	95 800	23 950	71 850

Tabell T63
Transporter och kommunikationer: Deflaterer 1910-1950

	Utrikes sjöfart	Inrikes sjöfart	Stuveri- verksamhet	Flottning	Anspanss- fordon	Järnvägs- transporter
1910	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
11	117,1	104,5	114,4	89,3	100,0	99,3
12	156,6	107,9	144,3	90,3	100,0	98,2
13	135,8	112,3	130,4	88,0	105,0	96,3
14	133,5	118,0	130,0	86,1	100,0	96,7
15	399,7	165,2	342,7	95,4	110,0	93,6
16	737,4	186,8	592,9	126,4	125,0	95,2
17	1 402,7	367,6	935,4	196,9	145,0	118,0
18	1 517,1	525,7	1 186,2	340,8	215,0	211,2
19	975,6	385,4	817,6	371,4	275,0	289,1
20	750,6	408,8	665,0	369,5	325,0	336,2
1921	260,6	237,9	256,1	475,7	280,0	286,7
22	194,6	191,2	193,8	376,9	200,0	214,4
23	205,2	168,7	196,9	350,0	200,0	204,4
24	224,8	161,1	209,1	344,8	200,0	189,5
25	177,4	147,8	170,7	349,6	210,0	181,8
26	153,7	132,8	148,9	332,9	210,0	175,7
27	150,1	127,2	144,9	319,1	210,0	171,2
28	138,8	124,5	135,2	323,4	210,0	170,5
29	151,2	113,2	143,0	2317,6	215,0	164,9
30	120,8	118,3	119,2	293,2	215,0	158,7
1931	117,5	115,2	116,0	291,5	210,0	155,1
32	119,7	112,5	117,3	260,8	210,0	145,2
33	134,4	113,2	129,5	229,0	210,0	141,5
34	132,8	103,0	126,1	230,3	210,0	135,8
35	134,7	95,4	125,6	231,7	210,0	131,0
36	149,9	103,8	139,4	241,1	215,0	126,4
37	211,7	110,4	187,6	246,8	225,0	124,4
38	171,0	105,3	155,9	259,6	230,0	124,5
39	274,7	122,4	234,0	278,8	230,0	123,2
40	438,0	175,0	353,6	303,3	265,0	122,3
1941	521,2	162,1	414,2	347,6	275,0	118,5
42	601,3	192,1	481,7	391,3	295,0	121,1
43	628,3	186,9	480,0	418,5	305,0	125,7
44	655,3	201,3	476,8	417,2	315,0	126,2
45	682,4	166,7	484,9	490,8	330,0	129,0
46	634,9	158,5	498,0	485,8	355,0	127,4
47	413,2	177,8	366,6	561,3	370,0	124,9
48	364,3	188,0	333,8	791,8	445,0	141,2
49	341,5	185,7	316,1	683,8	445,0	144,9
50	361,8	166,0	327,8	712,0	475,0	141,0

Tabell T63 (forts)

	Post- beford- ran	Telekom- munika- tioner	Last- bils- trafik	Taxi- trafik	Buss- trafik	Spår- vägs- trafik
1910	100,0	100,0	-	-	-	100,0
11	99,6	102,8	-	-	-	99,7
12	101,4	104,6	-	-	-	97,9
13	103,1	104,1	-	-	-	97,6
14	98,7	107,5	-	-	-	96,2
15	109,9	111,2	-	-	-	94,4
16	115,2	119,5	-	-	-	99,3
17	115,3	127,8	-	-	-	109,2
18	132,1	152,6	-	-	-	179,3
19	163,8	169,8	-	124,2	-	223,6
20	189,7	214,7	100,0	100,0	100,0	264,0
1921	237,8	245,2	100,0	79,4	86,7	269,4
22	225,6	208,5	100,0	63,5	67,3	203,5
23	201,6	196,4	100,0	60,1	62,9	197,2
24	194,9	179,5	102,9	58,7	60,4	184,1
25	162,2	175,4	114,3	59,9	63,4	176,0
26	190,3	176,4	102,9	59,0	63,1	172,5
27	195,6	176,6	91,4	56,7	58,1	168,7
28	188,1	178,1	80,0	52,4	55,6	166,9
29	188,8	176,5	77,1	52,8	55,4	164,8
30	186,2	175,5	71,4	51,7	53,8	322,5
1931	186,2	173,7	62,9	51,7	53,8	157,8
32	186,2	173,7	80,0	51,7	53,8	157,8
33	186,2	173,7	74,1	51,7	52,7	154,6
34	186,2	173,7	68,6	51,7	51,7	151,4
35	186,2	173,7	63,5	51,7	50,0	146,7
36	186,2	173,7	58,9	51,7	45,7	134,1
37	186,2	173,7	54,5	51,7	45,7	134,1
38	186,2	173,7	50,5	51,7	45,7	134,1
39	186,2	173,7	64,3	65,6	45,7	134,1
40	186,2	173,7	69,2	88,8	48,4	142,0
1941	210,4	173,7	69,2	101,2	51,1	149,8
42	219,7	177,2	69,2	104,3	54,9	160,9
43	221,6	177,2	69,2	109,0	59,2	173,5
44	225,3	177,2	71,3	109,0	59,2	173,5
45	225,3	177,2	74,0	109,0	59,2	173,5
46	225,3	177,2	64,4	109,0	59,2	173,5
47	225,3	177,2	50,5	109,0	59,2	173,5
48	225,3	206,7	48,4	121,4	69,4	203,5
49	225,3	217,2	48,4	128,1	73,7	216,1
50	264,4	217,2	43,6	128,1	74,8	219,2

1950 - 1980

För denna period har SCB:s nationalräkenskapsdata använts och de har genomgående hämtats från Statistiska tabeller nr 37, Produktion och faktorinsats (bilaga till SM N 1972:93) och Statistiska meddelanden N 1981:2.5, Appendix 4. Dessa data har omformats för att passa till det schema som använts för de historiska nationalräkenskaperna. Det innebär att talen som räknats fram för år 1950 i föregående avsnitt bildat utgångspunkt och förändringarna i SCB:s löpandevärdeserier har så kopplats på dessa.

Ett par förändringar i branschindelningen har varit oundvikliga. Av de branscher för vilka skattningar gjorts för tidigare perioder bortfaller flottning och ansparnsfordon dels eftersom dessa branscher blir mycket små under den nu aktuella perioden och dels på grund av att särskilda beräkningar för dessa inte gjorts av SCB. Sedan tillkommer för perioden från 1950 utrikes och inrikes flyg.

Eftersom NP från användningssidan beräknas genom koppling av talen fram t o m 1950 med SCB:s data för tiden därefter anges inte sektorsvis fördelning efter användning.

Deflatorerna har framräknats ur de ovan nämnda publikationerna och är följaktligen SCB:s implicita index.

Samtliga data redovisas i tabellerna T64-T75, och i motsats till tidigare perioder redovisas de i milj kr.

