

Nr 3.

Af herr **Räf**, om skrifvelse till Kungl. Maj:t angående bättre tåg-förbindelser i lokaltrafiken till och från större fabriksstäder.

I anledning af en af mig vid 1905 års riksdag väckt motion nr 186 angående skrifvelse till Kungl. Maj:t beträffande lokaltåg till större fabriksstäder begärde Andra Kammarens fjärde tillfälliga utskott, dit motionen remitterades, hos kungl. järnvägsstyrelsen »uppgift å ankomsttiden för de järnvägståg, som kunde anses *lämpliga* att till de större städerna om morgnarna införa befolkningen från kringliggande landsbygd samt afgangstiderna för de tåg, som ansågos *ägnade* att återföra samma befolkning till dess hem.»

Denna begäran synes järnvägsstyrelsen hafva uppfattat så, att den lämnade uppgift på, så långt jag kan förstå, *alla* tåg, som emellan kl. 4,5 och 11 f. m. komma till och emellan 3 och 11,25 e. m. afgå från någon af 35 af statens järnvägar berörda äfven mindre städer.

På det sättet fick järnvägsstyrelsen visserligen ihop till ej mindre än 132 ankommande och 177 afgående tåg. Men däremot fick fjärde tillfälliga utskottet icke något preciseradt svar på sin fråga om, hvilka järnvägståg, som kunde anses »*lämpliga*» och »*ägnade*» i det af mig och tydligen äfven af utskottet åsyftade afseendet.

För att tåg skola kunna anses »*lämpliga*» och »*ägnade*» att befordra jordbrukare, fabriksarbetare, skolungdom och handlande från sina »egna hem på landet» till respektive stads salutorg, fabriker, elementarläroverk och affärer, måste de väl ändå anlända till staden ifråga någon gång emellan 6 och $\frac{1}{2}$ 9 f. m. Tåg, som skola återföra skolungdomen, få ej gå före 3 e. m. Och med dessa tåg torde det i allmänhet äfven lämpa sig ganska väl för den torgbesökande landtbefolkningen att återvända

till landsbygden. Kropparbetaren torde däremot i allmänhet ej kunna återvända före kl. 6 och handlandena ej före 7. Men jag skall i det följande antaga, att äfven de sistnämnda kunna återvända så tidigt som kl. 6 e. m.

Om jag undantager landets tre största städer, så frågas nu, i huru många fall gifves det f. n. tåg, hvilka ifrån alla *stationer och hållplatser inom 28 kilometers* afstånd ifrån närmaste stad göra det möjligt att emellan kl. 6— $\frac{1}{2}$ 9 f. m. ifrån tvenne riktningar med statens järnvägar komma till och 3—6 e. m. ifrån samma stad? Svar: sju. I huru många städer gifves det sådana lägenheter till eller ifrån endast ena riktningen om staden? Svar: åtta. I huru många städer gifves det ingen sådan lägenhet? Svar: sjutton.

Att dessa för respektive städer lämpliga eller olämpliga förbindelser icke äro anordnade med någon vidare särskild hänsyn till respektive stads storlek eller behof af persontrafik framgår af följande:

Städer, som hafva för torgfarande, kropparbetare, skolungdom och handlande lämpliga förbindelser i

<i>mera än en riktning:</i>	<i>en riktning:</i>	<i>ingen riktning:</i>
Falkenberg	Alingsås	Falköping
Halmstad	Engelholm	Hudiksvall
Karlstad	Hälsingborg	Kungsbacka
Linköping	Jönköping	Laholm
Lund	Kristinehamn	Landskrona
Sköfde	Skeninge	Luleå
Uppsala	Sundsvall	Motala
	Örebro	Norrköping
		Sala
		Strömstad
		Söderhamn
		Södertälje
		Uddevalla
		Umeå
		Varberg
		Örnsköldsvik
		Östersund

Äfven om man bortser ifrån staden Norrköping, så uppvisar ofvanstående uppställning ganska tydligt, att någon vidare hänsyn ej tages till städernas storlek i af mig berördt hänseende, då tågtidabellerna upprättas.

