

Nr 34.

Af herr **Martin**, om skrifvelse till Kungl. Maj:t angående tillgodoseende af det allmännas intresse i fråga om sjökommunikationer.

Enligt lag af den 5 mars 1897 skall järnvägaktiebolags stadfästelse sökas hos Kungl. Maj:t. Konungen pröfvar härvid, förutom bolagsordningens öfverensstämmelse med gällande författningar, äfven »om eljest från det allmännas sida hinder mot meddelande af stadfästelse icke möter».

Genom tillkomsten af en dylik lagbestämmelse har fastslagits, att frågan om järnvägstrafikleders ordnande är ett spörsmål af allmän natur.

Att dylik koncessionsbestämmelse är nödvändig och nyttig, sedt från allmän synpunkt, torde knappast heller numera bestridas. Men om så är förhållandet i fråga om järnvägskommunikationer, så synes mig med fog kunna ifrågasättas, om icke liknande bestämmelser böra införas, då det gäller sjökommunikationsförbindelser, särskildt sådana, som för allmänheten äro af samma betydelse som järnvägskommunikationer. Härvidlag hafva dock inga koncessionsbestämmelser ansetts behöfliga.

Ångbåtsförbindelser inrättas ofta endast i syfte att konkurrera ihjäl ett annat bolag, som förut uppehållit trafik på en viss trade. Följden häraf blir oftast den, att, då etidera af de konkurrerande ångbåtsbolagen går i kull, de goda och billiga kommunikationer, som uppehållits under konkurrensen, upphöra. En hänsynslös förhöjning af biljettprisen och indragning af en del turer blir likaledes oftast en följd af det ena trafikbolagets seger öfver det andra. Allmänheten blir sålunda till slut den lidande parten.

Som belysande exempel på riktigheten af dessa senare påståenden må åberopas ett par fall från Stockholms läns skärgård.

I yttre skärgården ligga några större öar, hvilka under gångna tider haft synnerligen dåliga kommunikationer med hufvudstaden, hvilken utgjort den hufvudsakligaste afsättningsorten för öbefolkningens handelsprodukter

äfvensom den plats, där de göra de flesta inköpen. Det ångbåtsbolag, som sommartid delvis trafikerat denna trade, motsatte sig såväl framställda önskemål om bättre sommarkommunikationer som införandet af vinterkommunikationer. Öbefolkningen hade då icke annat val än att söka uppbringa nödigt kapital för inköp af en ångare, som kunde uppehålla den trafik de önskade sig. Det blef emellertid signalen till en strid mellan öbefolkningen och förenämnda ångbåtsbolag, hvilken i fråga om de använda stridsmedlen saknar motstycke. Det förut så ointresserade stora och rika ångbåtsbolaget blef i en hast lifligt intresserad af att uppehålla goda kommunikationer till förenämnda öar, icke allenast under sommaren, utan äfven vintertid. Biljettprisen sänktes så lågt, att ingen jämförelse mellan öboarnas båt och det stora bolaget kunde ifrågakomma. När öboarnas båt fastställde ett biljettpris af kronor 1: 50 för enkel resa, begärde konkurrentbolaget blott 25 öre. Allt detta hindrade dock icke, att öboarna flitigt använde sin båt för att såmedels stödja sitt eget företag, väl vetande hvad som väntade dem, därest deras eget företag skulle gå under.

För att få företaget att bära sig någorlunda jämväl vintertid, begärdes statsanslag. Men då ansåg sig det stora konkurrerande bolaget kunna utan anslag uppehålla vintertrafiken. Under sådana förhållanden är det otänkbart, att statsanslag kan beviljas öboarnas kommunikationsföretag.

Hvad som gör hela denna konkurrenshistoria så sorglig är, att, för den händelse öboarnas företag går under, följderna blir den, att det segrande bolaget åter kommer att blifva bestämmande i fråga om kommunikationernas ordnande till förenämnda öar, hvilket återigen är liktydigt med försämrade sommarkommunikationer och kanske inga vinterkommunikationer.

En enskild redare har med stora ekonomiska uppoffringar ordnat goda kommunikationer med en annan ögrupp i Stockholms läns yttre skärgård. Med ett litet anslag från länets hushållningssällskap har denne redare åtagit sig att uppehålla regelbundna vinterkommunikationer till ifrågavarande platser. Intet hindrar dock, att det stora och mäktiga bolag, hvarom förut talats, sätter in en båt äfven på denna trade. Hot därom lär ha uttalats. Följderna skulle blifva densamma som förut nämnts. Det allmänna anslaget skulle då helt naturligt dragas in och skärgårdsboarna vore snart åter utan dessa goda vinterkommunikationer.

