

## Nr 8.

Ankom till Riksdagens kansli den 3 maj 1912 kl. 9 e. m.

*Andra kammarens tredje tillfälliga utskotts utlåtande nr 8, i anledning af dels herr Martins motion nr 34 och dels herr Åkerlunds motion nr 137.*

Utskottet har till behandling i ett sammanhang företagit dels herr *Martins* motion nr 34, om skrifvelse till Kungl. Maj:t angående tillgodo-seende af det allmännas intresse i fråga om sjökommunikationer och dels herr *Åkerlunds* motion nr 137, om skrifvelse till Kungl. Maj:t angående åtgärder mot illojal konkurrens vid ångbåtstrafik i skärgårdarna och å mindre vattendrag.

Herr *Martins* motion är af följande lydelse:

»Enligt lag af den 5 mars 1897 skall järnvägsaktiebolags 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.

*Bihang till Riksdagens protokoll 1912. 13 saml. 3 afd. 8 häft. (Nr 8.) 1*

*Motioner.*

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 ettdera af de konkurrerande ångbåtsbolagen går i kull, de goda och billiga kommunikationer, som uppehållits under konkurrensen, upphöra. En hänsynslös förhöjning af biljettprisen och in-dragning af en del turer blir likaledes oftast en följd af det ena trafik-bolagets 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 uppbbringa 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 strids-medlen 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 otänk-bart, 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 ifrågasvarande 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. Följden 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, att 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, vidtagna 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 det 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 eventuellt 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 inomskärs, samt för Riksdagen framlägga de förslag, hvartill en sådan utredning kan gifva anledning.»

Herr *Åkerlund* anför i sin motion följande:

»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 förstått behärska stora områden af våra skärgårdar och synbarligen anse sig där böra ensam 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 allmännas 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, bekväm-

lighet 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.»

Utskottet anser i likhet med motionärerna, att skärgårdens kommunikationsväsende likaväl som fastlandets bör vara föremål för statsmakternas omsorger. Härvidlag kan tänkas såväl direkt understöd af allmänna medel, t. ex. från landstingen, till uppehållande af sådan af behovet påkallad trafik, hvars bedrivande öfverstiger den enskildes förmåga, som ordnande å lagstiftningens väg af den trafik, som på ett otillfredsställande sätt upprätthålles genom den enskilda företagsamheten.

Onekligen framvisar den i Stockholms skärgård förekommande konkurrensen, sådan den af motionärerna framställes, mindre tilltalande sidor; dock vill utskottet icke på grund af hvad som här kan hafva förekommit tillråda, att man på lagstiftningens väg går fram mot en konkurrens, hvars hufvudsakliga vapen är det för konkurrensen typiska eller underbjudande i pris å den prestation, som erbjudes. En dylik konkurrens torde skärgårdsbefolkningen nämligen i stort sedt ha gagn utaf. Däremot anser utskottet ej uteslutet, att till skydd mot maktmissbruk af den i konkurrensen segrande eller den, som på annat sätt kommit att intaga en monopoliserad ställning, staten skulle nödgas genom något af sina organ, t. ex. Konungens befallningshafvande, fastställa maximitaxor och turlistor för trafiken. Med stöd af ordningsstadgan för rikets städer har öfverståthållarämbetet i Stockholm utfärdat reglemente för ångslupstrafiken i Stockholm och dess omgifningar samt meddelar enligt detta tillstånd med fastställande af taxor och antal turer åt dem, som drifva sådan trafik. En på lagstiftningens väg åstad-

*Utskottets  
yttrande.*

kommen utvidgning af denna anordning att omfatta äfven större båtar och ett vidsträckt område inom skärgården anser utskottet ej otänkbar, om förhållandena skulle utveckla sig därhän, att fara uppstode för att skärgårdsbefolkningen skulle blifva uppskörtad och illa tillgodosedd i trafikhänseende från ångbåtsbolagens sida.

Då emellertid, så vidt utskottet har sig bekant, ej förekommit maktmissbruk i den utsträckning, att giltiga skäl kunna anses föreligga att inskränka den frihet, som på sjön hittills varit rådande, och under hvilken våra sjökommunikationer i stort sedt gynnsamt utvecklats, anser utskottet ej skäl föreligga till vidtagande af åtgärder i nu antydd riktning.

Slutligen vill utskottet erinra om att i den år 1908 tillsatta patentlagstiftningskommitténs uppdrag ingår utarbetande af förslag till lag mot illojal konkurrens. Då det ej torde vara uteslutet, att i detta lagförslag inkomma bestämmelser, som kunna äga tillämpning äfven på vissa former af konkurrens inom skärgården, i den mån desamma nämligen kunna anses strida mot god affärsmoral, anser utskottet, att resultatet af denna kommittés arbete bör afvaktas, innan förnyade framställningar i förevarande syfte göras till Kungl. Maj:t.

På grund häraf hemställer utskottet

att herr Martins motion nr 34 icke må till någon Andra kammarens åtgärd föranleda, och

att herr Åkerlunds motion nr 137 ej heller må till någon Andra kammarens åtgärd föranleda.

Stockholm den 3 maj 1912.

På utskottets vägnar:

AXEL VON SNEIDERN.