

Nr 71.

Av herr Nilsson, Petrus, m. fl., ang. frågan om anskaffande av ett nytt postångfartyg för leden fastlandet—Öland.

I statsverkspropositionen har under utgifter för kapitalökning, bilaga 3, punkt 4, Kungl. Maj:t för riksdagen anmält frågan om anskaffande, för medel tillhörande postverkets förnyelsefond, av ett nytt isbrytande ångfartyg för fortsatt upprätthållande av vinterförbindelserna mellan Öland och fastlandet.

Vid ärendets behandling inför Kungl. Maj:t har chefen för kommunikationsdepartementet bland annat uttalat, att det i närvarande läge icke torde vara erforderligt att för berörda ändamål nedlägga ett avsevärt kapital i en rörelse, som måste betecknas såsom för postverket främmande och vars ekonomiska bärighet med hänsyn till konkurrens och andra faktorer icke syntes säker samt i varje fall vore synnerligen svårberäknelig, varför statsrådet icke ansåge sig böra tillstyrka bifall till av generalpoststyrelsen avgivet förslag. Statsrådet ansåg, att det i stället borde ankomma på sagda styrelse att söka med enskild företagare träffa en för statsverket godtaglig överenskommelse om besörjande av vinterpostföringen till och från Öland. Skulle mot förmodan frågan icke på denna väg kunna ordnas på ett tillfredsställande sätt, ansåges trafiken fortfarande kunna uppehållas med postångfartyget Öland under den jämförelsevis korta tid, som erfordrades för att saken skulle hinna ånyo prövas och lämpliga åtgärder vidtagas.

Den av departementschefen sålunda uttalade uppfattningen kunna vi icke biträda, enär vi anse det vara ett betydande allmänt intresse, att ifrågavarande vinterförbindelse fortfarande uppehålls genom postverkets försorg.

I anledning härav tillåta vi oss anföra följande.

I tvenne motioner till 1881 års riksdag (nr 23 i första kammaren och nr 33 i andra kammaren) framställdes förslag om anvisande av medel att ställas till generalpoststyrelsens förfogande i och för anskaffande av lämpligt ångfartyg till uppehållande av vinterförbindelse mellan Öland och fastlandet. Vid behandling av nämnda förslag fann riksdagen, som ansåg, att ortsbefolkningens på Öland anspråk på erhållande av förbättrad vinterkommunikation med fastlandet vore särdeles behjärtansvärda, åtgärd böra vidtagas, som kunde leda till det åsyftade målets vinnande. Riksdagen anhöll, att Kungl. Maj:t måtte, efter vederbörlig utredning, till 1882 års riksdag framlägga förslag till upprättande av en ordnad och tidsenlig vinterkommunikation mellan Öland och Kalmar.

Efter företagen utredning föreslog Kungl. Maj:t 1882 års riksdag att, för anskaffande av ett lämpligt isbrytarångfartyg till besörjande av ifrågavarande

vinterförbindelse, å extra stat för år 1883 anvisa ett belopp av 146,300 kr. Detta förslag vann ock riksdagens gillande.

Kungl. Maj:t uppdrog därefter åt marinförvaltningen att föranstalta om anskaffandet av ett dylikt fartyg. Detta, som erhöll namnet »Öland», levererades och insattes i trafik år 1884. Från början uppehöll detta fartyg under tiden 1 november—30 april varje år trafiken såväl mellan Kalmar och Färjestaden som mellan Kalmar samt Stora Rör och Borgholm. Efter tillkomsten av järnvägarna på Öland trafikerar fartyget endast linjen Kalmar—Färjestaden, och numera uppehålles trafiken å denna sträcka endast under tiden 1 december—30 april varje vinter med tre turer fram och åter dagligen med undantag av sön- och helgdagar under månaderna januari—februari, då endast en tur fullgöres.