Goda skärgårdskommunikationer hafva en synnerligen stor betydelse särskildt för fiskerinäringen. Det synes mig därför vara ett statsintresse att tillse, det icke skärgårdsbefolkningen onödigtvis hämmas i sitt näringsfång af sådana skäl som här omnämnts.

Att äfven andra skäl än de här påpekade tala för att något göres från statsmakternas sida för att reglera ångbåtstrafiken, så att det allmännas

intressen i någon mån tillgodoses, framgår till fullo af en hel del åtgärder, viddagna särskildt af det förut omnämnda stora bolaget.

Så t. ex. är det icke alls ovanligt, att en skärgårdsbo förvägras föra frakt å en ångare, tillhörande ett af de konkurrerande bolagen, därest han skulle dristat sig att själf någon gång följa med den andra konkurrentens båt. Ett annat belysande exempel på det laglöshetens tillstånd, som råder i vårt land i fråga om sjökommunikationer, anser jag mig böra i detta sammanhang påpeka. Samma stora och mäktiga bolag, hvarom jag förut talat, beslöt i slutet af förra året att från och med 1912 års ingång och tills vidare höja biljettprisen. Samtidigt som denna åtgärd vidtogs beslöts äfven, att s. k. rabattbiljetter icke vidare skulle få användas. Allmänheten var okunnig om beslutet och köpte fortfarande partibiljetter i tro att de gällde allt fortfarande. Då nya året tog sin början, förnekades emellertid passagerarna att använda sig af de förut köpta partibiljetterna. Förslag från passagerarnas sida att få lösa prisskillnad afvisades med den enkla förklaringen, att båtbefälet icke kunde göra något åt saken.

Den sista till synes mycket blygsamma framställningen tillmötesgicks sedermera, efter det hotet om stämning för bedrägligt förfarande med skärpa framhållits. Likaledes förvägrades passagerarna att på nyåret använda sig af returbiljetter, köpta under gamla året.

Samma bolags åtgärd att endast kungöra fastställda turer i högertidningar vittnar likaledes om ett fullkomligt nonchalerande af den trafikerande allmänhetens intressen.

Af det anförda framgår, att de ledande inom en del ångbåtsbolag icke ha den uppfattningen, att ångbåtstrafiken är till för allmänhetens skull, utan tvärtom. Enligt mitt förmenande är det därför nödvändigt, att något göres för att ordna förhållandena inom hithörande område på ett sådant sätt, att det allmännas intressen må kunna blifva vederbörligen tillgodosedda.

En koncessionsbestämmelse, anpassad efter de särskilda förhållanden, som existera härvidlag, synes mig vara ägnad att främja det allmännas intresse. Gifvetvis bör icke en sådan bestämmelse vara så afpassad, att den hämmar utvecklingen af sjökommunikationerna, men väl förhindrar igångsättandet af kommunikationsföretag af rent illojala motiv.

Jag förstår till fullo hvilka svårigheter, som möta vid en eventuell blifvande utredning af denna fråga. Men med den hastiga utveckling, som fortgår på detta område, synes det mig vara ett statsintresse att tillse, det något göres för att trygga den trafikerande allmänhetens rätt. Den befolkning, som af olika anledningar måste söka sitt uppehälle ute i skärgårdarna, bör icke hindras i fullgörandet af sitt sträfsamma yrke, utan

i stället erhålla all den lättnad, som rimligtvis kan åstadkommas. Kommunikationsfrågans rationella lösning är ett sådant medel. Men det nuvarande systemet är ofta endast ägnadt att främja ett eller annat stort bolags intresse på bekostnad af allmänhetens. Endast ett enda bolag inom ett län kan ibland, med den frihet, som nu råder för ångbåtsbolag, vara tillräckligt att hämma alla de utvecklingsmöjligheter, som skärgårdarna dock äro så rika på.

På grund af hvad som anförts, hemställer jag vördsamt, att Riksdagen måtte hos Kungl. Maj:t anhålla,

att Kungl. Maj:t täcktes låta utreda i hvad mån det allmännas intresse må kunna tillgodoses, då fråga uppstår om anordnandet af sjökommunikationsförbindelser, särskildt sådana som afse persontrafik inoönskars, samt för Riksdagen framlägga de förslag, hvartill en sådan utredning kan gifva anledning.

Stockholm den 24 januari 1912.

Karl Martin.
