

### Nr 3.

Ankom till riksdagens kansli den 23 april 1937 kl. 12 m.

*Andra kammarens tredje tillfälliga utskotts utlåtande, nr 3, i anledning av väckt motion angående utredning av möjligheten att koncessionera skärgårdstrafiken för passagerarebefordran i regelbunden fart.*

I en inom andra kammaren väckt och till dess tredje tillfälliga utskott hänvisad motion, nr 393, har herr *Olsson* i Staxäng hemställt till riksdagen att besluta om utredning huruvida och i vad mån det är möjligt att koncessionera skärgårdstrafiken för passagerarebefordran i regelbunden fart. *Motionen.*

Till stöd för detta yrkande anföres i motionen, att den ohämmade konkurrensen mellan de passagerarebefordrande skärgårdsrederierna medfört sådana missförhållanden av olika slag, att det måste starkt ifrågasättas, huruvida icke något borde åtgöras för att stävja denna konkurrens.

Såsom missförhållanden förorsakade av skärgårdsrederiernas konkurrens framhåller motionären, att konkurrensen, exempelvis i Göteborgs skärgård, under vissa somrar medfört för trafikföretagen själva ruinerande "priskrig", att den bofasta skärgårdsbefolkningen blivit lidande på att företagets ekonomi genom konkurrensen försämrats så att de icke i tillräcklig utsträckning kunnat upprätthålla en i och för sig oräntabel vintertrafik, att trafikanterna i allmänhet haft olägenheter av att en välbehörlig förnyelse av fartygstonnaget och andra förbättringar i trafikhänseende omöjliggjorts genom företagets försvagade ekonomi, samt att den genom konkurrensen tidvis starkt utvidgade trafiken till vissa skärgårdsorter medfört invasioner av ur ordningssynpunkt mindre önskvärda element.

Med hänsyn till de anförda missförhållandena syntes det motionären vara ett allmänintresse, att lämpliga trafikföretag genom *koncession* kunde tillförsäkras skydd mot konkurrens från sporadiskt uppdykande sommartrafikföretag.

Beträffande den närmare motiveringen får utskottet hänvisa till motionen.

Utskottet har i vederbörlig ordning remitterat motionen till *kommerskollegium* *Yttranden.* ävensom till *länsstyrelserna i Stockholms samt i Göteborgs och Bohus län*. Tillfälle att yttra sig har därjämte beretts *Styrsö trafikaktiebolag, Trafikaktiebolaget Öckerö skärgård, Marstrands nya ångfartygs aktiebolag, Ångbåtsaktiebolaget bohusslänska kusten, Kanalflottans rederiförening, Svenska västkustfiskarnas centralförbund, Skärgårds- och mälarflottornas rederiförening, Svenska skärgårdsförbundet samt Svenska ostkustfiskarnas centralförbund*. Yttranden hava inkommit från samtliga hörda myndigheter, organisationer och företag med undantag av Kanalflottans rederiförening. Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län har därvid, bland annat, överlämnat av länsstyrelsen införskaffade yttran-

den från några ytterligare rederiföretag samt vissa polismyndigheter och kommunala myndigheter.

I det följande återgives det huvudsakliga innehållet i samtliga sålunda inkomna yttranden.

#### YTTRANDEN AVSEENDE VÄSTKUSTEN.

##### *Göteborgs polis.*

Under seglationsåret 1936 hade den regelbundna persontrafiken mellan Göteborg och öarna i Göteborgs skärgård upprätthållits, vad beträffar norra skärgården, av nio ångfartyg och ett motorfartyg, tillhöriga Trafikaktiebolaget Öckerö skärgård, ävensom i samtrafik med detta bolag av två ångfartyg, tillhöriga Paul Olofsson respektive Gustaf Bryngelsson, båda i Hönö Klova. Motsvarande trafik å södra skärgården hade samma år ombesörjts av Styrso trafikaktiebolag med fem ångfartyg och tre motorfartyg samt av ett ångfartyg ("Södra skärgården"), tillhörigt ett rederi i Styrso-Tånge.

Under ifrågavarande tid hade enhetliga biljettpriser hållits överlag, men hade de mindre företagen lämnat större månadsrabatter. Tidigare hade emellertid nytillkomna trafikföretag oftast verkställt passagerarebefordran till nedsatt biljettpris, vilket föranlett prisreduktioner även från de äldre rederiernas sida.

Den under senare år starkt ökade passageraretrafiken med skärgårdsbåtar kunde icke i och för sig anses förorsakad av det nyinsatta tonnaget och de reducerade biljettpriserna utan hade tvärtom sin naturliga förklaring i det förhållandet att med stigande levnadsstandard allt bredare lager av stadsbefolkningen sökte sig ut i skärgården. För att möta det sålunda ökade behovet av kommunikationsmedel hade ett flertal mindre företagare i konkurrens med äldre rederier insatt nya båtturer på skärgårdslinjerna. Trots detta tillskott hade emellertid, särskilt under lördagar, söndagar och helger på somrarna, skärgårdsfloattans kapacitet icke varit tillräcklig för att möta passagerare tillströmningen. Härav framginge med all önskvärd tydlighet, att behov av det nyinsatta tonnaget förelegat.

