

Nr 137.

Af herr **Åkerlund**, om skrifvelse till Kungl. Maj:t angående åtgärder mot illojal konkurrens vid ångbåtstrafik i skärgårdarna och å mindre vattendrag.

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 af vare sig statens eller under statens kontroll stående järnvägar, ej heller af andra genom det allmännas försorg tillkomna och underhållna kommunikationer, ehuru denna befolkning likasom öfriga medborgare mången gång bidragit till dem, utan för sin samfärdsel numera nära nog uteslutande är hänvisad till enskilda ångbåtsbolags eller egen företagsamhet, synes det mig, som om det vore en akt ej blott af rättvisa utan ock af största vikt för en stor befolkning, om statsmakterna tillsåge, det ej kapitalstarka konsortier missbruka sin öfvermakt och oskäligt uppskörta den allmänhet, som nödgas använda sig af de af dem tillhandahållna trafikmedlen eller vidtaga allehanda åtgärder till förekommande af skärgårdsbefolkningens bemödanden att förskaffa sig af dessa konsortier oberoende, goda och lämpliga sådana. Uti åtskilliga ångbåtsbolag för insjö- och inomskärstrafik är landtbefolkningen ganska ofta intressenter och såväl dessa bolag som jämväl en del andra för trafik i våra skärgårdar och innanvatten hafva på ett berömvärdt sätt lagt sig vinn om upparbetande af nya trader och den trafikerande allmänhetens bästa i öfrigt, men andra ångbåtsbolag för ifrågasvarande trafik, hvilka tillkommit uteslutande som affärsföretag, hafva mången gång ådagalagt synnerlig likgiltighet för kommunikationsväsendet och öfver höfvan sökt tillgodose uteslutande sina intressen.

Bland dessa senare ångbåtsbolag finnas de, hvilka sedan länge förstätt behärska stora områden af våra skärgårdar och synbarligen anse sig där

Bihang till Riksdagens protokoll 1912. 4 saml. 49 häft. (Nr 137—138.) 1

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 t. o. m. under senare tider afsatt betydliga medel till s. k. konkurrensfond, att hafva till hands, så fort någon opposition bland menigheten yppar sig.

Den behandling allmänheten rönt från sådana allsmäktiga 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 godtfinnande utan efter allmänhetens behof; men hvarje gång sådant förekommit, hafva initiativtagarne på allt annat än angenämt sätt så fått erfara det allsmäktiga bolagets misshag, att de t. o. m. 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, hvarigenom ock nära nog hvarje sådant företag från befolkningens i skärgården sida, inom kort tid gått under och de med stora bekymmer och uppoffringar anskaffade tidsenliga ångbåtarna öfvertagits af bolaget på ett eller annat sätt eller annars måst afyttras.

Såsom exempel på huru ett kapitalstarkt konsortium anser sig kunna förfara mot svagare konkurrenter bland landtbefolkningen, må anföras, att flerfaldiga gånger efter det denna befolkning vågat söka ställa sig oberoende af bolaget för att kunna ordna trafiken efter sina kraf och fått sina ångbåtar i gång, bolaget uppehållit trafiken i samma leder mot en från 1 krona 50 öre till 25 öre nedsatt passagerareafgift och godsafgift i proportion därefter, hvarjämte ock understundom fri förtäring beståtts, och fortsatt därmed, intill dess konkurrenterna blifvit kufvade, hvarefter bolaget åter fullständigt efter godtfinnande kunnat ordna trafikförhållandena och mer än väl taga skadan igen.

Ja, det lär t. o. m. händt, att orter, hvilka själfva sökt taga sina trafikangelägenheter om händer, efter att hafva sett sina bemödanden gäckade genom bolagets förvållande, till straff för tilltaget tidtals blifvit ställda utan all trafik.

Visserligen håller jag före, att staten ej i oträngdt mål bör lägga sig ombord med den enskilda företagsamheten, men då det, som i detta fall, gäller en verklig lifsfråga för en stor och viktig del af vår befolkning, anser jag, att det här såsom vid de enskilda järnvägarne bör vara det all-

männas skyldighet att träda reglerande emellan och så ordna dessa trafikförhållanden, att visserligen ångfartygsintressenterna se sig i stånd erhålla god, skälig vinst af företagen, men äfven att illojal konkurrens från ekonomiskt öfvermäktiga ej må verka fördärfligt för en stor del af befolkningen.

Jag vågar visserligen ej föreslå, hvilka åtgärder kunna finnas lämpliga för åvägabringande af ett bättre sakernas tillstånd, men det förefaller mig, att de, hvilka å relativt korta sträckor i våra skärgårdar och möjligen äfven i våra större insjöar och älfvar vilja drifva någon stadigvarande person- och godstrafik mot afgift, borde finnas skyldiga att, innan trafiken igångsättes, göra anmälan därom hos någon offentlig myndighet, med uppgifvande af de platser, som under seglationstiden skola angöras, för så vidt passagerare och gods af någon betydighet där finnes att upphämta eller aflämna samt om ungefärliga tiden för båtarnes afgang och ankomst från och till ändstationerna under normala förhållanden äfvensom om de olika taxor för person- och godsbefordran, som skola tillämpas och hvilka taxor skola fastställas oförändrade eller — då därtill finnes skäl — efter nödig ändring för att blifva gällande samt icke få underskridas utom i vissa bestämda fall, såsom vid större transporter och dylikt. Måhända borde någon reglering i fråga om den större inrikes ångbåtsfarten ock äga rum, men därom äger jag ej erfarenhet nog att yttra mig.

Vilja fartygsägarne konkurrera sins emellan i fråga om fart, bekvämlighet och tillmötesgående mot allmänheten, så är ju därom intet annat än godt att säga.

Jag skulle här kunnat anföra exempel på hvad jag ofvan uppgifvit, med angifvande af namn m. m., men då vederbörande enligt nu gällande lagstiftning varit i sin fulla rätt, anser jag mig ej böra göra detta, men skall söka tillhandahålla vederbörande utskott erforderliga, tillgängliga uppgifter.

I anledning af det ofvan anförda får jag vördsamt hemställa,

att Riksdagen i skrifvelse ville anhålla, det täcktes Kungl. Maj:t låta utreda, huru den illojala konkurrens, som, till stor skada för den trafikerande allmänheten, understundom förekommer vid den person- och godstrafik med ångfartyg, som idkas i våra skärgårdar och måhända äfven i åtskilliga af våra mindre vattendrag,

må kunna förekommas och därefter förelägga Riksdagen förslag till den lagstiftning, hvartill en sådan utredning kan gifva anledning.

Stockholm den 25 januari 1912.

E. Åkerlund.