Andra Kammarens tillfälliga utskott, som 1905 behandlade min motion, hade nog med all sannolikhet tillstyrkt densamma, om ej järnvägsstyrelsen förklarat sig redan vara »betänkt på vidtagande af åtgärder i af motionären afsedd riktning». Om man undantager våra tre största städer, som under många år haft goda tågförbindelser, och sedan jämför tågtiderna i 1905 års vinter-tidtabell med nu gällande tidtabells tåg-tider, så tror jag man nödgas erkänna, att järnvägsstyrelsens »vidtagande af åtgärder i af motionären afsedd riktning» icke inträffat beträffande ens våra städer med öfver 20,000 invånare, såsom Norrköping, Örebro, Jönköping m. fl. Ja, i några fall kunde jag uppvisa t. o. m. ett »vidtagande af åtgärder i af motionären afsedd» *motsatt* »riktning».

Då jag sålunda tror mig hafva uppvisat, att järnvägsstyrelsen icke hållit sig inom den af utskottet bestämda ramen att för detta endast »meddela uppgift å ankomsttider för *de* järnvägståg, som kunde anses *lämpliga* att till de större städerna om morgnarna införa befolkningen från kringliggande landsbygd samt afgangstiderna för de tåg, som ansågos *ägnade* att återföra samma befolkning till dess hem» och att denna styrelse ej heller ännu efter dessa fem år har vidtagit »åtgärder i af motionären afsedd riktning», så har jag ansett mig pliktig att förnya densamma och tager då i första rummet vara på följande fjärde tillfälliga utskottets i afseende på min framställning utomordentligt välvilliga motivering.

Utskottet säger: »Det är utan tvifvel en beaktansvärd angelägenhet, som motionären här berört. På dess lösning torde, såsom i motionen framhålles, framgången af egna-hems-tankens i icke oväsentlig mån komma att bero, och därigenom torde äfven, till förmån för såväl landtbefolkningen som stadssamhälle-ns invånare, omsättningen af landtmannaprodukter särskildt vid torghandel underlättas och befördras. Att goda kommunikationer äro af den största betydelse är så erkänt, att detsamma numera icke torde behöfva särskildt framhållas. Vårt land har visserligen i förhållande till invånareantalet ett betydande kommunikationsnät, men det kan nog icke förnekas, att, såsom motionären framhållit, berättigade önskemål beträffande lokaltrafiken vid många befolkningscentra ännu föreligga. En utveckling af kommunikationerna i sådan riktning torde därför förvisso vara att hänföra till de åtgärder, som icke böra uppskjutas.»

Efter att hafva förklarat sig vara emot att för ändamålet i fråga låta de genomgående tågen stanna vid småstationer säger utskottet: »Skall en verkligt effektiv och ekonomiskt fördelaktig trafik anordnas på de ställen,

där detta kräfves, så torde nog sådant bäst ske genom särskilda lokaltåg och med för ändamålet lämpad materiel.»

Till sist säger utskottet: »Utskottet, som sympatiserar med den i motionen framförda tanken, har emellertid, då af ofvan anförda utlåtande framgår, att järnvägsstyrelsen redan är betänkt på vidtagande af åtgärder i af motionären afsedd riktning, under dessa omständigheter ansett en riksdagsskrivelse i ämnet för närvarande obehöflig och hemställer därför, att herr Råfs ifrågakvarande motion icke må till någon Andra Kammarens åtgärd föranleda.»

Efter en sådan motivering skulle man ju nästan ovillkorligen hafva väntat sig ett tillstyrkande i stället för afstyrkande af motionen. Men ännu större anledning hade man haft vänta sig, att järnvägsstyrelsen ganska oförtöfvadt vidtagit åtgärder uti den af motionären, utskottet och därefter Andra Kammaren sålunda uttalade riktningen. Huru härmed gått, har jag redan sökt uppvisa.