Den starka konkurrensen mellan de olika företagen medförde emellertid onekligen även vissa olägenheter för den resande allmänheten på grund av "hetsjakt" mellan de olika fartygen, strid om bryggorna o. dyl. En koncessionering av skärgårdstrafiken skulle dock knappast tillgodose allmänhetens intresse utan vara till betydande fördel för de större rederiföretagen, som därigenom skulle tillförsäkras en viss monopolrätt till trafiken å skärgården. En sådan koncessionering skulle ock medföra allvarliga konsekvenser för all sjöfart överhuvudtaget.

I den mån den starkt ökade skärgårdstrafiken medförde svårare trängsel vid fartygens tilläggsplatser, måste det ankomma på polis- och hamnmyndigheterna att söka avhjälpa sådana missförhållanden.

En framkomlig väg till lösande av nu uppkomna frågor vore även att skärpa kraven på passagerarefartyg inomskärs, varigenom många olämpliga mindre fartyg komme att utmönstras.

*Extra landsfiskalen i Hisings landsfiskalsdistrikt* tillstyrker den ifrågasatta utredningen. I motionen påtalade olägenheter hade tidigare varit särskilt märkbara inom distriktet, men hade de förefintliga olika rederiernas samsegling år 1936 medfört bättre förhållanden. Ett koncessionstvång skulle utgöra ett gott

skydd för dessa rederier mot i framtiden eventuellt uppdykande okynneskonkurrens.

*Landsfiskalen i Askims landsfiskalsdistrikt* tillstyrker likaledes motionen med hänsyn till i Göteborgs skärgård konstaterade missförhållanden.

*Styrsö sockens kommunalnämnd* anser att av myndigheterna "något måste åtgöras" för att säkerställa skärgårdstrafiken, särskilt under vintern.

*Öckerö sockens kommunalnämnd*, som tillstyrkt motionen med sex röster mot tre, anser att eventuell koncession icke borde lämnas enskilt företag utan endast till vederbörande kommun.

*Älvsborgs municipalnämnd* avstyrker den ifrågasatta koncessioneringen såsom ett onödigt kraftigt ingrepp av tvivelaktig verkan. I stället förordas sträng tillsyn över den använda fartygsmaterielens beskaffenhet.

*Styrsö trafikaktiebolag* — som trafikerar Göteborgs södra skärgård — tillstyrker på det livligaste, att en koncessionering av den lokala skärgårdstrafiken för passageraretrafik i allmän fart samt för godsbefordran snarast kommer till stånd.

Bolaget och dess företrädare å ifrågavarande linjer hade under de senaste somrarna i hög grad besvärats av konkurrens från ett ångfartyg ("Södra Skärgården"), vilket med tillämpande av låga biljettpriser upprätthållit vissa turer, som legat i närheten av de i den "ordinarie" turlistan upptagna. Genom detta "skärgårdskrig" hade bolaget och särskilt dess företrädare förorsakats sådant ekonomiskt avbräck, att de icke kunnat nöjaktigt upprätthålla vintertrafiken. Obehag för de ordinarie rederierna och deras passagerare hade även uppstått genom att konkurrenten obehörigen lagt beslag på rederiernas bryggor. Konkurrensen med därav följande stora antal billiga turer till en del av öarna hade dessutom, till obehag för öarnas befolkning och sommargäster, medfört att en alltför stor mängd passagerare befordrats ut till dessa öar.

*Harry E. Carlsson, Styrsö-Tånge*, finner såsom huvudredare för ovannämnda ångfartyg "Södra Skärgården", att en koncession för ett enskilt rederi skulle bliva till fördel endast för detta, under det att trafikanterna komme att bliva lidande på konkurrensens bortfallande. Eventuellt monopol för skärgårdstrafik borde i varje fall lämnas endast till helt statligt eller helt kommunalt företag.

Rederiet för ångfartyget "Södra Skärgården", ansåge sig på ett fullt tillfredsställande sätt betjäna sina trafikanter (vilket rederiet även vill styrka med ett yttrande bilagt intyg). Rederiet hade — med undantag för vissa partiprisrabatter — under senaste tiden icke tillämpat lägre biljettpriser än Styrsöbolaget.

Rederiet bilägger även ett yttrande från en förutvarande redare i Göteborgs södra skärgård, G. Samuelsson, Styrsö, vilken, bland annat, uttalar sig till förmån för att trafiken till öarna ordnas av öborna själva.

*Trafikaktiebolaget Öckerö skärgård* — vilket i samtrafik med P. Olofssons och G. Bryngelssons rederier i Hönö Klova upprätthåller förbindelserna mellan Göteborg och dess norra skärgård — anser även den föreslagna utredningen

vara av behovet synnerligen påkallad samt finner det jämväl vara av stor vikt, att utredningen och därav eventuellt föranledda åtgärder komma till stånd så snart som möjligt.

”De synpunkter, som i tidigare trafikutredningar åberopats för koncessionering av järnvägstrafiken och den yrkesmässiga automobiltrafiken”, anser bolaget i stort sett ”kunna åberopas jämväl för kravet på koncessionering av skärgårdstrafiken inom vissa områden, framför allt i närheten av de större städerna och särskilt i Stockholms och Göteborgs skärgårdar. Minsta möjliga intrång i den fria företagsamheten skulle kunna uppnås t. ex. på så sätt att vederbörande länsstyrelse erhöle befogenhet att, där skäl därtill föreläge, utfärda förbud att inom visst område utöva yrkesmässig trafik för passagerare-, post- och godsbefordran i regelbunden fart” (i analogi med speciella byggnadsförbud m. m. enligt stadsplanelagstiftningen).