Tabell T64

Utrikes sjöfart: Produktionsdata 1950-1980

	Brutto- produk- tion	Avdrags- poster	Netto- produk- tion
1950	1 001	531	471
51	1 569	752	817
52	1 541	786	755
53	1 307	705	602
54	1 402	740	662
55	1 626	820	806
56	1 937	967	970
57	2 157	1 024	1 132
58	1 901	951	950
59	1 929	951	977
60	2 079	979	1 100
1961	2 183	991	1 193
62	2 275	1 048	1 228
63	2 326	1 124	1 202
64	2 558	1 291	1 268
65	2 620	1 287	1 333
66	2 691	1 332	1 360
67	3 029	1 483	1 546
68	3 390	1 570	1 820
69	3 526	1 774	1 753
70	4 043	2 760	1 284
1971	4 383	2 982	1 401
72	4 390	2 828	1 562
73	5 147	3 234	1 913
74	6 816	4 336	2 480
75	6 096	3 929	2 167
76	6 392	4 322	2 070
77	6 490	4 513	1 977
78	7 098	4 876	2 222
79	8 796	6 098	2 698
80	9 469	6 624	2 845

Tabell T65

Inrikes sjöfart: Produktionsdata 1950-1980

	Brutto- produk- tion	Avdrags- poster	Netto- produk- tion
1950	84	25	59
51	99	38	61
52	111	42	69
53	105	43	62
54	105	36	69
55	111	39	72
56	113	48	66
57	117	48	69
58	112	46	66
59	117	50	66
60	121	48	74
1961	126	49	77
62	128	52	77
63	136	49	86
64	143	55	88
65	151	52	99
66	155	59	96
67	161	53	108
68	171	56	114
69	175	48	128
70	182	63	119
1971	183	62	122
72	173	57	115
73	182	52	130
74	246	67	179
75	276	81	194
76	290	84	206
77	312	104	208
78	331	97	234
79	507	143	364
80	555	191	364

Tabell T66

Stuveriverksamhet: Produktionsdata 1950-1980

1950	43				
51	55	1961	111	1971	223
52	58	62	116	72	277
53	57	63	126	73	326
54	63	64	138	74	347
55	70	65	139	75	378
56	79	66	146	76	411
57	81	67	156	77	492
58	83	68	167	78	493
59	89	69	186	79	521
60	105	70	219	80	551

Tabell T67

Järnvägar: Produktionsdata 1950-1980

	Brutto- produk- tion	Avdrags- poster	Netto- produk- tion
1950	886	282	605
51	1 076	342	734
52	1 255	379	876
53	1 229	359	870
54	1 206	343	863
55	1 310	363	948
56	1 383	433	950
57	1 435	474	960
58	1 418	425	993
59	1 402	397	1 005
60	1 496	413	1 082
1961	1 517	440	1 077
62	1 584	424	1 160
63	1 670	435	1 235
64	1 732	421	1 311
65	1 818	468	1 351
66	1 886	499	1 387
67	1 940	477	1 463
68	1 994	468	1 526
69	2 060	505	1 555
70	2 336	843	1 493
1971	2 100	625	1 475
72	2 273	651	1 622
73	2 452	611	1 841
74	3 057	679	2 378
75	3 249	967	2 281
76	3 607	1 301	2 306
77	3 798	1 459	2 339
78	4 247	1 893	2 354
79	4 482	1 827	2 654
80	4 841	1 806	3 035

Tabell T68

Postbefordran: Produktionsdata 1950-1980

	Brutto- produk- tion	Avdrags- poster	Netto- produk- tion
1950	253	34	218
51	280	40	239
52	319	47	272
53	339	45	294
54	351	49	302
55	370	53	318
56	395	56	338
57	430	58	372
58	469	69	399
59	494	75	420
60	534	75	459
1961	568	81	487
62	641	97	544
63	720	110	610
64	794	118	676
65	889	121	769
66	989	117	872
67	1 148	158	989
68	1 188	146	1 042
69	1 330	191	1 139
70	1 392	197	1 195
1971	1 455	206	1 250
72	1 776	221	1 555
73	1 996	232	1 764
74	2 177	259	1 917
75	2 567	309	2 258
76	3 207	365	2 843
77	3 628	413	3 215
78	4 279	496	3 783
79	4 565	542	4 024
80	4 937	573	4 364

Tabell T69
Telekommunikationer: Produktionsdata 1950-1980

	Brutto- produk- tion	Avdrags- poster	Netto- produk- tion
1950	406	134	272
51	504	170	334
52	623	222	400
53	661	230	430
54	704	230	474
55	753	276	477
56	810	273	537
57	970	385	585
58	995	355	640
59	1 058	383	675
60	1 161	390	771
1961	1 256	453	803
62	1 348	602	745
63	1 455	626	829
64	1 550	716	834
65	1 776	814	961
66	2 083	1 054	1 029
67	2 263	1 028	1 235
68	2 341	1 138	1 204
69	2 638	1 307	1 331
70	2 799	777	2 022
1971	2 988	918	2 069
72	3 444	985	2 459
73	3 698	943	2 756
74	3 963	1 021	2 942
75	4 224	1 230	2 994
76	4 662	1 486	3 176
77	4 998	1 713	3 286
78	5 909	1 904	4 006
79	6 774	2 076	4 698
80	7 621	2 386	5 234

Tabell T70
Lastbiltransporter: Produktionsdata 1950-1980

	Brutto- produk- tion	Avdrags- poster	Netto- produk- tion
1950	339	68	271
51	423	74	349
52	513	78	434
53	555	80	476
54	600	87	513
55	660	103	557
56	716	109	607
57	767	118	649
58	809	128	682
59	916	135	781
60	1 022	145	878
1961	1 113	160	953
62	1 221	177	1 044
63	1 323	193	1 130
64	1 556	206	1 350
65	1 761	228	1 533
66	1 958	261	1 697
67	2 141	295	1 845
68	2 330	297	2 033
69	2 615	314	2 301
70	4 222	786	3 437
1971	4 770	981	3 789
72	5 220	1 051	4 169
73	6 380	1 205	5 175
74	7 406	1 448	5 958
75	7 990	1 668	6 322
76	9 486	1 974	7 512
77	10 952	2 159	8 792
78	11 722	2 299	9 423
79	13 774	2 943	10 831
80	14 743	2 994	11 749

Tabell T71
Taxitrafik: Produktionsdata 1950-1980

	Brutto- produk- tion	Avdrags- poster	Netto- produk- tion
1950	223	85	138
51	239	77	162
52	257	67	190
53	262	63	199
54	262	63	199
55	256	63	193
56	271	63	208
57	298	69	229
58	293	70	223
59	282	68	214
60	276	67	209
1961	296	66	230
62	311	73	238
63	329	76	253
64	322	78	244
65	349	83	266
66	346	91	255
67	378	95	283
68	369	92	277
69	369	89	280
70	629	155	474
1971	634	163	471
72	716	169	547
73	820	189	631
74	925	235	690
75	105	249	797
76	1 231	282	949
77	1 423	313	1 110
78	1 687	350	1 337
79	1 989	388	1 601
80	2 377	464	1 913

Tabell T72
Buss- och spårvägstrafik: Produktionsdata 1950-1980

	Brutto- produk- tion	Avdrags- poster	Netto- produk- tion
1950	315	133	181
51	349	155	195
52	394	163	231
53	421	165	255
54	445	164	281
55	470	171	299
56	491	183	309
57	501	185	316
58	538	171	367
59	526	177	348
60	532	178	354
1961	579	200	379
62	617	213	404
63	682	219	463
64	745	235	510
65	821	239	582
66	929	250	679
67	1 005	266	739
68	1 040	253	787
69	1 117	254	863
70	1 190	609	582
1971	1 266	683	583
72	1 369	673	695
73	1 549	779	770
74	1 701	977	724
75	1 731	1 093	638
76	1 920	1 236	684
77	2 050	1 370	680
78	2 281	1 688	593
79	2 400	1 898	502
80	2 660	2 187	474

Tabell T73
 Utrikesflyg: Produktionsdata 1950-1980

	Brutto- produk- tion	Avdrags- poster	Netto- produk- tion
1950	13	6	7
51	19	7	12
52	21	8	13
53	25	9	16
54	31	10	21
55	35	11	24
56	43	13	30
57	59	15	44
58	69	23	46
59	86	31	55
60	98	36	62
1961	115	43	72
62	126	48	78
63	139	50	89
64	176	69	107
65	200	69	131
66	225	62	163
67	246	56	190
68	297	63	234
69	338	82	256
70	266	91	175
1971	331	101	230
72	349	121	228
73	364	130	234
74	449	148	301
75	542	166	376
76	698	249	449
77	827	268	559
78	979	327	652
79	1 125	411	714
80	1 287	493	794

Tabell T74
 Inrikesflyg: Produktionsdata 1950-1980

	Brutto- produk- tion	Avdrags- poster	Netto- produk- tion
1950	48	35	13
51	77	50	27
52	90	70	20
53	99	64	35
54	109	69	40
55	137	79	58
56	161	96	65
57	197	118	79
58	227	142	85
59	244	164	80
60	281	190	91
1961	299	209	90
62	327	225	102
63	364	241	123
64	395	272	123
65	432	298	134
66	454	309	145
67	477	326	151
68	551	369	182
69	622	391	231
70	826	537	289
1971	892	592	300
72	951	648	303
73	1 071	740	331
74	1 328	967	361
75	1 538	1 124	414
76	1 796	1 316	480
77	2 151	1 622	529
78	2 660	1 934	726
79	3 074	2 345	729
80	3 329	2 676	653

