

## N:o 22.

Af herr **Roman**, angående skrifvelse till Konungen med begäran att äfven vintertiden måtte anordnas nattåg å norra stambanan.

Medan 1889 års Riksdag pågick, inlemnades till kongl. trafikstyrelsen en af sjuutton ledamöter af Riksdagens Andra Kammare undertecknad petition, i hvilken framställes den önskan, att snabbare och mera ändamålsenligt ordnade jernvägsturer måtte medgifvas Norrland. Petitionererna framlade i främsta rummet ett förslag, att Ånge måtte blifva den första nattstation på resan ifrån Stockholm i stället för Bollnäs. Sedermera öfverlemnades till Kongl. Maj:t en underdånig petition ifrån ett antal stadsinvånare i Norrland, i hvilken anhölls, att nattåg måtte anordnas på den norra stambanan, med afgang från Stockholm på qvällarne.

Ingendera af dessa petitioner har ledt till något resultat. Det är på denna grund, jag vågar hänvända mig till Riksdagen med en vördsam motion i ämnet.

Det torde ej kunna bestridas, att vinterresor på den norra stambanan med dess bibanor under nuvarande förhållanden kräfva en allt för lång tid. Man afreser till exempel fram på förmiddagen ifrån Stockholm och afbryter färden på aftonen i Bollnäs, för att följande dag fortsätta derifrån norrut med blandadt tåg. På detta sätt åtgå nu nära två hela dagar och en natt för resan ifrån Stockholm till Östersund, eller en väglängd af 586 kilometer; för den 729 kilometer långa sträckan ifrån

Stockholm till Anundsjö åtgå ungefär  $2\frac{1}{2}$  dagar och 2 nätter. Tillrygg-läggandet af hvarje kilometer mellan Stockholm och Anundsjö erfordrar en tid af 4 minuter, mellan Stockholm och Östersund ungefär  $3\frac{1}{3}$  minut. Samma väglängd på linien Stockholm—Malmö drager en tid af ungefär 1,6 minut, på linien Stockholm—Göteborg 1,7 samt, för att taga ett exempel från vårt broderland Norge, på linien Kristiania—Trondhjem ungefär  $2\frac{1}{3}$  minut. Jag behöfver här icke utreda, till huru stort men den ringa tågastigheten på den norra stambanan är icke blott för post-befordringen, utan äfven för trafikanterna, hvilka i följd deraf drabbas af ökade resekostnader och tillika förlora en dyrbar tid. Häraf måste den norrländska trafiken i sin ordning förlamas; det är antagligt, att utbytet af densamma blifver mindre, än det skulle blifva med en för de resande mindre kostsam och mindre tidsödande anordning af turer. Det har sagts, att »ett utveckladt kommunikationsväsende är städse ett oundgängligt vilkor för en högre kultur och en af dennas starkaste häfstänger». Hvarje kulturland och i all synnerhet hvarje vidsträckt sådant behöfver icke blott kommunikationer, utan äfven *snabba* kommunikationer, för att hinna till en rätt utveckling. Om också icke den norra stambanans rentabilitet genast skulle blifva större, i fall ändamålsenligare turer anordnades, så bör dock icke denna eventualitet lägga hinder i vägen för genomförandet af en reform, som kräfves af hela det nordligare Sveriges intresse, så mycket mindre som man med den lyftning, till hvilken jernvägstrafiken i Norrland på den senaste tiden i trots af de nämnda menliga förhållandena hunnit, väl ej i längden bör kunna befara någon förlust på tidtabellens förbättrande.