För att mitt yrkande må kunna ännu mera fullständigt sammanfalla med fjärde tillfälliga utskottets i motiveringen uttalade åsikter, tager jag mig härmed friheten i nedanstående visserligen i hufvudsak följa min 1905 afgifna motivering med de förändringar nuvarande tidsförhållanden påkalla, hvilka som mig synes förstärka densamma, men med uteslutning af hvad som stridde emot utskottets uppfattning om saken.

Om min motion till 1905 års Riksdag i första rummet med skäl kunde framhålla den vackra idén om egna hem på landet såsom det starkaste motivet för afhjälpande af föreliggande behof af bättre kommunikationer i närheten af städer och större fabrikssamhällen, så måste man nog medgifva, att denna idé numera vuxit sig långt starkare än den var för fem år sedan. För att bereda mindre bemedlade arbetare tillfälle att på landsbygden och på mark utanför till stad hörande planlagda områden förvärfa egna hem, hafva ju sedan dess nästan alla Riksdagar beviljat stora lånebelopp och vidtagit många andra åtgärder i samma syfte. Under samma tid hafva olika regeringar innehaft den verkställande makten; alla hafva dock haft det gemensamt, att de visat stort intresse för egna-hems-idén. Hushållningssällskap, föreningar och enskilda personer hafva gjort sitt bästa för idéns förverkligande o. s. v. Och å andra sidan hafva arbetarne visat sig högt uppskatta såväl själfva idéns värde som ock statsmakternas och öfriga organs åtgärder till dess förverkligande.

Det går således icke an, att ett för egna-hems-idéns lyckliga lösning så viktigt statens organ som järnvägsstyrelsen allt för länge visar sig mer eller mindre främmande för detta, såsom jag hoppas alla måste medgifva,

allmänt nationella intresse. Ja, jag vågar nästan påstå, att om icke våra järnvägars förvaltningar visa sig vilja eller på något sätt nödgas göra mera för denna idé förverkligande, så skola statsmakternas och andras åtgöranden aldrig kunna blifva ens närmelsevis så fruktbringande som om dessa förvaltningar lägga sig vinn om att göra sitt bästa för detta förverkligande.

Det förhåller sig ju nämligen så — och här följer jag i hufvudsak texten i min motion till 1905 års Riksdag — att allra största delen af vår fabriksrörelse är förlagd till städerna. Med nuvarande kommunikationer blir därför Kungl. Maj:ts och Riksdagens beslut, som afser att bereda fabriksarbetare tillfälle att skaffa sig *egna hem på landsbygden*, bra mycket illusoriskt för just städernas stora arbetarebefolkning. Ty det lämpar sig ej för en arbetares vare sig trefnad eller ekonomi att för sin familj hafva eget hem på landet men själf vara nödsakad vara inneboende i den stad eller det större samhälle, där han har sitt arbete. *Bristande kommunikationer* stänga således för industriarbetare i stad i många fall ute hvarje hopp om att i ett eller annat afseende kunna begagna sig af egnahemslån för vederbörligt ändamål. Och omständigheterna uppställa för resten ungefär samma svårigheter för arbetare i andra större samhällen eller arbetarecentra.

I framtiden torde väl dessa olägenheter genom enskild företagsamhet blifva afhjälpta. Men den tiden kan ock vara ganska aflägsen. Under tiden och för att komma såväl denna för oss så synnerligen vackra och löftesrika idé, egnahemsidén, som också därmed vår arbetarebefolkning till hjälp, synes det mig, att kommunerna och isynnerhet staten böra göra sitt allra bästa för att underlätta *persontrafiken* mellan större industriplatser och uppspirande egnahemskolonier å omgifvande landsbygd. Därmed har man dels omedelbart kommit saken till hjälp och dels lagt något hinder för enskilde att i en framtid alltför mycket profitera af densamma.