Tabell T75
Transporter och kommunikationer: Deflatorer 1950-1980

	Järn- vägar	Buss- och spårvägs- trafik	Taxi- trafik	Lastbils- trans- porter	Utrikes sjöfart	Inrikes sjöfart
1950	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
51	102,6	114,1	116,8	113,9	162,2	97,2
52	128,9	131,8	132,8	131,7	158,6	97,3
53	138,3	138,8	139,1	131,2	141,6	95,9
54	135,7	142,0	137,3	131,5	131,2	98,4
55	133,2	141,1	135,5	129,5	153,2	98,2
56	133,1	154,5	145,4	129,7	205,8	95,6
57	146,4	159,0	156,7	135,0	191,2	96,1
58	161,5	169,5	161,4	138,0	137,5	95,9
59	156,2	161,5	162,2	136,7	136,3	95,1
60	147,2	154,2	164,5	135,6	139,1	96,7
1961	142,1	174,0	184,6	141,6	144,9	96,9
62	147,7	179,7	192,0	146,0	135,5	96,3
63	146,6	188,1	205,1	149,9	146,3	97,9
64	137,4	200,7	207,2	157,7	146,0	101,8
65	134,1	209,4	229,8	159,6	154,6	108,2
66	142,3	214,1	226,5	164,8	151,0	100,2
67	151,0	255,2	251,4	181,3	165,9	108,6
68	141,8	267,9	251,4	192,2	171,1	107,6
69	138,6	277,1	253,2	201,6	173,2	105,9
70	123,9	278,2	267,2	207,5	170,2	113,9
1971	145,7	145,7	259,0	193,1	162,7	105,0
72	150,9	150,9	290,4	206,8	162,3	100,2
73	148,3	148,3	314,1	209,8	228,9	121,8
74	161,1	161,1	334,5	194,5	199,5	130,0
75	194,9	194,9	366,5	211,2	228,3	134,6
76	194,7	194,7	417,5	238,6	224,2	147,4
77	235,3	235,3	458,1	261,6	211,6	144,2
78	225,8	225,8	532,7	277,0	231,8	162,0
79	216,1	216,1	571,9	279,2	250,9	198,6
80	238,4	238,4	635,1	317,2	235,5	202,3

Tabell T75 (forts.)

	Stuveri- verksam- het	Utrikes- flyg	Inrikes- flyg	Post beford- ran	Telekom- munika- tioner
1950	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
51	105,2	160,0	157,1	112,1	116,8
52	142,1	161,2	136,2	120,0	132,8
53	146,3	156,7	119,7	128,7	139,1
54	160,6	171,5	143,5	133,2	137,3
55	159,8	174,4	145,1	136,0	135,5
56	163,4	163,7	157,1	144,0	145,4
57	167,7	165,8	147,1	152,4	156,7
58	190,3	174,8	144,6	164,2	161,4
59	167,7	201,5	157,1	186,3	162,2
60	164,5	201,5	157,1	198,2	164,5
1961	171,0	287,9	179,6	209,8	184,6
62	182,0	285,5	177,6	241,6	192,0
63	184,1	272,4	172,7	277,6	205,1
64	180,5	230,5	197,6	314,7	207,2
65	183,3	225,1	230,9	348,0	229,8
66	190,6	210,9	216,3	377,9	226,5
67	192,3	202,7	207,9	452,8	251,4
68	175,9	225,1	230,9	475,8	251,4
69	175,3	223,3	229,1	585,2	253,2
70	191,2	225,9	231,7	657,2	267,2
1971	172,0	193,1	250,3	709,9	288,9
72	198,7	140,1	245,9	913,9	357,3
73	207,5	132,8	243,5	1 035,1	362,8
74	203,0	157,8	295,0	1 093,2	350,1
75	232,9	199,3	354,8	1 310,7	330,0
76	224,9	183,3	395,3	1 600,0	317,4
77	243,3	196,4	452,9	1 854,9	307,7
78	225,3	211,9	477,0	2 260,9	387,3
79	260,6	206,4	485,3	2 353,9	435,4
80	280,3	185,7	529,6	2 789,5	488,3

SAMMANSTÄLLNINGSTABELLER

Tabell T76
Transporter och kommunikationer: Total produktion 1800-1980, löpande
priser

	Brutto- produk- tion	Avdrag	Netto- produk- tion		Brutto- produk- tion	Avdrag	Netto- produk- tion
1800	20 527	8 853	11 674				
01	18 736	7 857	10 879	1831	29 083	11 366	17 717
02	21 005	5 990	15 015	32	29 143	9 910	19 233
03	21 253	8 203	13 050	33	29 270	9 505	19 765
04	18 865	7 371	11 494	34	28 923	9 967	18 956
05	18 419	7 105	11 314	35	29 380	10 019	19 361
06	17 080	7 133	9 947	36	28 028	10 379	17 649
07	18 499	8 095	10 404	37	30 317	12 322	17 995
08	15 880	8 546	7 334	38	33 040	12 677	20 363
09	24 366	9 807	14 559	39	36 129	13 391	22 738
10	30 145	11 125	19 020	40	36 294	12 828	23 466
1811	38 549	15 722	22 827	1841	35 298	11 219	23 379
12	33 014	16 029	16 985	42	36 137	12 144	23 993
13	35 387	15 484	19 903	43	30 086	10 396	19 690
14	32 249	13 018	19 231	44	32 131	10 095	22 036
15	29 156	12 185	16 971	45	36 586	13 180	23 406
16	26 504	11 067	15 437	46	35 689	13 820	21 869
17	23 755	9 624	14 131	47	35 414	13 031	22 383
18	28 166	12 606	15 560	48	35 935	11 615	24 320
19	25 614	12 132	13 482	49	42 065	13 270	28 795
20	24 098	9 529	14 569	50	40 085	13 522	26 563
1821	25 114	8 852	16 262	1851	45 019	17 021	27 998
22	25 811	9 894	15 917	52	41 734	15 249	26 485
23	26 992	9 223	17 769	53	54 325	21 546	32 779
24	27 453	9 337	18 116	54	50 587	19 676	30 911
25	30 578	10 836	19 742	55	53 158	22 208	30 950
26	28 006	13 967	14 039	56	58 304	23 988	34 316
27	27 084	9 712	17 372	57	59 454	21 665	37 789
28	25 797	8 434	17 363	58	50 351	16 703	33 648
29	25 888	8 968	16 920	59	57 997	19 851	38 146
30	27 004	9 529	17 475	60	62 076	21 484	40 592