Fartyget har nu sålunda under en tid av nära 50 år uppehållit vinterseglationen å traden Kalmar—Färjestaden. Efter en så lång och påfrestande vintertrafik måste fartyget givetvis numera befinna sig i sådant skick, att detsamma inom en snar framtid måste utrangeras. Vid sin under år 1929 företagna inspektion av fartyget hava riksdagens revisorer också funnit, att fartyget ej längre kan anses uppfylla skäliga krav i fråga om trafikduglighet på en så påfrestande sträcka som farleden Öland—fastlandet vintertid. Frågan om fartygets utrangering och ersättande med ett nytt aktualiserades under sistlidna vinter med dess synnerligen svåra isförhållanden. Redan i början av år 1929 upptogs frågan till behandling av samtliga Ölandskommuner, vilka — med undantag av ett par socknar, som önskade broförbindelse med fastlandet — under uttalanden av önskvärdheten, att postverket fortfarande ville uppehålla nu ifrågavarande vintertrafik och icke överlåta densamma till ett enskilt bolag, hos generalpoststyrelsen hemställde, att generalpoststyrelsen måtte anskaffa ett nytt isbrytande ångfartyg för traden i fråga. I samma syfte har därefter till Kungl. Maj:t ingivits en petition, undertecknad av nära 3,400 personer i skilda samhällsställningar från Ölands samtliga kommuner. Över sagda petition har generalpoststyrelsen på anmodan av Kungl. Maj:t efter en ingående och allsidig utredning av trafikspörsmålet i fråga i skrivelse av den 27 augusti 1929 avgivit yttrande och därvid på anförda skäl hemställt att få disponera ett belopp av 350,000 kr. av postverkets förnyelsefond för anskaffande av ett nytt isbrytande ångfartyg. I ärendet har yttrande avgivits jämväl av kommerskollegium och länsstyrelsen i Kalmar, varjämte av Ångfartygsaktiebolaget Kalmarsund, som uppehåller förbindelsen mellan Kalmar och Färjestaden under den del av året, då postångfartyget Öland icke är i verksamhet, ingivits en skrift i frågan.

Det hänsynstagande till Ölandsbefolkningens önskemål och behov, som visades genom anskaffandet av det nuvarande postångfartyget och dess insättande i vintertrafik mellan Öland och fastlandet, uppskattades i hög grad av öns befolkning. Befolkningen har även alltid visat sitt livliga intresse för fortsatt uppehållande genom postverket av vintertrafiken mellan ön och fastlandet. Särskilt vid de tillfällen då det Kalmarsund trafikerande enskilda ångfartygs-

bolaget sökt få övertaga den av postverket bedrivna vintertrafiken, har Ölandsbefolkningen genom enhälliga och kraftiga meningsyttringar uttalat sin gensaga mot ett dylikt överlåtande.

De skäl, som ligga bakom denna enhälliga och kraftiga opinionsbildning, äro givetvis svåra att i korthet angiva. Framför allt är det fruktan för att det enskilda bolaget skall till befolkningens nackdel utnyttja den monopolställning, bolaget därigenom skulle komma att erhålla. Genom denna faktiska monopolställning skulle bolaget bliva allenarådande såväl vad angår person- och frakttaxor som i fråga om sättet för trafikens upprätthållande. Ölandsbefolkningens åsikter i denna fråga äro ingalunda dikterade av känslökäl utan hava i främsta rummet sin grund i erfarenheter av monopolföretags sätt att utnyttja sin maktställning. Häremot kan invändas, att konkurrens från annat enskilt trafikföretag icke är utesluten. I verkligheten torde det dock bliva omöjligt för ett icke synnerligen kapitalstarkt företag att upptaga konkurrens. Redan när det gäller staten — som dock begränsat seglationen till den minst lönande årstiden — har Kalmarsundsbolaget i den av bolaget ingivna skriften icke tvekat att uttala hot om fraktkrig med staten, därest dess synpunkter ej godtoges. Att ett enskilt bolag, som eventuellt skulle vilja upptaga konkurrens med Kalmarsundsbolaget, skulle bliva utsatt för en förintande konkurrens torde däremot kunna förutsättas. Skulle bolaget mena allvar med sitt hot, bör postverket givetvis vara oförhindrat att vidtaga erforderliga åtgärder för tillvaratagande av statens intresse, i främsta rummet genom trafikens utsträckande.