En av de största olägenheterna av en ohejdad konkurrens vore, enligt bolagets åsikt, att båtmaterialiet bleve synnerligen dåligt utnyttjat. De olika konkurrerande rederierna satte nämligen in sina båtar huvudsakligen å sådana tider och linjer, å vilka den största trafiken kunde förväntas, under det att tillräckligt tonnage sålunda icke bleve disponibelt för trafik under andra tider och till mindre eftersökta orter. Ett koncessionerat företag skulle i motsats härtill hava möjlighet att på ett lämpligare sätt fördela sina turer.

*Gustaf Bryngelsson och Paul Olofsson, Hönö*, vilka som ovan angivits med två ångfartyg bedriva viss samsägning med Trafikaktiebolaget Öckerö skärgård, instämma i huvudsak i det av nämnda bolag avgivna yttrandet. En koncession skulle enligt Bryngelsson och Olofsson bereda de redan existerande företagen, till vilka de själva räkna sig, ett välbehövligt skydd mot illojal och osund konkurrens.

*Charles Ericksson, Långedrag*, vilken med ett antal motorbåtar ombesörjer regelbunden passagerarebefordran i Göteborgs södra skärgård, tillstyrker likaledes livligt den begärda utredningen under hänvisning till inom området i stor utsträckning konstaterade osunda konkurrensförhållanden.

*Marstrands nya ångfartygs aktiebolag* tillstyrker motionen under framhållande av att en eventuell koncessionering skulle komma att förhindra för trafikföretagen förlustbringande, i konkurrensyfte företagna prissänkningar.

*Ångbåtsaktiebolaget bohusslänska kusten* finner det synnerligen önskvärt, att en allsidig utredning verkställes om möjligheterna att införa koncessionering av den regelbundna passageraretrafiken med skärgårdsbåtar på kortare sträckor än 25 kilometer från stad.

Bolaget har självt företagit en förberedande utredning i ämnet, ur vilken här följande anföres.

Passageraretrafiken i Sveriges inrikes sjöfart kunde indelas i:

1. *Typisk närtrafik*. Trafiken bygger helt på en stad. Resorna ej längre än 20—25 km. Kostnaderna att börja ny trafik låga (billigt tonnage kan inköpas från Stockholmstrakten). Billig annonsering, relativt låga löner till de i trafikföretagen anställda, låga underhållskostnader. Resandefrekvensen starkt beroende av väderleken. Trafiken synnerligen ”spekulativ”.

2. *Trafik från och till badorter*. Restid 2—12 timmar. Rörelsen i hög grad ka-

pitalkrävande. Obetydliga variationer i trafikmängden. Oansvariga konkurrentföretag förekomma sällan.

3. *Turisttrafik*. Resorna vara flera dagar. Båtarna måste vara förstklassigt inredda och väl underhållna. Dyrbar reklam. Oansvariga konkurrentföretag förekomma sällan eller aldrig.

4. *Skärgårdsbefolkningens resor*. Denna trafik spelar på grund av lantkommunikationernas utveckling och användandet av egna motorbåtar icke längre samma roll som tidigare. På åtskilliga linjer, särskilt till öarna i yttersta skärgården, är dock trafiken fortfarande av betydelse.

I fråga om trafik enligt 2 och 3 anser bolaget, att ett eventuellt koncessions tvång med därav följande minskad rörelsefrihet för rederierna knappast skulle medföra några fördelar men väl betydande nackdelar. Bolaget avstyrker därför utan vidare en koncessionering av dylik trafik.

De slag av skärgårdstrafik, där frågan om koncessionering borde göras till föremål för närmare utredning, vore alltså de under 1 och 4 härovan upptagna trafikkategorierna, särskilt den egentliga närtrafiken (inom 25 km från stad).

Vid beviljande av eventuella koncessioner komme det emellertid även inom närtrafiken att ställa sig rätt svårt att avgöra, huruvida en rörelse kan komma att bära sig och behov av densamma sålunda skall anses föreligga. Koncessioneringen borde därför omhänderhavas av någon central myndighet, som ägde full sakkunskap på sjöfartsområdet och vore utrustad med mycket utförliga direktiv.

Ett koncessionssystem borde ordnas så smidigt, att möjlighet lämnades till anpassning efter växlande behov samt till nedläggande av förlustbringande vintertrafik.

En utredning i frågan borde i varje all avse såväl alla sannolika, även skadliga, verkningar av en koncessionering som ock orsakerna till uppkomsten av mer eller mindre osund konkurrens inom skärgårdstrafiken (låga båtpriser och driftskostnader m. m.)

Ett koncessionstvång komme att medföra uppenbara fördelar i form av garantier mot priskrig och trygghet för upprätthållande av lämpliga turlistor. Å andra sidan skulle ett koncessionssystem näppeligen komma att förhindra "mindre önskvärda elements" skärgårdsresor eller att leda till en föryngring av skärgårdstonnaget. Det vore icke heller rimligt att genom ett koncessions system och därav följande högre biljettpriser under sommaren möjliggöra en förbättrad vintertrafik och sålunda låta de tillfälliga sommartrafikanterna betala bidrag till de fasta skärgårdsbornas resor. I sistberörda avseende vore det riktigare, att staten ingrepe med ekonomiskt understöd åt rederierna.

*Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län*, som haft del av samtliga härovan refererade yttranden, anför:

"De i ärendet avgivna yttrandena bestyrka motionens uppgifter om olägenheter av nuvarande förhållanden beträffande skärgårdstrafiken utanför Göteborg, och anledning torde finnas till antagande, att likartade förhållanden råda beträffande passagerarebåtstrafiken å korta distanser invid andra större städer i riket.

Huruvida befintliga olägenheter lämpligen kunna bortelimineras genom att länsstyrelserna bevilja vederbörande företag koncession och härvid jämväl bestämma om taxor och turlistor för trafiken, är emellertid en fråga, som icke utan vidare kan besvaras jakande.

Till en början uppställer sig spørgsmålet, hur en klar gräns skall kunna uppdragas mellan i motionen avsedd 'skärgårdstrafik' — varmed väl borde likställas viss insjö- eller kanaltrafik — samt trafik av den beskaffenhet, att koncessionstvång icke skulle erfordras. Och skulle inte konsekvensen kräva, att koncession fordrades icke blott beträffande båtar, som uteslutande användas i 'skärgårdstrafiken', utan även ifråga om fartyg, vilka väl ginge i regelbundna turer, som överskrede den normala maximidistansen för skärgårdstrafiken, men vilka dock under dessa turer anlöpte bryggor inom den egentliga skärgårdszonen!

En fråga, som också är svårlöst, är den, huru man utan att träda näringsfriheten för nära skulle vid koncessionsförfarandes införande kunna bland då igångvarande företag skilja mellan företag, som borde ha trafikillstånd, och sådana, som icke förtjänade erhålla sådant. Att en dylik sovring skulle vara ytterst svår att genomföra, utan att den erhölesken av godtycke, torde vara påtagligt. Att monopolisera vissa företag vore ju ingalunda tilltalande. Å andra sidan, om man nödgades vid första koncessionerandet godkänna samtliga då drivna företag, så skulle säkerligen övergångstiden med bibehållande av nuvarande olägenheter bli så långvarig, att vinsten av nya bestämmelser skulle väsentligt förringas.

Då det skulle vara den regelbundna trafiken, som skulle vara föremål för koncessionstvång, torde vidare kunna antagas, att införande av dylikt tvång skulle leda till att en betydande del av den nu regelbundna trafiken skulle ersättas av tillfälliga 'lustturer', om till vinst för ordningen må lämnas osagt.

Att märka är vidare, att även om taxor fixerades, detta dock svårigen kunde ske annat än i form av maximitaxor, vilka alltså medgäve olika företag att underbjuda varandra, samt att koncession för att äga verklig betydelse måste för tillståndshavaren medföra obetingat trafiktvång, för att icke allmänheten skulle bli lidande på den minskade konkurrens, som koncessionerna skulle medföra. Överhuvud må ifrågasättas, om icke motionären alltför litet sett frågan ur den trafikerande allmänhetens synpunkt. Att, såsom han synes förutsetta, genom koncessionstvång med ty åtföljande minskat tonnage och förhöjda biljettpriser söka sovra den publik, som besöker skärgården sommartiden, lär dock icke vara riktigt. Ordningens upprätthållande är en polisfråga, som icke bör lösas på dylikt sätt.

Länsstyrelsen har här ovan framhållit några synpunkter, som enligt länsstyrelsens förmenande försvåra lösandet av frågan om förhindrande av den osunda konkurrensen inom skärgårdstrafiken efter de linjer, som motionären ifrågasatt. Givetvis har länsstyrelsen dock icke härmed velat motsätta sig att en fullständigare utredning av frågan får komma till stånd. Skall utredning äga rum, torde denna emellertid även böra omfatta en undersökning, i vad mån de påtalade olägenheterna må kunna utan införande av koncessionstvång bortelimineras genom skärpta fordringar på det i skärgårdstrafiken använda tonnagets beskaffenhet. Det lär nämligen icke råda något tvivel om att icke tillkomsten av nya, på sommartrafik helt inriktade företag i Göteborgs skärgård underlättats därigenom, att en del äldre, icke alltid förstklassiga fartyg kunnat för billigt pris inköpas, sedan desamma på annat håll, särskilt inom Mälaretrafiken, blivit obehövlige till en följd av omnibustrafikens övertag beträffande passagerarebefordringen."

*Svenska västkustfiskarnas centralförbund* betonar vikten av att godsbefordran och passagerarebefordran i icke regelbunden fart inom skärgårdarna i varje

fall lämnas fria från koncession. Fiskarbefolkningen på västkusten brukade nämligen ofta för besök i kyrka och bönhus, vid resor för sammanträden i fiskerifrågor o. dyl. anlita olika fiskebåtar, som på detta sätt — ehuru utan uppdragande av någon som helst avgift — kunde anses bedriva ett slags irreguljär passageraretrafik.

## YTTRANDEN AVSEENDE OSTKUSTEN.

*Skärgårds- och mälarflottornas rederiförening.*

Inom Stockholms skärgård hade mellan där verksamma sjötrafikföretag på rätt många år icke förekommit konkurrens, som medfört priskrig, än mindre åtgärder, som avsett att förgöra motparten. Veterligen hade heller aldrig därstädes förekommit sådana invasioner av obehöriga, som enligt vad i motionen upplysts, ägt rum utanför Göteborg.