1861	67 736	23 469	44 267	1901	255 308	89 067	166 241
62	62 314	20 476	41 838	02	252 404	86 765	165 639
63	66 751	21 633	45 118	03	272 113	91 432	180 681
64	64 682	21 003	43 679	04	283 517	96 191	187 326
65	66 530	21 711	44 819	05	298 957	101 014	197 943
66	72 373	23 582	48 791	06	324 391	109 110	215 281
67	72 375	25 677	46 698	07	348 212	121 212	227 000
68	75 156	28 601	46 555	08	344 369	119 424	224 945
69	77 671	25 708	51 963	09	339 058	115 499	223 559
70	78 314	27 062	51 252	10	376 870	127 506	249 364
1871	84 088	28 557	55 531	1911	408 935	147 974	260 960
72	99 444	33 456	65 988	12	446 016	163 977	282 038
73	124 579	42 196	82 383	13	487 438	183 859	303 578
74	148 804	48 940	99 864	14	477 217	175 543	301 674
75	140 198	44 708	95 490	15	678 535	295 726	382 808
76	148 432	49 766	98 666	16	956 673	468 427	488 246
77	149 758	50 882	98 876	17	929 318	432 501	496 816
78	125 752	41 084	84 668	18	1 488 720	747 783	740 936
79	111 843	37 063	74 780	19	1 647 749	738 777	908 971
80	133 291	43 664	89 627	20	1 772 167	761 008	1 011 158
1881	144 882	45 357	99 525	1921	1 196 823	422 153	774 670
82	159 899	49 583	110 316	22	987 360	336 349	651 010
83	161 120	50 011	111 109	23	1 000 729	348 836	651 892
84	155 811	47 980	107 831	24	998 206	346 090	652 116
85	145 335	44 219	101 116	25	1 021 303	360 760	660 543
86	136 126	41 890	94 236	26	1 074 464	387 567	686 896
87	135 755	41 238	94 517	27	1 110 602	403 513	707 089
88	150 572	46 219	104 353	28	1 105 870	402 836	703 033
89	171 422	53 742	117 680	29	1 202 521	441 237	761 283
90	169 432	53 323	116 109	30	1 179 678	428 843	750 834
1891	165 678	53 858	111 820	1931	1 093 858	385 178	708 679
92	162 824	51 291	111 533	32	1 123 033	399 517	723 516
93	162 542	51 730	110 812	33	1 104 689	391 978	712 710
94	173 634	53 323	120 311	34	1 168 962	413 981	754 980
95	182 329	55 624	126 705	35	1 211 463	429 211	782 251
96	223 353	60 044	163 309	36	1 263 331	451 923	811 407
97	212 490	67 121	145 369	37	1 416 412	524 475	891 936
98	230 403	74 186	156 217	38	1 421 732	520 089	901 643
99	249 274	83 327	165 947	39	1 692 935	630 930	1 062 004
1900	269 635	96 500	173 135	40	1 803 860	648 354	1 155 505

1941	1 982 480	720 625	1 261 855	1961	7 749	2 439	5 310
42	2 201 390	789 023	1 412 367	62	8 241	2 685	5 557
43	2 296 956	808 693	1 488 263	63	8 767	2 833	5 935
44	2 316 662	778 571	1 538 090	64	9 538	3 120	6 419
45	2 471 113	867 159	1 603 953	65	10 325	3 292	7 033
46	2 954 596	1 119 605	1 834 991	66	11 184	3 662	7 521
47	3 033 618	1 142 946	1 890 671	67	12 221	3 856	8 365
48	3 397 682	1 250 384	2 147 297	68	12 991	4 020	8 971
49	3 510 670	1 294 380	2 236 290	69	14 018	4 481	9 537
50	3 650 759	1 310 097	2 340 661	70	17 013	6 189	10 824
1951 ^{a)}	4 594	1 647	2 947	1971	18 004	6 621	11 383
52	5 070	1 784	3 286	72	19 638	6 638	13 001
53	4 936	1 691	3 245	73	22 553	7 246	15 307
54	5 139	1 713	3 426	74	26 641	9 026	17 615
55	5 626	1 887	3 739	75	27 559	9 528	18 031
56	6 196	2 132	4 064	76	31 209	11 052	20 158
57	6 755	2 361	4 394	77	34 146	12 045	22 100
58	6 618	2 215	4 403	78	38 051	13 604	24 447
59	6 813	2 236	4 576	79	43 812	15 918	27 894
60	7 327	2 294	5 033	80	47 759	17 227	30 532

a) Fr o m 1951: milj kr.

	Brutto- produk- tion	Avdrag	Netto- produk- tion
1801/1805	19 655	7 305	12 350
1806/1810	21 194	8 941	12 252
1811/1815	33 671	14 487	19 183
1816/1820	25 627	10 991	14 635
1821/1825	27 189	9 628	17 561
1826/1830	26 755	10 122	16 633
1831/1835	29 159	10 153	19 006
1836/1840	32 761	12 319	20 442
1841/1845	34 047	11 546	22 500
1846/1850	37 837	13 051	24 786
1851/1855	48 964	19 140	29 824
1856/1860	57 636	20 738	36 898
1861/1865	65 602	21 658	43 944
1866/1870	75 177	26 126	49 051
1871/1875	119 422	39 571	79 851
1876/1880	133 815	44 491	89 323
1881/1885	153 409	47 430	105 979
1886/1890	152 661	47 282	105 379
1891/1895	169 401	53 165	116 236
1896/1900	237 031	76 235	160 795
1901/1905	272 459	92 893	179 566
1906/1910	346 580	118 550	228 029
1911/1915	499 628	193 416	306 212
1916/1920	1 358 925	629 699	729 226
1921/1925	1 040 884	362 838	678 046
1926/1930	1 134 627	412 799	721 827
1931/1935	1 140 401	403 973	736 427
1936/1940	1 519 654	555 154	964 499
1941/1945	2 253 720	792 814	1 460 906
1946/1950	3 349 465	1 227 482	2 121 982
1951/1955	5 073	1 745	3 328
1956/1960	6 741	2 247	4 494
1961/1965	8 924	2 874	6 050
1966/1970	13 485	4 442	9 043
1971/1975	22 879	7 811	15 067
1976/1980	38 995	13 969	25 026

Tabell T77

Transporter och kommunikationer: Fördelning på användningsområden
1800-1950, löpande priser

	Jord- och skogsbruk	Industri	Bygg- nadsverk- samhet	Trans- porter
1800	890	1 810	1 526	857
01	921	1 812	1 568	790
02	927	1 841	1 582	876
03	943	1 869	1 607	888
04	968	1 945	1 655	795
05	1 005	2 065	1 725	782
06	1 056	2 117	1 805	730
07	1 067	2 199	1 832	790
08	1 180	2 391	2 021	694
09	1 310	2 467	2 215	1 032
10	1 528	3 410	2 668	1 296
1811	1 675	3 703	2 921	1 641
12	1 937	4 161	3 361	1 440
13	1 987	4 190	3 436	1 534
14	2 035	4 210	3 505	1 410
15	2 021	4 245	3 490	1 288
16	2 042	4 060	3 492	1 172
17	2 050	3 795	3 462	1 047
18	2 074	3 955	3 518	1 233
19	2 063	3 936	3 498	1 108
20	1 998	3 786	3 384	1 052
1821	2 097	3 948	3 548	1 099
22	2 139	4 051	3 623	1 431
23	2 133	4 142	3 629	1 182
24	2 193	4 249	3 730	1 204
25	2 276	4 513	3 886	1 342
26	2 391	4 608	4 062	1 245
27	2 303	4 532	3 926	1 194
28	2 249	4 297	3 814	1 132
29	2 308	4 455	3 901	1 130
30	2 417	5 207	4 169	1 210

1831	2 445	5 646	4 268	1 310
32	2 468	5 859	4 332	1 320
33	2 464	5 962	4 339	1 326
34	2 409	5 636	4 206	1 299
35	2 330	5 664	4 098	1 314
36	2 158	5 232	3 787	1 237
37	2 407	5 895	4 236	1 357
38	2 626	6 405	4 615	1 472
39	2 878	6 983	5 054	1 620
40	2 968	7 058	5 193	1 632
1841	2 756	6 590	4 829	1 581
42	3 105	7 168	5 406	1 634
43	2 629	5 965	4 546	1 339
44	2 333	5 689	4 070	1 393
45	2 680	6 659	4 708	1 617
46	2 538	6 322	4 460	1 573
47	2 163	5 575	3 832	1 534
48	2 879	6 979	5 041	1 601
49	3 627	8 717	6 359	1 920
50	3 376	8 158	5 894	1 797
1851	3 769	9 142	6 590	2 034
52	3 202	8 104	5 630	1 819
53	3 045	9 150	5 541	2 399
54	3 254	8 831	5 787	2 221
55	3 963	10 212	6 970	2 357
56	4 401	11 169	7 699	2 573
57	4 656	11 647	8 118	2 627
58	4 384	9 795	7 569	2 216
59	4 652	11 739	8 070	2 552
60	4 789	12 383	8 250	2 715
1861	5 251	13 667	8 083	3 033
62	4 845	12 778	8 352	2 725
63	4 961	13 459	8 671	2 888
64	4 278	12 677	7 519	2 809
65	4 402	13 216	7 766	2 805
66	5 096	14 504	8 977	3 074
67	4 858	14 407	8 506	2 980
68	5 152	15 369	9 136	3 119
69	5 318	16 658	9 476	3 242
70	5 038	16 038	8 949	3 216