Ett enligt vår mening vederhäftigt uttryck för Ölandsbefolkningens mening i frågan utgör den skrivelse, som i höstas ingavs till länsstyrelsen i Kalmar och av vilken vi här tillåta oss bifoga ett avtryck.

För att förebygga de farhågor för oskäligt uppdrivande av person- och frakttaxor, som kommit till uttryck bland Ölandsbefolkningen, för det fall att all trafik mellan Kalmar och Öland skulle genom vinterpostföringens överlåtande till Kalmarsundsbolaget övertagas av detsamma, har bolaget visserligen förklarat sig villigt att, därest sagda trafik komme att övertagas av detsamma, låta passagerare- och frakttaxor för linjen Kalmar—Färjestaden underställas länsstyrelsens i Kalmar prövning. Härigenom skulle visserligen kunna skapas en viss garanti för att Ölandsbefolkningen icke erhöles alltför höga taxor, men man bör å andra sidan icke heller bortse från de svårigheter, vilka skulle uppstå för den offentliga myndighet, som skulle komma att fastställa taxorna, något som tydligen framgår därav, att den myndighet, som i första rummet torde få anses skickad att handhåva kontrollen över taxornas skälighet, nämligen länsstyrelsen i Kalmar, själv anser sig ej böra utöva denna kontroll utan funnit densamma böra verkställas av Kungl. Maj:t. Vid taxornas fastställande måste givetvis avgörande hänsyn tagas till de av bolaget självt förebragta ekonomiska utredningar och kalkyler rörande verksamheten, vilka i stort sett ej torde kunna av den offentliga myndigheten kontrolleras.

Beträffande sättet för trafikens upprätthållande torde det vara självklart, att man ej skäligen kan förutsätta, att ett enskilt bolag därvid skulle taga

samma hänsyn som staten till andra faktorer än de rent ekonomiska. Självfallet kan man icke begära av ett enskilt bolag, att detsamma skall hava lika stort intresse som staten av att vintertiden, så att säga till vad pris som helst, uppehålla trafiken. Fastmer torde det kunna befaras, att ett bolag, för att icke utsätta sitt materiel för alltför stor risk och åsamka bolaget avsevärd driftförlust, vid svårare ishinder skulle inställa turer. Med hänsyn till de besvärliga isförhållanden, som ofta äro rådande å denna jämväl i övrigt svårtrafikabla farled, torde man icke böra bortse från risken, att förbindelsen mellan Öland och fastlandet icke bleve av ett enskilt bolag uppehållen på ett i alla avseenden tillfredsställande sätt. En av huvudsynpunkterna, då statsmakterna anvisade medel för inköp av postångfartyget Öland, var just att åvägabringa en så regelbunden och tillförlitlig vinterförbindelse som möjligt mellan fastlandet och Öland. Erfarenheten under sistlidna vinter har visat, att under det postångfartyget med uppjudande av alla sina resurser och utan hänsyn till tid samt is- och väderleksförhållanden sökte i all möjlig mån uppehålla förbindelsen å den utan tvivel under denna vinter ojämförligt svåraste trafikleden mellan fastlandet och Öland, Kalmarsundsbolagets båtar på sina relativt isfria trader vid uppkommande svårigheter ej togo samma risker.

Statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet har i ärendet såsom sin mening uttalat, att det borde undersökas, huruvida trafiken icke lämpligen kunde överlätas åt enskild företagare och först därefter, om så ej kunde ske, staten själv uppehålla trafiken. Denna synpunkt skulle legat närmast till hands, därest det gällt igångsättandet av en för staten ny verksamhet. I detta fall åter, då det gäller fortsättandet av en sedan 50 år bedriven verksamhet, som igångsatts för tillgodoseende av en isolerad landsändas behov och för vars fortsättande befolkningen med styrka uttalat sig, synes däremot ett upphörande icke böra ifrågakomma, för så vitt icke alldeles särskilda skäl därför kunna förebringas. Några dylika skäl hava emellertid icke framkommit.