Den reguljära sjötrafiken inom distriktet hotades i stället flerstädes genom utvecklingen av bil- och busstrafik samt genom sommartid uppkommande tillfälliga båtförbindelser mellan busstationer och viktigare öar.

Detta förhållande samt möjligheten av att konkurrerande tillfällig båttrafik kunde komma att uppstå även å de äldre rederiernas ordinarie rutter, innebure emellertid en risk för att dessa rederier på grund av försämrad ekonomi i framtiden skulle bliva urståndsatta att ombesörja öbefolkningens vintertrafik. Det syntes ofrånkomligt, att i sådant fall det allmänna måste träda emellan med subventioner eller annorledes.

En koncession skulle givetvis skydda en företagare mot inkräktare, men å andra sidan skulle rederierna därigenom berövas en stor del av sin rörelsefrihet. Smidigheten och förmågan att anpassa sig efter årstidernas och passagerarfrekvensens växlingar skulle till ej ringa grad gå förlorade, egenskaper, som alltid utgjort en tillgång för sjöfarten. Då därjämte de olika trafikföretagen till sjöss och till lands inom Stockholms län — på några undantag när — hittills sökt respektera varandras vitala intressen, ansåge sig bolaget för närvarande sakna tillräcklig anledning att tillstyrka en utredning i syfte att koncessionera skärgårdstrafiken.

*Länsstyrelsen i Stockholms län* anför:

”Länsstyrelsen har i ärendet inhämtat yttranden från de lokala polismyndigheter, vilkas distrikt omfatta delar av länets kustområden, och har därjämte haft tillfälle taga del av ett yttrande, vilket Skärgårds- och Mälarflottornas rederiförening i förevarande fråga avgivit direkt till Riksdagens andra kammars tredje tillfälliga utskott. Av de lokala polismyndigheternas yttranden framgår klart, att i detta län icke med avseende å skärgårdstrafiken förekommit sådana förhållanden, som påkallat extra åtgärder i fråga om polisbevakning, och att det icke heller i övrigt föreligger omständigheter av den art, varå motionären med anförande av exempel från annat håll åberopat sig. Skärgårdstrafiken i Stockholms län kännetecknas icke av någon hänsynslös konkurrens vare sig mellan vederbörande båtbolag eller mellan dessa och privata företagare. Däremot hava i ett par fall för båtbolagen uppkommit vissa komplikationer, beroende på att, sedan vägar å fastlandet utdragits till lämpliga kustorter, passbåtsförbindelser från dessa till utanför liggande ögrupper anordnats av enskilda företagare. Att härav förorsakats vissa olägenheter och svårigheter för de företag, som tidigare bedrivit båttrafik till dessa områden, kan icke bestridas. De problem, som härigenom uppkommit, äro emellertid så väsent-

ligen olika de av motionären åberopade fallen och innefatta i jämförelse med dessa så komplicerande moment, att det icke finnes anledning sammankoppla dem med den fråga, varpå motionen tagit sikte. För övrigt hava desamma redan uppmärksamrats; så har inom Stockholms läns landsting tillsatts en kommitté för utredning av skärgårdens sjukvårds- och kommunikationsförhållanden, vilken kommitté emellertid ännu icke slutfört sitt arbete. Länsstyrelsen har ingen anledning förmoda, att en utredning med den generella omfattning, som motionären synes åsyfta, ur Stockholms läns synpunkt kan anses påkallad eller kan förväntas giva något positivt resultat.

I varje fall kunna de antydda svårigheterna för båttrafiken i detta län icke lösas genom införandet av ett koncessionstvång. Länsstyrelsen delar för sin del de betänkligheter mot ett sådant förfarande, som uttalats av ovannämnda rederiförening. Vad skärgårdsbefolkningens intressen angår vill länsstyrelsen uttala starka tvivelsmål om att dessa skulle komma att befordras genom ett klavbindande koncessionssystem.

På nu anförda skäl vill länsstyrelsen uttala såsom sin uppfattning, att länsstyrelsen icke anser en sådan utredning, som motionären påkallat, vara behöflig för Stockholms läns vidkommande, samt att länsstyrelsen anser sig böra avstyrka en lagstiftning innebärande en koncessionering av båttrafiken i skärgården."

*Svenska skärgårdsförbundet* — vars uppmärksamhet hittills varit inriktad huvudsakligen på den stockholmska jämte närliggande skärgårdar och som genom samarbete med vederbörande myndigheter m. fl., bland annat, sökt verka för utvecklingen av dessa skärgårdars trafikmöjligheter — tillstyrker en allsidig utredning i syfte att utfinna framkomliga vägar överhuvudtaget till säkerställande av skärgårdarnas trafikförhållanden, därvid frågan om samtrafik mellan land- och sjötrafiken även borde undersökas.

Förbundet vitsordar, att skärgårdsrederiernas vinster under senare år reducerats genom konkurrensen från bilar och bussar, "passbåtar" mellan bussstationer och öar, privata motorbåtar m. m. Vinstreduceringarna hade i sin tur försämrat rederiernas möjligheter att upprätthålla en förlustbringande vintertrafik. En följd härav vore, att Stockholms läns landsting under de senaste åren funnit sig böra anvisa bidrag till de ångbåtsbolag, vilka under vintermånaderna på vissa linjer upprätthållit regelbunden trafik i skärgården.