1871	5 317	16 968	9 535	3 420
72	7 605	20 767	11 678	4 020
73	7 985	25 260	14 081	4 937
74	10 320	29 850	18 144	5 994
75	9 552	29 393	16 728	5 501
76	9 391	30 054	16 702	5 879
77	8 823	30 243	15 719	5 800
78	6 643	24 716	11 980	4 780
79	5 589	21 217	10 192	4 227
80	7 038	25 204	12 859	5 033

1881	8 657	30 438	15 596	5 432
82	9 540	32 767	17 326	6 179
83	9 778	32 844	17 324	6 472
84	9 244	32 517	16 623	6 132
85	8 706	30 997	15 466	6 167
86	8 717	28 211	13 774	5 374
87	7 462	26 772	13 635	5 426
88	8 362	29 959	15 166	6 018
89	9 564	34 875	17 359	6 854
90	9 249	34 667	16 899	6 522

1891	9 242	33 296	16 754	6 621
92	8 785	33 315	16 090	6 403
93	8 869	33 806	16 158	6 308
94	9 571	36 152	17 335	6 997
95	9 756	37 919	18 007	7 194
96	10 175	39 010	18 813	7 538
97	10 963	41 618	20 295	8 070
98	11 883	45 632	21 980	8 826
99	12 865	47 951	23 518	9 609
1900	13 307	50 629	24 425	10 072

01	12 694	49 685	23 423	9 905
02	12 662	49 737	23 519	9 934
03	13 789	54 891	25 908	10 436
04	14 091	55 788	26 426	10 711
05	14 336	58 183	27 155	11 580
06	15 916	62 586	29 544	12 220
07	16 508	66 131	31 082	13 584
08	16 331	64 804	30 632	13 575
09	15 688	63 461	29 402	13 273
10	16 801	68 584	31 740	14 101

1911	18 814	74 642	42 321	13 983
12	19 601	80 042	44 558	15 128
13	20 697	83 792	46 980	16 503
14	19 888	84 221	45 266	15 744
15	24 389	103 951	55 549	22 898
16	30 196	129 512	68 553	31 989
17	36 415	164 148	92 910	32 654
18	58 558	248 034	143 763	50 223
19	67 805	275 349	151 148	53 581
20	78 717	314 924	175 476	57 479

1921	54 394	243 506	117 905	35 689
22	41 011	186 667	91 911	30 407
23	40 030	188 294	91 734	31 082
24	40 101	191 077	92 246	30 549
25	40 811	188 300	95 643	31 507
26	40 705	192 015	96 501	32 247
27	39 953	195 164	95 886	32 642
28	37 904	190 162	92 893	32 407
29	41 375	205 257	102 277	32 780
30	39 739	200 682	101 061	31 273

1931	37 887	185 685	97 640	29 060
32	39 346	178 306	103 433	32 893
33	38 361	175 809	101 282	32 556
34	40 338	193 748	107 795	31 173
35	41 240	200 447	111 275	30 486
36	42 444	207 290	114 412	29 626
37	45 474	231 173	122 104	33 309
38	44 799	231 298	121 286	32 947
39	59 603	265 115	153 160	39 150
40	69 131	306 413	173 919	39 616

1941	74 862	332 197	182 035	41 487
42	77 663	371 650	194 329	43 919
43	77 921	395 404	200 806	44 392
44	77 401	410 599	209 867	42 969
45	81 108	404 706	211 677	48 328
46	79 318	427 925	213 560	61 553
47	77 011	430 852	207 694	61 846
48	84 860	475 062	225 410	67 342
49	85 233	480 721	230 625	66 693
50	87 414	499 607	235 517	69 366

	Privat tjänste- produk- tion	Offentlig tjänste- produk- tion	Konsum- tion	Export
1800	101	12	2 076	13 252
01	105	12	2 059	11 470
02	110	13	2 085	13 568
03	115	14	2 109	13 711
04	123	15	2 182	11 187
05	130	15	2 301	10 400
06	135	16	2 332	8 898
07	140	17	2 420	10 041
08	150	18	2 584	6 863
09	153	19	2 584	14 602
10	160	20	3 793	17 375
1811	165	20	4 054	24 390
12	170	21	4 418	17 509
13	175	21	4 423	19 626
14	180	22	4 407	16 473
15	185	22	4 464	13 430
16	190	23	4 221	11 288
17	195	23	3 894	9 269
18	213	25	4 059	13 187
19	213	26	4 026	10 723
20	200	25	4 111	9 538
1821	202	24	4 240	9 951
22	198	24	4 335	10 307
23	193	24	4 504	11 181
24	199	24	4 572	11 280
25	215	26	4 756	13 563
26	219	27	4 730	10 721
27	228	28	4 960	9 912
28	234	28	4 671	9 367
29	238	29	4 664	9 160
30	250	30	5 487	8 231

1831	283	35	5 970	9 125
32	289	35	6 171	8 667
33	308	37	6 252	8 580
34	314	38	5 793	9 225
35	330	40	5 974	9 628
36	351	41	5 579	9 640
37	365	43	6 106	9 906
38	377	44	6 612	10 882
39	392	46	7 161	11 993
40	393	47	7 094	11 906
1841	377	45	6 645	12 472
42	376	45	7 089	11 310
43	380	45	5 884	9 295
44	381	45	5 876	12 342
45	389	46	6 643	13 841
46	391	46	6 329	14 029
47	397	47	5 907	15 956
48	456	54	6 972	11 950
49	408	48	8 545	12 437
50	483	57	7 907	12 411
1851	486	58	8 628	14 312
52	497	59	7 766	14 612
53	528	63	7 555	24 725
54	584	67	8 449	21 391
55	660	68	9 532	19 390
56	785	74	10 272	21 323
57	903	79	10 870	20 647
58	849	74	9 756	14 701
59	920	77	10 746	19 233
60	1 003	83	11 366	21 485
1861	1 013	98	12 826	22 790
62	1 145	101	12 025	20 338
63	1 296	112	13 346	22 011
64	1 367	104	12 470	23 456
65	1 357	103	13 226	23 752
66	1 422	106	15 063	24 125
67	1 446	107	14 873	25 189
68	1 398	103	15 820	25 054
69	1 464	96	16 815	24 601
70	1 529	98	16 404	27 038

1871	1 624	102	17 746	29 370
72	1 883	102	21 234	33 153
73	2 053	102	25 619	44 534
74	2 348	199	31 334	50 810
75	2 386	179	31 360	44 644
76	2 496	180	33 105	50 620
77	2 787	189	33 387	52 869
78	2 792	196	27 914	46 726
79	2 674	198	24 224	43 349
80	3 059	201	29 080	50 813

1881	3 316	307	32 506	49 934
82	3 377	298	36 164	54 245
83	3 795	306	36 378	54 221
84	4 097	300	36 578	50 314
85	4 185	301	34 755	45 751
86	4 358	305	33 094	43 285
87	4 584	304	32 625	44 943
88	4 802	300	35 143	50 818
89	5 076	299	39 132	58 254
90	5 389	300	39 698	56 700

1891	5 373	552	39 562	54 274
92	5 422	544	39 291	52 967
93	5 723	559	40 179	50 937
94	5 947	713	42 845	54 070
95	6 427	709	45 040	57 269
96	6 958	717	47 163	62 969
97	7 241	926	52 413	70 959
98	7 706	923	55 534	77 915
99	8 503	1 060	59 890	85 872
1900	8 919	1 157	63 484	97 635

01	9 831	1 189	62 983	84 962
02	10 266	1 401	64 425	80 453
03	11 351	1 358	70 003	84 220
04	12 105	1 522	62 004	90 520
05	12 793	1 677	75 959	97 269
06	13 814	1 921	81 266	107 117
07	15 001	2 036	88 403	115 457
08	15 579	2 180	88 697	112 565
09	16 014	2 404	87 328	111 482
10	17 311	2 749	94 675	130 537

