

Nr 95.

Av herr **Åkerlund**, om skrivelse till Kungl. Maj:t angående utredning och förslag i fråga om lagstiftning mot illojal konkurrens vid trafik med ångfartyg m. m.

Då befolkningen i våra vidsträckta skärgårdar, isynnerhet å öarna, i de flesta fall alls icke och i bästa fall blott i ringa mån drager några nämnvärda fördelar av, vare sig statens eller under statens kontroll stående järnvägar, ej heller av andra genom det allmännas försorg tillkomna och underhållna kommunikationer, ehuru denna befolkning likasom övriga medborgare mången gång bidragit till dem, utan för sin samfärsel numera nära nog uteslutande är hänvisad till enskilda ångbåtsbolags eller egen företagsamhet, synes det mig, som om det vore en akt ej blott av rättvisa, utan ock av största vikt för en stor befolkning, om statsmakterna tillsåge, det ej kapitalstarka konsortier missbruka sin övermakt och oskäligt uppskörta den allmänhet, som nödgas använda sig av de av den tillhållna trafikmedlen eller vidtaga allehanda åtgärder till förekommande av skärgårdsbefolkningens bemödanden att förskaffa sig, av dessa konsortier oberoende, goda och lämpliga sådana. Uti åtskilliga ångbåtsbolag för in-sjö- och inomskärstrafik är lantbefolkningen ganska ofta intressenter och såväl dessa bolag, som jämväl en del andra för trafik i våra skärgårdar och innanvatten, hava på ett berömvärt sätt lagt sig vinn om upparbetande av nya trader och den trafikerande allmänhetens bästa i övrigt, men andra ångbåtsbolag för ifrågavarande trafik, vilka tillkommit uteslutande som affärsföretag, hava mången gång ådagalagt synnerlig likgiltighet för kommunikationsväsendet och över hövan sökt tillgodose uteslutande sina intressen.

Bland dessa senare ångbåtsbolag finnas de, vilka sedan länge förstätt behärska stora områden av våra skärgårdar och synbarligen anse sig där böra ensamma äga monopol på ångbåtstrafiken, samt därför icke heller

skytt några tillåtna medel för att hämma en konkurrens för att, så fort detta hunnit ske, åter kunna behandla den trafikerande allmänheten efter behag. Ja, åtminstone ett sådant affärsbolag har till och med under senare tider avsatt betydliga medel till s. k. konkurrensfond att hava till hands, så fort någon opposition bland menigheten yppar sig.

Den behandling allmänheten rönt från sådana allsmåttiga trafikbolag har emellertid understundom tvungit densamma att, om än med stora uppoffringar, taga sina trafikangelägenheter i egen hand för att på så sätt söka åstadkomma drägliga förhållanden, ordnade ej efter bolagens gottfinnande, utan efter allmänhetens behov; men varje gång sådant förekommit, hava initiativtagarna på allt annat än angenämt sätt så fått erfara det allsmåttiga bolagets misshag, att de till och med ställts utan alla kommunikationer, intill dess de beslutade egna ångbåtarna hunnit anskaffas, och så fort detta skett, har bolaget upptagit en för det nya företaget totalt förödande konkurrenstrafik, varigenom ock nära nog varje sådant företag från befolkningens i skärgården sida, inom kort tid gått under och de med stora bekymmer och uppoffringar anskaffade tidsenliga ångbåtarna övertagits av bolaget på ett eller annat sätt, eller annars måst avyttras.

Såsom exempel på, huru ett kapitalstarkt konsortium anser sig kunna förfara mot svagare konkurrenter bland lantbefolkningen, må anföras, att flerfaldiga gånger efter det denna befolkning vågat söka ställa sig oberoende av bolaget för att kunna ordna trafiken efter sina krav och fått sina ångbåtar i gång, bolaget uppehållit trafiken i samma leder mot en från 1 krona 50 öre till 25 öre nedsatt passagerareavgift och godsavgift i proportion därefter, varjämte ock understundom fri förtäring beståtts, och fortsatt därmed, intill dess konkurrenterna blivit kuvade, varefter bolaget åter fullständigt efter gottfinnande kunnat ordna trafikförhållandena och mer än väl taga skadan igen.