*Svenska ostkustfiskarnas centralförbund.*

Under sommaren kunde skärgårds- och fiskarebefolkningen upprätthålla den erforderliga trafiken med egna motorbåtar, men så snart isarna lagt sig, vore denna befolkning, i den mån landförbindelser eller körbar is saknades, helt hänvisad till de isbrytande skärgårdsbåtarna. Uppenbart vore emellertid, att öbefolkningens trafikproblem icke kunde lösas genom att man koncessionerade ifrågavarande ångbåtstrafik, vilken ginge mot en period med försvagad ekonomi. Ökat understöd från det allmänna för uppehållande av ångbåtstrafiken till öarna vintertid vore istället den enda möjliga utvägen.

Förbundet avstyrker därför den begärda utredningen.

YTTRANDE AVSEENDE HELA RIKET.

*Kommerskollegium*, som haft del av samtliga till utskottet avgivna yttranden, anför.

"Av den föreliggande motionen synes framgå, att det närmast varit den ny-



ligen uppmärksammade, till ett verkligt priskrig utvecklade konkurrensen mellan olika rederiföretag i Göteborgs skärgård om passagerarbefordran, som föranlett motionären till hans hemställan om utredning i här ifrågavarande avseende. Den skärpta konkurrensen på förevarande område torde ytterst vara en följd av de särskilt för sjöfarten på inre vattenvägar, ej minst på Mälaren med därmed sammanhängande vattensystem, under senaste tid märkbart försämrade konkurrensförhållandena. De landväga trafikmedlens utveckling har nämligen i stor utsträckning medfört en överflyttning till dessa av den transport av passagerare och gods, för vilken de sjöväga trafikmedlen tidigare anlitas i större utsträckning. Det härigenom frigjorda tonnaget har därefter till stor del sökt sig ny marknad och därvid närmast inom Göteborgs och Bohus län, där stora öområden äro för samfärdseln med Göteborg såsom centralort beroende av sjötrafiken.

Resandeströmmen sommartid till och från dessa öar är synnerligen stark redan på grund av den årligen återkommande bosättning av sommargäster, som där förekommer. Semesterresor, vilka blivit allt vanligare inom skilda befolkningslager, hava även i mycket stor utsträckning såsom mål platser i Göteborgs skärgård. Lördagar och söndagar förstärkes resandeströmmen genom sådana tillfälliga besökare från Göteborg och andra platser, vilka vilja begagna sin lediga tid till bad och annan rekreation i det fria.

De nu nämnda kategorierna resande utgöra i varje fall en mycket väsentlig del av det ekonomiska underlaget för trafiken med skärgårdsbåtarna. Under vintern äro dessa båtar för sin sysselsättning praktiskt taget uteslutande beroende av de resor, som företagas av medlemmar av skärgårdsbefolkningen, jämte förekommande varutransporter. Vissa rederiföretag, som från början ombesörjt denna trafik året om, hava anpassat tonnaget även efter ett normalt sommarbehov. Härigenom ha också kommit att ställas större anspråk i fråga om utrymmen m. m. på detta tonnage än som endast vinterbehovet i och för sig skulle hava motiverat. Uppenbarligen har detta icke kunnat undgå att medföra ökade kostnader för rederirörelsens uppehållande. Denna utgiftsökning måste, för att rörelsen såsom helhet skall kunna nöjaktigt ekonomiseras, motsvaras av större inkomster under sommarmånaderna. Det är utan vidare klart, att möjligheten till en dylik kompensation äventyras i samma mån som de ifrågavarande linjerna berövas den mera inkomstbringande sommartrafiken. Ett fortsatt avledande av sommartrafiken från de ordinarie linjeförbindelserna kan komma att medföra ett nedläggande av dessa under vintern, då det många gånger kan ställa sig svårt för öbefolkningen att överhuvudtaget uppnå förbindelser med land medelst egna farkoster. Det får utan tvivel anses vara ett samhällsintresse att ingripa reglerande till förebyggande av en dylik utveckling, därest en sådan kan befaras förekomma i någon större omfattning och icke vara av mera tillfällig karaktär. Det är i detta sammanhang av intresse att konstatera, att i Norge föreligger ett förslag att fordra tillstånd för bedrivande av linjetrafik i fjord- och insjöfart liksom man kräver det för linjefart med bil. Enligt vad Kollegium inhämtat är dock slutbehandlingen av detta förslag beroende på resultatet av pågående ytterligare utredning.

Kollegium finner det emellertid, i trots av vad sålunda förekommit, vara tveksamt, huruvida behov föreligger av den med motionen avsedda utredningen.