1911	18 078	3 585	111 335	124 869
12	19 520	3 892	118 208	143 620
13	20 624	4 128	125 117	168 042
14	22 049	4 450	129 933	153 939
15	25 018	5 079	144 915	294 728
16	28 199	5 722	173 870	486 241
17	32 806	6 762	202 985	357 833
18	39 133	7 946	297 467	640 453
19	49 410	10 169	367 698	668 393
20	60 664	12 641	432 610	634 245

1921	68 958	14 244	376 289	279 899
22	60 924	12 492	312 055	246 800
23	58 161	11 942	312 587	262 010
24	56 628	11 555	310 639	260 773
25	56 796	11 637	323 460	268 417
26	58 992	12 100	338 795	298 172
27	61 667	12 632	349 277	318 248
28	64 198	13 181	355 855	313 874
29	66 438	13 654	382 831	352 302
30	69 200	14 234	397 340	320 290

1931	70 563	14 544	369 116	283 339
32	70 554	14 577	399 798	278 043
33	72 385	14 921	391 714	271 479
34	75 813	15 593	408 811	289 273
35	78 580	16 212	427 530	298 958
36	83 511	17 252	443 877	317 724
37	88 282	18 357	477 732	392 172
38	93 155	19 417	499 703	370 811
39	99 828	20 930	585 014	461 014
40	109 334	22 785	655 132	417 774

1941	115 588	24 115	708 411	493 426
42	136 285	28 488	810 490	526 261
43	151 291	31 428	879 497	502 889
44	166 831	34 571	929 795	430 077
45	175 706	36 565	938 034	559 401
46	190 277	39 801	984 314	940 623
47	197 789	41 532	1 029 363	969 361
48	223 342	46 740	1 211 466	1 043 210
49	242 661	50 968	1 301 547	1 053 907
50	256 023	54 277	1 311 128	1 113 038

	Jord- och skogsbruk	Industri	Bygg- nadsverk- samhet	Trans- porter
1801/1805	952	1 906	1 627	826
1806/1810	1 228	2 516	2 108	908
1811/1815	1 931	4 101	3 342	1 462
1816/1820	2 045	3 906	3 470	1 122
1821/1825	2 167	4 180	3 683	1 251
1826/1830	2 333	4 619	3 974	1 182
1831/1835	2 423	5 753	4 248	1 313
1836/1840	2 607	6 314	4 577	1 463
1841/1845	2 700	6 414	4 711	1 512
1846/1850	2 916	7 150	5 117	1 685
1851/1855	3 446	9 087	6 103	2 166
1856/1860	4 576	11 346	7 941	2 536
1861/1865	4 747	13 159	8 078	2 852
1866/1870	5 092	15 395	9 008	3 126
1871/1875	8 155	24 447	14 033	4 774
1876/1880	7 496	26 286	13 490	5 143
1881/1885	9 185	31 912	16 467	6 076
1886/1890	8 670	30 896	15 366	6 030
1891/1895	9 244	34 897	16 868	6 704
1896/1900	11 838	44 968	21 806	8 823
1901/1905	13 514	53 656	25 286	10 513
1906/1910	16 248	65 113	30 480	13 350
1911/1915	20 678	85 330	46 935	16 851
1916/1920	54 338	226 393	126 370	45 185
1921/1925	43 269	199 569	97 888	31 847
1926/1930	39 935	196 656	97 723	32 270
1931/1935	39 434	186 799	104 285	31 234
1936/1940	52 290	248 258	136 976	34 929
1941/1945	77 791	382 911	199 743	44 219
1946/1950	82 767	462 833	222 561	65 360

	Privat tjänste- produk- tion	Offentlig tjänste- produk- tion	Konsum- tion	Export
1801/1805	116	13	2 147	12 067
1806/1810	147	18	2 742	11 555
1811/1815	175	21	4 353	18 285
1816/1820	202	24	4 062	10 801
1821/1825	201	24	4 481	11 256
1826/1830	233	28	4 902	9 478
1831/1835	304	37	6 032	9 045
1836/1840	375	44	6 510	10 865
1841/1845	380	45	6 427	11 852
1846/1850	427	50	7 132	13 356
1851/1855	551	63	8 386	18 886
1856/1860	892	77	10 602	19 477
1861/1865	1 235	103	12 778	22 469
1866/1870	1 451	102	15 795	25 201
1871/1875	2 050	136	25 458	40 502
1876/1880	2 761	192	29 542	48 875
1881/1885	3 754	302	35 276	50 893
1886/1890	4 841	301	35 938	50 800
1891/1895	5 778	615	41 383	53 903
1896/1900	7 865	956	55 696	79 070
1901/1905	11 269	1 429	67 074	87 484
1906/1910	15 543	2 258	88 073	115 431
1911/1915	21 058	4 227	125 902	177 040
1916/1920	42 043	8 658	294 926	557 633
1921/1925	60 293	12 374	326 996	263 580
1926/1930	64 099	13 160	364 820	320 577
1931/1935	73 579	15 169	399 394	284 218
1936/1940	94 822	19 748	532 292	490 584
1941/1945	149 140	31 033	853 245	591 850
1946/1950	222 019	46 664	1 167 564	1 024 028

KALL- OCH LITTERATURFÖRTECKNING

Bidrag till Sveriges officiella statistik (BiSOS)

- E, Inrikes sjöfart och handel.
- F, Utrikes handel och sjöfart.
- H, Kongl. Maj:ts Befallningshafvandes femårsberättelser.
- I, Telegrafväsendet.
- L, Statens järnvägstrafik 1865-1910.
- La, Allmän svensk järnvägsstatistik 1878-1910.
- M, Generalpoststyrelsens Berättelse om Postverkets förvaltning under förutgångne år, 1864.
- N, Jordbruk och boskapsskötsel.

Sveriges officiella statistik (SOS)

- Allmän järnvägsstatistik 1911-1952.
- Folkräkningarna 1870-1950.
- Konsumentpriser och indexberäkningar åren 1931-1959.
- Lönestatistisk årsbok.
- Sjöfart.
- Socialstatistik, Hamnarbetaryrket i Sverige, Stockholm 1916.
- Statens järnvägar 1911-1952.
- Sveriges järnvägar.
- Väg- och vattenbyggnadsverket.

Övrig statistikBilismen i Sverige 1950.

Commerce-Collegii Underdåniga Berättelse om Sveriges Inrikes Sjöfart År 1848.

Dalälvens flottningsförenings arkiv, Stora Kopparbergs Bergslags centralarkiv, Falun.

Historisk statistik för Sverige: Del 1, Befolkning 1720-1967, Stockholm 1969.

Del 2, Väderlek, lantmåteri, jordbruk m m t o m år 1955, Stockholm 1959.

Del 3, Utrikeshandel 1732-1970, Stockholm (tr i Lund) 1972. Statistiska översiktstabeller, Stockholm 1960.

Klarälvens flottningsförenings arkiv, Stora Kopparbergs Bergslags centralarkiv, Falun.

Ljusne älvs flottningsförenings arkiv, Landsarkivet, Härnösand.

Malmö hamninrättning: Ekonomiska och statistiska utredningar omfattande åren 1661-1900. Malmö Stadsarkiv.

Malmö stads statistiska årsbok.

OK, Motorbränslen m*8*A:1. Prisändringar 1.6.1963.

Riksarkivet: Kammarkontorets arkiv: Bränneri- m fl direktions arkiv nr 3, B, liggare, f, Fraktbok 1819-1825.

Riksarkivet: Överpostdirektören, huvudböcker.

Statens Biltrafiknämnd, Trafikfaktorer i beställningstrafik för gods-befordran.

Statistisk tidskrift.

Statistisk årsbok.

Statistisk årsbok för Stockholms stad.

Statistiska Meddelanden.

Statskontorets arkiv: Magasinskontoret, C:d Fraktbok 1826-1850.

Ume älvs flottningsförenings arkiv, Folkrörelsearkivet, Umeå.

Västernorrlands län 1871-1895, En statistisk skildring, Härnösand 1897.

Akaretaxa för varuforsling, Stockholm 1911.