Från den enskilda företagaren, som eftersträvar övertagandet av den av postverket bedrivna trafiken, hava visserligen invändningar rests mot hållbarheten av generalpoststyrelsens ekonomiska kalkyler rörande räntabiliteten av ett nytt fartyg. Såvitt vi kunnat finna, har generalpoststyrelsen vid uppgörande av sina beräkningar rörande det ekonomiska resultatet för fartygsdriften räknat med stor försiktighet. Riktigheten av styrelsens beräkningar torde framförallt styrkas av det förhållandet, att Kalmarsundsbolaget sedan länge energiskt arbetat på att få övertaga trafiken i fråga. Vi tillåta oss framhålla, att, enligt vad framgår av generalpoststyrelsens yttrande i ärendet, det nuvarande postångfartyget under tiden sedan Kalmarsundsbolaget senast gjort framställning om trafikens övertagande eller för åren 1923—1928 uppvisar en nettovinst å inseglingen av över 17,000 kronor oavsett ersättning för postbefordringen. Beräknas denna till det belopp, som Kalmarsundsbolaget vid sagda tillfälle begärde eller 19,000 kronor för år, uppgår den verkliga nettovinsten till över 131,000 kronor, d. v. s. ej oväsentligt mer än fartygets verkliga anskaffningskostnad, 116,000 kronor. Utan att behöva ingå på några detaljerade be-

räkningar torde man därför kunna våga göra det påståendet, att ett fortsatt bedrivande genom postverkets försorg av vintertrafiken skall bliva för statsverket lönande, och i varje fall kan man räkna med, att fartyget skall lämna så stor avkastning, att staten kan beräknas inbespara de utgifter för postbefordringen mellan fastlandet och Öland, som skulle uppkomma, därest Kalmar-sundsbolaget skulle övertaga trafiken.

Vi tillåta oss framhålla, att en anskaffning av ett nytt fartyg icke behöver föranleda ett anslagsäskande av riksdagen, enär medel finnas för ändamålet tillgängliga å postverkets förnyelsefond.

Under återopande av det anförda samt under hänvisning i övrigt till den av generalpoststyrelsen förebragta utredningen få vi hemställa,

att riksdagen ville som sin mening uttala, att till generalpoststyrelsens disposition måtte ställas ett belopp av 350,000 kronor av postverkets förnyelsefond för anskaffande av ett nytt isbrytande postångfartyg till fortsatt uppehållande av förbindelsen mellan fastlandet och Öland.

Stockholm den 21 januari 1930.

Petrus Nilsson.

Ruben Wagnsson.

Uno Wijkström.

Erik Anderson.

L. G. Bodin.

Avtryck ur Ölandsbladet den $\frac{1}{10}$ 1929 av skrivelse till länsstyrelsen i Kalmar län.

»Undertecknade, representanter för Ölands befolkning och bosatta på skilda delar av ön, våga härmed göra oss till tolk för öläningarnas tänkesätt i postångarfrågan och bedja inför länsstyrelsen vördsamt få anföra följande:

För oss öläningar är den avgörande punkten i berörda fråga denna: I snart 50 år har postverket skött vintertrafiken på Kalmarsund genom postångaren Öland, och har skött denna trafik till öläningarnas allmänna belåtenhet. Ångaren har utträttat det mesta möjliga, har aldrig skytt väder och vind utan under de mest svåra förhållanden, då andra och kraftigare båtar legat i hamnarnas lä och skydd, gått sina turer och sökt hålla leden öppen till varje pris. Den gamla båten har fyllt sin plikt och uppgift på ett underbart sätt, tack vare duktigt befäl och manskap och tack vare postverkets direktiv, och inga *befogade* anmärkningar kunna framställas i detta avseende.