Det synes Kollegium sålunda tvivelaktigt, huruvida de missförhållanden, varom här är fråga, förekomma i sådan utsträckning, att det på grund härav är tillräckligt motiverat för staten att nu ingripa. Länsstyrelsen i Göteborgs

och Bohus län, som anför, att de i ärendet avgivna yttrandena bestyrkte motionärens uppgifter om olägenheter av nuvarande förhållanden beträffande skärgårdstrafiken utanför Göteborg, tillägger, att anledning syntes finnas till antagande, att likartade förhållanden rådde beträffande passagerarbåtstrafiken å korta distanser invid andra större städer i riket. Till Kollegii kännedom har emellertid icke kommit, att på andra håll skulle förekomma förhållanden motsvarande de inom Göteborgs skärgård rådande. Det förtjänar i detta sammanhang också uppmärksammas, att av den nu föreliggande utredningen synes framgå, att i varje fall inom Stockholms län förhållandena icke äro sådana, att för närvarande något ingripande från statens sida är påkallat. Länsstyrelsen i nämnda län, som för sin del direkt avstyrker en lagstiftning, innebärande en koncessionering av båttrafiken i skärgården, framhåller sålunda, bland annat, att av de lokala polismyndigheternas yttranden klart framginge, att i detta län icke med avseende å skärgårdstrafiken föreläge omständigheter av den art, varå motionären med anförande av exempel från annat håll åberopat sig.

Det torde vidare kunna ifrågasättas, om icke de förhållanden, som i motionen påtalats, äro av mer eller mindre tillfällig karaktär. De fartyg, som på senare tid insatts i konkurrensen, torde i regel hava mycket hög ålder, varför det skulle kunna förväntas, att förhållandena äro av rätt övergående natur, helst som konkurrensen torde hava möjliggjorts endast genom ett jämförelsevis mycket lågt pris på det ifrågavarande, av ett begränsat antal enheter bestående tonnaget och någon skärpning av konkurrensen genom tonnagesförnyelse icke synes behöva befaras.

Några säkra slutsatser i sistnämnda hänseenden kunna dock icke utan vidare dragas, enär det tonnaget, varom här är fråga, veterligen har jämförelsevis lång livslängd och kräver förhållandevis ringa kostnader för sitt underhåll. Det torde därför icke få anses helt uteslutet, att den påtalade konkurrensen kan komma att vålla ganska djupgående störningar för den trafik, som pågår året om och därför är för den bofasta öbefolkningen av den största betydelse.

Med hänsyn härtill och till vad länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län anført vill Kollegium icke framföra erinran mot att en utredning beträffande hithörande förhållanden åvägabringas.

I första hand bör denna utredning, som med hänsyn till frågans beskaffenhet bör ske genom särskilda sakkunniga med erforderlig lokalkännedom, taga sikte på att åstadkomma ett möjligast fullständigt belysande av frågan, i vilken omfattning missförhållanden av här berörd art förekomma. Därest utredningen giver vid handen, att ett ingripande från det allmännas sida med hänsyn till förhandenvarande förhållanden får anses erforderligt, böra olika utvägar för frågans lösning komma under överbägande.

Av i ärendet föreliggande upplysningar framgår, att i särskilda fall bidrag till vissa skärgårdslinjers uppehållande lämnats av landsting. Anslag från statens sida för dylika rent lokala sjöfartsförbindelser har däremot hittills icke ansetts böra ifrågakomma och torde icke heller framdeles böra ifrågasättas. Först för den händelse missförhållanden av här ifrågavarande slag icke anses kunna undanröjas genom understöd, på sätt nyss antytts, från vederbörande landstings eller, eventuellt, annan lokal samfällighets sida, eller genom andra åtgärder, vilka icke innebära koncessions- eller eljest tillståndsförfarande, synes frågan om förfogande i dylik riktning böra bliva föremål för närmare dryftande. Kollegium delar visserligen de betänkligheter häremot, åt vilka de båda ovan-

nämnda länsstyrelserna var för sig givit uttryck. Skulle emellertid utredningen giva stöd för införande av tillståndsgivning i någon form för skärgårdstrafiken, synes det Kollegium kunna ifrågasättas, huruvida icke detta borde ske i form av lagstiftning, varigenom det lägges i Kungl. Maj:ts hand att efter prövning från fall till fall besluta, att trafiken inom visst skärgårdsområde skall bliva föremål för närmare reglering antingen genom uppställande av särskilda krav på det för trafiken nyttjade tonnaget eller ock genom tillståndsprövning enligt vissa grunder. Det synes Kollegium, som om redan tillvaron av en dylik lagstiftning kunde förväntas få inverkan på konkurrensförhållandena på förevarande område, i det att det bleve förbundet med ökade risker för nya företagare att nedlägga kapital på startande av trafik på leder, där redan inarbetade trafikföretag funnes, vilka på ett tillfredsställande sätt besörjde trafiken.

Ehuru Kollegium, såsom ovan framgår, icke av nu tillgänglig utredning övertygats om att de av de av motionären påtalade missförhållandena äro så omfattande och av sådan varaktig karaktär, att särskilda åtgärder till undanröjande därav från statens sida äro erforderliga, vill Kollegium alltså icke motsätta sig, att en närmare utredning kommer till stånd rörande förutsättningarna och de lämpligaste formerna för ett reglerande ingripande på området från det allmännas sida.”

I de avgivna yttrandena bekräftas från olika utgångspunkter, att i motionen avsedda, av konkurrensen mellan skärgårdsrederierna förorsakade missförhållanden förekommit åtminstone tidvis och inom vissa områden.