Betänkanden

Betänkande avgivet av en kommitté, som av Malmöhus läns landsting tillsatts år 1912 för utredning av frågan angående ett förbättrat väg-väsende i länet, Lund 1913.

Betänkande med förslag till flottningsslågstiftning afgivet af inom Justitiedepartementet tillkallade sakkunnige, Stockholm 1917.

Höijer, E., Tabeller till belysning av det svenska jordbrukets utveckling 1871-1919, Tull- och Traktatkommitténs betänkanden V, Stockholm 1921.

Statistiska kommitténs betänkande, Sveriges officiella statistik och dess allmänna organisation, Stockholm 1910.

Underdånigt betänkande af den för undersökningar angående stambarnas lämpligaste sträckning i nåder tillförordnade kommitté, Stockholm 1859.

Underdånigt betänkande angående Sveriges ekonomiska och finansiella utveckling under åren 1834-1860, Stockholm 1863 (Finanskommittén).

Underdånigt betänkande och förslag angående skjutsningsbesvärets ordnande, afgivet den 31 augusti 1859 af den dertil i Nåder förordnade komité, Stockholm 1859.

Underdånigt betänkande och förslag angående skjutsväsendets ordnande afgivet den 6 mars 1877 af dertill i Nåder förordnade komite-rade, Stockholm 1877.

Statens offentliga utredningar (SOU):

1923:54, Betänkande angående regelbunden automobiltrafik.

1931:20, Arbetslöshetsutredningens betänkande I. Arbetslöshetens omfattning, karaktär och orsaker.

1936:22, Den svenska sjöfartsnäringen. Statistisk-ekonomisk undersökning.

Litteratur

Andolf, G., Resandets demokratisering efter 1820. Skjutsväsendet, Stencil 1977.

Andolf, G., Resandets revolutioner, Fataburen 1978.

Arkivet 1-3, Stockholm 1841-1842.

Bagge, G./Lundberg, E./Svennilson, I., Wages in Sweden 1860-1930, I-II, London 1933-1935.

Bjurling, O., Skånes sjöfart 1658-1914, i Hornborg, E./Bjurling, O./Börjesson, Hj., Studier över skånska sjöfartens historia, Malmö 1950.

Bodstedt, I., Historik över Sveriges småbanor 1802-1865, Stockholm 1945.

Bonniers lexikon.

Bouvin, S., Några huvudresultat av kommissionens bilgodstrafikräkning veckan 31/1 - 6/2 1943, Statens Trafikkommision, Stockholm 1944.

Bököngi, S., The Importance of Horse Domestication in Economy and Transport, i Sörbom, P. (ed), Transport Technology and Social Change, Stockholm 1980.

Börjesson, Hj., Skånes handelsflotta 1658-1914, i Hornborg, E./Bjurling, O./Börjesson, Hj., Studier över skånska sjöfartens historia, Malmö 1950.

Elander, N./Bouvin, S., Svenska Järnvägsföreningen 1926-1945, Stockholm 1946.

Eneborg, H., Fraktnivåns utveckling 1949-1951, Ny fraktindexberäkning av Kommerskollegium, Kommersiella Meddelanden, 1952:2.

Fishlow, A., American Railroads and the Transformation of the Antebellum Economy, Harvard University Press, 1965.

Flottningstidskrift 1916:6.

Fridlitzius, G., Sweden's Exports 1850-1960, Economy and History Vol VI, 1963.

Garnert, J., Ur skjutsväsendets historia, Fataburen 1978.

Geete, E., Om flottning och flottleder i Sverige, Malmö 1925.

Hansen, S-Aa., Økonomisk vækst i Danmark, Bind II, 1914-1917, København 1974.

Heckscher, E., Den svenska handelssjöfartens ekonomiska historia sedan Gustav Vasa. Skrifter utgivna av Sjöhistoriska samfundet, 1, Uppsala 1940.

Heckscher, E., Till belysning af järnvägarnas betydelse för Sveriges ekonomiska utveckling, Stockholm 1907.

Heimbürger, H., Det statliga telefonväsendet 1881-1902, i Heimbürger, H./Risberg, N.J.A., Svenska telegrafverket, Historisk framställning, Första bandet, Göteborg 1931.

Heimbürger, H., Det elektriska telegrafväsendet 1853-1902, i Heimbürger, H./Risberg, N.J.A., Svenska telegrafverket, Historisk framställning, Andra bandet, Göteborg 1938.

Heimbürger, H./Risberg, N.J.A., Svenska telegrafverket, Historisk framställning, Tredje bandet, Göteborg 1938.

Hellstrand, G., Flottningen i Dalälven, Malung 1980.

Högberg, S., Utrikeshandel och sjöfart på 1700-talet. Stapelvaror i svensk export och import 1738-1808.

Jakobsson, P., Gästgifveri- och skjutsbesvärens uppkomst och äldsta utveckling, Ekonomisk tidskrift 1919.

Johansson, O., Stockholms varutrafik med in- och utlandet, Stockholm 1934.

Johansson, O., The Gross Domestic Product of Sweden and its Composition 1861-1965, Uppsala 1967.

Jörberg, L., A History of Prices in Sweden 1732-1914, I-II, Lund 1972.

Key-Åberg, K., Den svenska sjöfartsnäringsen med särskild hänsyn till förhållandena år 1913, Kommersiella Meddelanden, 1915:4.

Krantz, O., The Competition between Railways and Domestic Shipping in Sweden 1870-1914, Economy and History Vol XV, 1972.

Krantz, O., Studier i svensk godstransportutveckling med särskild hänsyn till lastbilismens expansion efter 1920, Lund 1972.

Krantz, O./Nilsson, C-A., Swedish National Product 1861-1970. New Aspects on Methods and Measurement, Kristianstad 1965.

Lindahl, E./Dahlgren, E./Kock, K., National Income of Sweden 1861-1930, I-II, London 1937.

Lindahl, O., Sveriges nationalprodukt 1861-1951, Meddelanden från Konjunkturinstitutet, Serie B:20, Stockholm 1956.

Lundmark, E., Rederi-Svea, ett svenskt storrederi, Stockholm 1951.

Meddelanden från Konjunkturinstitutet Serie B:13, Nationalbokförlag 1946-1950.

Meddelanden från svenska lokaltrafikföreningen 1944-1950.

Modig, H., Järnvägarnas efterfrågan och den svenska industrin 1860-1914, Uppsala 1971.

Myrdal, G., The Cost of Living in Sweden 1830-1930, London 1933.

Nicander, E., Järnvägsinvesteringar i Sverige 1849-1914, Lund 1980.

Nordisk Familjebok.

Nordquist, M., Flottleder och flottning, Sveriges skogar under 100 år, Stockholm 1959.

North, D., The Role of Transportation in The Economic Development of North America, Les Grandes Voies Maritimes dans le Monde, XV^e-XIX^e Siècles, S.E.V.P.E.N., Paris 1965.

Oredsson, S., Järnvägarna och det allmänna, Lund 1969.

Petersson, I., PM angående automobiltrafik för lantbruksändamål, i Wohlin, N., Det svenska jordbrukets inrikes avsättningsförhållanden, Stockholm 1914.

Pettersson, G., Frakterna från Göteborgs hamn 1834-1868. En översikt (tvåbetygsuppsats), Lund 1980.

Pettersson, G., Svensk flottning 1860-1950. Transportkostnader och transportprestationer (trebetygsuppsats), Lund 1982.

Riksdagens protokoll.

Risberg, N.J.A., Den optiska telegrafens historia i Sverige 1794-1881, i Heimbürger, H./Risberg, N.J.A., Svenska telegrafverket, Historisk framställning, Tredje bandet, Göteborg 1938.

Samuelsson, E., Stockholms åkare genom tiderna, Stockholm 1953.

SCB, Svenska nationalräkenskapssystemet (SNR), källor och beräkningsmetoder, Meddelanden i samordningsfrågor 1979:11.

Skogsbrukets transportutredning. Lokalkommittén för Angermanland, November 1961, Stencil, Skogshögskolan, Umeå.

Sociala Meddelanden.

Statens järnvägar 1856-1906, I-IV, Stockholm 1906.