På senare år har väl postångaren Öland blivit alltför liten och obekvämlig med hänsyn till nutida krav på utrymme och bekvämlighet, men även under senaste svåra vinterkampanj har den givit utomordentliga prov på sin sjösäkerhet och förmåga att taga sig fram, där det varit omöjligt för andra fartyg att komma någon vart. Den stora öländska allmänheten har heller aldrig klagat på postångaren eller postverkets sätt att sköta densamma. Befolkningen har känt sig trygg och säker i att hava en av sina mest vitala angelägenheter skött

av ett av statens eget organ, som åtminstone för våra bygders vidkommande städse sökt träda allmänhetens önskemål till mötes på bästa sätt.

När därför generalpoststyrelsen gjort en framställning om att för trafikens vidare upprätthållande få bygga en ny och större ångare, så biträder Ölands befolkning på det livligaste denna framställning.

Det är nämligen vår åsikt och mening, vilken grundar sig på en snart 50-årig erfarenhet, att postångaren varit det bästa stödet för vår isolerade landsända med dess många gånger svåra trafikförhållanden. Ett enskilt bolag vågar och kan icke våga med sina oförsäkrade båtar taga samma risker som postverket, för vilket det i första hand gäller att befordra posten utan mankemang eller tidsutdräkt. Vi här på Öland ha levat trygga i detta medvetande, att generalpoststyrelsen skött denna angelägenhet utan tanke på förtjänst eller vinning, utan endast för att tjäna allmänheten. Skulle vi bliva hänvisade till ett enskilt bolag, försvinner denna trygghetskänsla, och vi torde snart nog få göra bittra erfarenheter i detta hänseende, hur många garantier och säkerheter än må utfästas från detta håll. När det gäller det praktiska tillämpandet äro de av noll eller intet värde.

Villigt måste erkännas, att det gäller inte endast postbefordran över Kalmar-sund, när vi öläningar yttra oss i denna fråga. Postångaren Öland har under alla de många åren varit för oss inte endast vinterbåten, som skött trafiken under de mest svåra omständigheter, den har även varit en regulator för våra trafikknaster. Skulle vi bliva helt hänvisade till ett enskilt bolag, som visserligen sköter sina egna angelägenheter på ett förstklassigt sätt, men vilket dock är och förblir ett enskilt bolag med sin intressesfär, så skulle vår isolerade ö, som inte har den minsta bestämmanderätt i detta bolag, bliva helt beroende av samma. Nämnda bolag må visserligen låta länsstyrelsen eller annan myndighet bestämma eller reglera taxorna, vi för vår del begripa alltför väl och hava också vår erfarenhet härutinnan, att dylika bestämmelser aldrig kunna bli effektiva. Man har klagat på att postångarens taxor ligga något över Kalmarsundsbolagets sommartaxor i vissa punkter. Gärna betala vi denna högre avgift såsom en försäkringspremie för att förebygga, att vi skulle bliva helt hänvisade till enskilda bolag.

Det är från dessa synpunkter betraktat: trafikens upprätthållande till varje pris och en regulerande hjälp åt en isolerad landsända, som vi våga vördsamt hos länsstyrelsen hemställa om ett förordande, att generalpoststyrelsen även i fortsättningen måtte med en bättre och större ångare ombesörja vintertrafiken mellan Kalmar och Öland, och i denna vädjan till vår länsstyrelse instämma på det livligaste alla öläningar.

Karl Wirsell, riksdagsman, Kastlösa, *Edvard Olsson*, landstingsman, Högby, *Emil Johansson*, landstingsman, Torslunda, *G. A. Addén*, landstingsman, Gärdslösa, *Ejnar Jonsson*, landstingsman, Mörbylånga, *J. V. Lundell*, stadsfullmäktiges ordf., Borgholm, *Ossian Johansson*, kommunalfullmäktiges ordf., Köping, *Arvid Johansson*, kommunalstämmans ordf., Repplinge, *A. G. Nilsson*, kommunalfullmäktiges ordf., Böda, *Arvid E. Andersson*, ordf. i Slättebo vägdistrikt, Köping, *Albert Källén*, lantbrukare, Köping, *Oscar Andersson*, lantbrukare, Gräsgård, *Birger Engqvist*, lantbrukare, Torslunda, *Carl G. Johansson*, nämndeman, Högby.»