*Utskottet.*

Vad först angår de i motionen berörda missförhållandena i ordningsavseende, konstatera polismyndigheterna i vissa distrikt av Göteborgs skärgård helt allmänt, att i motionen påtalade olägenheter varit märkbara inom distrikten. Göteborgs polis talar om svårare trängsel vid de konkurrerande skärgårdsbåtarnas tilläggsplatser. Ett västkustrederi framhåller, att vissa genom konkurrensen framskapade billiga skärgårdsturer medfört att alltför många tillfälliga resande till obehag för den fasta befolkningen och sommargästerna kunnat befordras ut till en del skärgårdsöar.

De ekonomiska olägenheterna eller riskerna för trafikföretagen själva av den påtalade konkurrensen framhållas i synnerhet av vissa ledande rederiföretag inom Göteborgs skärgård. Av olika yttranden framgår, att de konkurrerande företagens fartyg på grund av hög ålder icke alltid kunna anses vara av förstklassig beskaffenhet, särskilt inom Göteborgs skärgård, dit en hel del äldre tonnage till billigt pris försålts från andra områden, inom vilka det på grund av landtrafikmedlens utveckling blivit överflödigt.

Konkurrensens skadliga sociala återverkningar genom försämring av skärgårdsbefolkningens kommunikationsmöjligheter vintertid vitsordas i ett flertal yttranden, avseende såväl Göteborgs som Stockholms skärgårdar, däribland från Svenska skärgårdsförbundet, dock att därvid med konkurrensen i Stockholms skärgård närmast avses en konkurrens, i vilken jämväl landtrafikmedlen deltaga.

Frånsett sistberörda återverkningar, i den mån desamma härflyta ur inbördes

konkurrens mellan sjöväga trafikmedel, synas samtliga de av motionären avsedda missförhållanden, som erhållit bekräftelse i till utskottet inkomna yttranden, vara lokaliserade till Göteborgs skärgård. Kommerskollegium framhåller särskilt, att till kollegii kännedom icke kommit, att på andra håll skulle förekomma förhållanden motsvarande de inom Göteborgs skärgård rådande.

I likhet med kommerskollegium finner utskottet de missförhållanden, som nu kunnat konstaterats, i varje fall icke vara av sådan allmän omfattning, att de tillräckligt motivera, att staten för närvarande överhuvudtaget reglerande ingriper på ifrågavarande område. De av motionären påtalade olägenheterna i ordningsavseende synas utskottet dessutom vara av sådan natur, att desamma icke under några omständigheter, på sätt motionären gjort gällande, torde kunna rättfärdiga åtgärder i syfte att genom tonnageinskränkningar och biljettfördyringar försvåra vissa befolkningskategoriers skärgårdsresor.

I vad mån hithörande missförhållanden av annan art än de sist avsedda, särskilt sådana av social natur, i framtiden kunna motivera ett ingripande från det allmännas sida, bör enligt utskottets uppfattning, på sätt kommerskollegium föreslagit, lämpligen först göras till föremål för en möjligast fullständig utredning, verkställd med anlitande av tillräcklig lokal sakkunskap. Endast för den händelse denna utredning styrker behovet av dylikt ingripande, böra olika sätt härför komma under övervägande.

Enligt vad till utskottet inkomna yttranden utvisa, hava bidrag till uppehållande av vissa skärgårdslinjer vintertid lämnats av landstinget i Stockholms län. Vid nämnda övervägande synes i anslutning härtill i första hand böra undersökas, huruvida icke hithörande missförhållanden kunna avhjälpas genom understöd från landsting även inom andra län och i större omfattning än hittills ägt rum eller ock genom bidrag från lokal samfällighet av annat slag eller genom andra åtgärder, vilka icke innebära koncessions- eller eljest tillståndsförfarande. Först i den mån de nu antydda utvägarna visa sig oframkomliga, torde enligt utskottets förmenande ett ingrepp i sjöfartsnäringsens traditionella frihet av så djupgående natur och med så svåröverskådliga konsekvenser som ett koncessionstvång böra upptagas till närmare dryftande.

I detta sammanhang torde förtjäna påpekas, att 1932 års trafikutredning, som i sin år 1936 avgivna utredning rörande förhållandet mellan land- och sjötrafikmedel (St. off. utr. 1936: 16) ur vissa allmänna synpunkter även behandlat den inre konkurrensen inom sjöfarten och därvid kommit in på frågan om lämpligheten av samhälleligt ingripande för reglering av denna konkurrens, (sid. 48) ansett, "att den nuvarande situationen icke motiverar ett så allvarligt steg som ett brytande av sjöfartens uråldriga ställning att vara en för var och en tillgänglig fri näring".

Med hänsyn till samtliga ovan anförda omständigheter finner sig utskottet — som väl kunnat förorda en allsidig och förutsättningslös utredning av ovan an-

tytt slag — icke kunna tillstyrka den av motionären nu begärda begränsade utredningen angående möjligheterna att genom *koncessionering* avhjälpa inom skärgårdstrafiken eventuellt rådande missförhållanden.

Utskottet hemställer därför,

att förevarande motion icke måtte till någon andra kammarens åtgärd föranleda.

Stockholm den 23 april 1937.

På utskottets vägnar:

C. G. TENGSTRÖM.

---

Närvarande: herrar *Tengström, Lindén\**, *Akerström, Andersson i Vigelsbo\**, *Viklund\**, *Magnusson i Tumhult, Lindahl, Johansson i Norrfors, Andersson i Munkaljungby\** och *Lundberg*.

\* Ej närvarande vid utlåtandets justering.

---