Statens järnvägar 1906-1931, I-II, Stockholm 1931.

Svenska buss- och förortsbaneföreningen, årsmötet, 1935-42.

Svenska flottningsschefsföreningens årsbok nr 2, Stockholm 1926.

Svenska Järnvägsföreningen 1876-1926, I-IV, Stockholm 1926.

Svenska lokaltrafikföreningen, årsmötet, 1943.

Svenska spårvägsföreningen, årsmötet, 1930-34.

Sveriges Järnvägar 100 år, Stockholm 1956.

Sveriges rederier, Uppsala 1938.

Thaers, A., Grundsatser i den Rationella Landthushållningen, Stockholm 1846.

Thorburn, Th., Sveriges inrikes sjöfart, 1818-1949, Uddevalla 1958.

Troili, U., Europeiska staternas mått- och viktordningar, Stockholm 1843.

William-Olsson, W., Halmstad Nässjö Järnvägar och näringslivet i deras trafikområden, Halmstad 1950.

Winberg, I., Flottningen i Sveriges allmänna flottleder fram till omkring 1935, Stockholm 1944.

Wittrock, H., Skjutsväsendet åren 1906-1910 under jämförelse med utvecklingen sedan 1860, Statistisk tidskrift 1913.

Åmark, K., Spannmålshandel och spannmålspolitik i Sverige 1719-1830, Stockholm 1915.

SKRIFTER UTGIVNA AV EKONOMISK-HISTORISKA
FÖRENINGEN

- I. Oscar Bjurling, Väldgästning och frälse. Lund 1952.
- II. Från Fugger till Kreuger. Lund 1957.
- III. Lennart Jörberg, Growth and Fluctuations of Swedish Industry 1869-1912. Lund 1961.
- IV. Oscar Bjurling, Das Steuerbuch König Eriks XIII. Lund 1962.
- V. Gert Tiderius, Lantbruksnämndernas medverkan i jordbrukets strukturrationalisering. Lund 1964.
- VI. Jörn Svensson, Jordbruk och depression 1870-1900. Lund 1965.
- VII. Björn Lårusson, The Old Icelandic Land Registers. Lund 1967.
- VIII. Torun Hedlund-Nyström, Svenska kriser och internationella konjunkturer. Lund 1970.
- IX. Sven Nordengren, Economic and Social Targets for Post-war France. Lund 1971.
- X. Martin Järnek, Studier i hushållens inkomstförhållanden 1925-1964. Lund 1971.
- XI. Carl-Axel Nilsson, Järn och stål i svensk ekonomi 1885-1912. Lund 1972.
- XII. Olle Krantz, Studier i svensk gods-transportutveckling efter 1920. Lund 1972.
- XIII. Carl-Axel Olsson, Om jordbrukssektorns ekonomi med särskild hänsyn till Sverige under det andra världskriget. Lund 1974.
- XIV. Göran Ahlström, Studier i svensk ekonomisk politik och prisutveckling 1776-1802. Lund 1974.
- XV. Bassey Ndoma-Egba, Foreign Investment and Economic Transformation in West Africa 1870-1930 with emphasis on Nigeria. Lund 1974.
- XVI. Rolf Ohlsson, Invandrarna på arbetsmarknaden. Lund 1975.
- XVII. Per Gunnar Edebalk, Arbetslöshetsförsäkringsdebatten. En studie i svensk socialpolitik. Lund 1975.
- XVIII. Gunnar Ekholm, Det svenska jordbruket och folkförsörjningen under andra världskriget. Lund 1976.
- XIX. Neelambar Hatti, American Assistance and the Indian Economy 1951-69/70. Lund 1977.
- XX. Oscar Bjurling, Karl VIII:s jordebok över Färingö. Lund 1977.
- XXI. Rune Bunte, Fiskesamhällen i Sydsverige 1876-1960. Statistisk översikt. Lund 1977.
- XXII. Gert Tiderius, Effekten av den statliga rationaliseringspolitiken. Lund 1977.
- XXIII. Christer Gunnarsson, The Gold Coast Cocoa Industry, 1900-1939. Lund 1978.
- XXIV. Gunnar Persson, Essays on Mobility and Social Reproduction. Lund 1978.

- XXV. Rolf Ohlsson, Ekonomisk strukturförändring och invandring. Lund 1978.
- XXVI. Vidar Svensson, Essays on EEC-African Associations. Lund 1979.
- XXVII. Lennart Schön, Från hantverk till fabriksindustri. Svensk textiltillverkning 1820-1870. Kristianstad 1979.
- XXVIII. Eric Nicander, Järnvägsinvesteringar i Sverige 1849-1914. Lund 1980.
- XXIX. Tommy Bengtsson, Industri under avspärrning. Studier i svensk textilproduktion 1935-1950. Lund 1980.
- XXX. Charles Edquist, Approaches to the Study of Social Aspects of Techniques. Lund 1980.
- XXXI. Nicholas Wadie Ababio-Appah. Land Ownership in the Economic Development of Ghana 1945-1975. Lund 1981.
- XXXII. Claes Brundentius, Economic Growth, Basic Needs and Income Distribution in Revolutionary Cuba. Lund 1981.
- XXXIII. Torun Hedlund-Nyström, Svenskt Havsfiske. En bibliografi. Lund 1982.
- XXXIV. Göran Ahlström, Engineers and Industrial Growth. London 1982.
- XXXV. Björn Lárusson, Islands jordebok under förindustriell tid. Lund 1982.
- XXXVI. Lennart Jörberg, Nathan Rosenberg (eds), Technical Change, Employment and Investment. Lund 1982.
- XXXVII. Christer Lundh, Gillesocialismen i England 1912-1923. Inspirationskälla för svensk arbetarrörelse. Lund 1982.
- XXXVIII. Gísli Gunnarsson, Monopoly Trade and Economic Stagnation. Studies in the Foreign Trade of Iceland 1602-1787. Lund 1983.
- XXXIX. Lars Pettersson, Ingenjörsutbildning och kapitalbildning 1933-1973. Lund 1983
- XL. Selim Y. Gool, Mining Capitalism and Black Labour in the Early Industrial Period in South Africa - A Critique of the New Historiography. Lund 1983.
- XLI. Anders Nilsson, Studiefinansiering och social rekrytering till högre studier 1920-1976. Lund 1984.
- XLII. Raouf Ressaïssi, Settlement Colonization and Transnational Labor Emigrations in the Maghreb. A comparative study of Algeria and Tunisia. Lund 1984.
- XLIII. Wilson do Nascimento Barbosa, Growth and Government Economic Policies in Brazil: A Study of Aggregate Income Developments 1940-1980. Lund 1984.
- XLIV. Mats Johansson, Svensk industri 1930-1950. Produktion, produktivitet, sysselsättning. Lund 1985.

- XLV. Magnús S. Magnússon, Iceland in transition. Labour and socio-economic change before 1940. Lund 1985.
- XLVI. Mauricio Rojas, Renovatio Mundi. Essäer om Marx, marxismen och marxismens kris. Lund 1986.
- XLVII. Rolf Ohlsson, Högre utbildning och demografisk förändring. Lund 1986.
- XLVIII. Olle Krantz, Historiska nationalräkenskaper för Sverige: Transporter och kommunikationer 1800-1910. Lund 1986.

HNS – Historiska nationalräkenskaper för Sverige

är en serie publikationer från strukturekonomiska forskningsgruppen vid Ekonomisk-historiska institutionen, Lunds universitet. Skrifterna innehåller redogörelser för beräkningar och skattningar av olika delar av de historiska nationalräkenskaperna 1800–1980. Totalserier samt analyser publiceras separat.

- 1 Schön, L., Jordbruk med binärningar
- 2 Schön, L., Industri och hantverk
- 3 Pettersson, L., Byggnads- och anläggningsverksamhet
- 4 Krantz, O., Transporter och kommunikationer
- 5 Krantz, O., Privata tjänster
- 6 Krantz, O., Husligt arbete
- 7 Krantz, O., Offentlig verksamhet
- 8 Schön, L., Utrikeshandel
- 9 Ljungberg, J., Deflaterer för industriproduktionen 1888–1955