Kommer nu härtill, att den inrikes ångbåtsfarten å våra havskuster i allt större utsträckning tagits om händer av mäktiga truster, så torde väl behövas ses till att dessa icke missbruka sin makt till befolkningens skada, ty den konkurrens med järnvägarna, varom man så gärna talar, lär förvisso ej kunna ifrågakomma, då sjöfarten städse mäktar underbjuda dessa.

Om än sjöfarten själv bekostar en god del av säkerhetsanordningarna för densamma, så lär staten ändock så pass nödgas träda emellan och nedlägga penningar för dem, samt för hamnanläggningar m. m., att det ingalunda kan finnas obilligt, om staten i gengäld fordrar att få ett ord med, då det gäller konkurrensen och de avgifter, som uttagas från allmän-

heten. Visserligen håller jag före, att staten ej i oträngt mål bör lägga sig ombord med den enskilda företagsamheten, men då det, som i detta fall, gäller en verklig livsfråga för en stor och viktig del av vår befolkning, anser jag, att det här, såsom vid de enskilda järnvägarna, bör vara det allmännas skyldighet att träda reglerande emellan och så ordna dessa trafikförhållanden, att visserligen ångfartygsintressenterna se sig i stånd erhålla god, skälig vinst av företagen, men även att illojal konkurrens och obilliga krav från ekonomiskt övermäktige, ej må verka fördärligt för en stor del av befolkningen.

Jag vågar visserligen ej föreslå, vilka åtgärder kunna finnas lämpliga för åvägabringande av ett bättre sakernas tillstånd; men det förefaller mig, att de, vilka driva någon stadigvarande person- och godstrafik i våra farvatten mot avgift, borde finnas skyldiga att, innan trafiken igångsättes, göra anmälan därom hos någon offentlig myndighet, med uppgivande av de platser, som under seglationstiden skola angöras, för så vitt passagerare och gods av någon betydelse där finnes att upphämta eller avlämna, samt om ungefärliga tiden för båtarnas avgång och ankomst från och till ändstationerna under normala förhållanden, ävensom om de olika taxor för person- och godsbefordran som skola tillämpas, och vilka taxor skola fastställas oförändrade eller — då därtill finnes skäl — efter nödig ändring för att bliva gällande samt icke få underskridas, utom i vissa bestämda fall, såsom vid större transporter och dylikt.

Vilja fartygsägarna konkurrera sinsemellan i fråga om fart, bekvämlighet och tillmötesgående mot allmänheten, så är ju därom intet annat än gott att säga.

Jag skulle här kunnat anföra exempel på vad jag ovan uppgivit, med angivande av namn m. m., men då vederbörande enligt nu gällande lagstiftning varit i sin fulla rätt, anser jag mig ej böra göra detta.

I anledning av det ovan anförda, får jag vördsamt hemställa,

att Riksdagen i skrivelse ville anhålla, det täcktes Kungl. Maj:t låta utreda, huruvida den illojala konkurrens, som till stor skada för den trafikerande allmänheten understundom förekommer vid person- och godstrafik med ångfartyg, må kunna förekommas, samt huruvida det kan finnas lämpligt föreskriva, att de gods- och passagerareavgifter, vilka debiteras den trafikerande allmänheten av enskilda ångfartygsbolag och rederier vid reguljär trafik å våra farvatten, böra under-

kastas granskning och fastställelse av någon offentlig myndighet för att bliva gällande, och därefter förelägga Riksdagen förslag till den lagstiftning, vartill en sådan utredning kan giva anledning.

Stockholm den 24 januari 1913.

E. Åkerlund.