Det måste finnas en punkt, der jernvägstrafikens och den trafikerande allmänhetens intressen sammanfalla med hvarandra. Har kongl. trafikstyrelsen lyckats träffa på denna punkt? Om den har gjort det i afseende på biljett- och fraktprisen, är en särskild fråga, hvars besvarande faller utom syftet med denna motion. Men för så vidt frågan rör ordnandet af vinterturerna på den norra stambanan, kan den svårligen besvaras jakande. Illa är det verkligen stäldt, då man till exempel, för att kunna tillmötesgå Hudiksvalls invånares önskan att erhålla den södra posten så snart som möjligt, ser sig föranlåten att fortskaffa den med skjuts ifrån Söderhamn. På detta sätt är nämnda post framme i Hudiksvall kl. 6,30 f. m.; om den befordrades med jernvägen ända fram, skulle den fördröjas i nära sju timmar. Det vackra resultat, som de ungerska jernvägarne, efter införandet af den s. k. zontariffen, uppvisa, torde, lät vara att reformen der afser biljettprisen, dock berättiga till den slutsatsen, att en förbättrad anordning af våra jernvägsturer med

deraf följande minskade resekostnader skulle leda äfven till ekonomisk vinst för statsverket.

Bestämmandet af jernvägsturerna har i allmänhet öfverlemnats åt kongl. trafikstyrelsen, hvarför det i vanliga fall icke torde vara lämpligt att besvara Riksdagen med framställningar i dithörande frågor. Men här föreligger icke ett vanligt fall; här är icke fråga om en mindre förändring af underordnad vikt och betydelse. Här gäller det en reform af största vikt för hela det norra Sveriges utveckling, en reform, som väl ej bör få stranda mot det motstånd, som möjligen kan utgå från ett eller annat intresse af jemförelsevis ofantligt underordnad betydelse. Min anhållan om förbättrade jernvägsturer är så mycket billigare, som sedan den 1 januari detta år snälltågsbiljettpris införts för alla persontåg, följaktligen äfven för linien Stockholm—Bollnäs.

Af de åtgärder, som för ändamålets vinnande kunna ifrågasättas, torde inrättandet af ett nattåg på den norra stambanan, med afgang från Stockholm på qvällarne, vara så väl för norra Sveriges befolkning den bästa som den lättaste att genomföra. En så stor tillökning i utgifterna för ban- och stationspersonalen behöfver då icke ifrågakomma, som om ett nattåg skulle utgå norrut ifrån Bollnäs, enär denna personals numerär redan nu är betydligt större söder om denna ort, än längre i norr. Utgår nattåget ifrån Bollnäs, så uppstå förmodligen för framtiden större kostnader, om detta, såsom antagligt är, inom en icke så aflägsen tid kommer att fortsättas från Änge till Sundsvall å ena sidan, till Östersund och Långsele å den andra. Vakttjenstgöringen under vinternätterna är äfven lättare i de sydligare trakterna, der klimatet är blidare, än i norr, der till exempel försenandet af ett nattåg med en à två timmar skulle kunna leda till de svåraste påföljder för de i mörker och 30 till 40 graders köld fjerran från människoboningar kamperande banvakternas helsa.

Ett nattåg mellan Stockholm och Bollnäs skulle komma jemväl alla utmed denna sträckning belägna orter till godo och äfven af denna grund hafva bättre utsigter till att bära sig. Om sådana anordningar vidtagas, att det nedgående nattåget ankommer till Stockholm på morgonen före det ordinarie persontågets afgang åt söder, och att det uppgående nattåget afgår derifrån sent på qvällen efter persontågets ankomst, så beredas derigenom stora fördelar så väl för posten som för inbyggarna i det sydligare Norrland och i flera af Svealands provinser, i det de sättas i tillfälle att när som helst vistas en hel dag i hufvudstaden, utan att behöfva vidkännas några uppoffringar för nattlogis eller förlora någon synnerlig tid. Möjligen skulle äfven, om det

nu ifrågasatta nattåget inrättades, ett eller annat af de nu befintliga tågen blifva öfverflödigt.

På grund af hvad jag här ofvan haft äran anföra vågar jag vördsammt hos Riksdagen hemställa,

att Riksdagen behagade ingå till Konungen med en underdånig anhållan, att äfven vintertiden nattåg måtte anordnas på den norra stambanan, och att dessa å lämplig tid må dels på qvällen utgå ifrån och dels på morgonen anlända till Stockholm.

Stockholm den 21 januari 1890.

*Julius Roman.*

---