För närvarande och till dess man får närmare se, huru egnahemsidén utvecklar sig, torde det vara riskabelt att komma fram med några mera vidtomfattande planer. Jag skall därför också inskränka mig till att framkomma med endast en hemställan om att staten i någon mån, och där det ej visar sig praktiskt omöjligt, måtte så ordna sina kommunikationsförhållanden, att redan befintliga eller under uppförande varande egnahemskolonier däraf må draga den största möjliga nytta i afseende på persontrafiken till och från närmast belägna arbetarecentra. Och därvidlag anser jag det nog så viktigt, att statens järnvägar vid bestämmande af sina tågtider alltid taga behörig hänsyn till behofvet för arbetare att i rätt tid på morgonen kunna inkomma till fabrikscentra från desamma närbelägna

stationer samt efter arbetstidens slut i rimlig tid återvända till sina i deras närhet eventuellt förlagda hem.

Jag skall naturligtvis genast mötas af den anmärkningen, att en begäran om någon allmän sådan anpassning är en orimlighet. Därpå svaras, att jag ej heller påstått, att en sådan anpassning *alltid* är möjlig; men att den i *många* fall är både möjlig och lätt genomförd, det är lika säkert. Och hvad som icke i dag är möjligt skall, om man bara *sträfv*ar i den riktningen, sedermera i många fall visa sig möjligt. Om i en stad arbetet i en fabrik börjar kl. 6 och i en annan fabrik kl. $\frac{1}{2}$ 7 på morgonen, så skall det nog visa sig, att båda snart söka inrätta sig efter den tid deras arbetare kunna lämpligast komma från och till sina hem. Tager bara vederbörande järnvägsstyrelse någon som helst hänsyn till saken i fråga, och detta ej blott en gång utan *år efter år*, så skola nog öfriga härmed i samband stående förhållanden i ganska vidsträckt mån rätta sig därefter.

Skulle det nu möta alltför stora svårigheter att mera i allmänhet inrätta tågtiderna så, att också morgontågen kunde betjäna på närmast respektive arbetscentra omgifvande landsbygder boende fabriksarbetare i här ofvan angifvet syfte, så torde man väl på fullaste allvar böra sätta i fråga, om ej statens järnvägar i sådant fall och i synnerhet i fråga om större fabriksstäder borde inrätta lokaltåg eller införa motorvagnar för ändamålet i fråga. I utlandet och i synnerhet i England och Tyskland synas järnvägarna ej sky någon kostnad för inrättande af lokaltåg till och från fabrikscentra närmast liggande stationer. Och om dessa lokaltåg ej bära sig ekonomiskt så bra i början, så växer deras bärformåga hastigt med den liffigare byggnadsverksamhet och utflyttning till landsbygden, som de framkalla eller möjliggöra. Att det i någon mån skulle gå på samma sätt i vårt land, finnes nog icke någon allvarligare anledning att betvifla. Och med hänsyn till möjligheten att inrymma dylika lokaltåg på tider mellan de ordinarie tågen behöfva i de allra flesta fall säkerligen inga farhågor finnas. En jämförelse mellan det antal tåg, som på viss tid passera våra banlinjer, med motsvarande antal i utlandet, skall vara nog för att häfva sådan fruktan.

Det torde alltså ingalunda från någon synpunkt kunna anses vara att gå händelserna i förväg, om statens järnvägar söka att vid bestämmandet af tågens ankomst- och afgangstider i af mig här ofvan antydda syfte underlätta egnahemsidéns realiserande så mycket som möjligt samt inrätta lokaltåg i de fall, där ej de ordinarie tågen kunna anses vara tillräckliga, och i synnerhet i de fall, då på rimliga och styrkta skäl anhållan därom göres hos kungl. järnvägsstyrelsen.

Jag har i denna motion hittills sysselsatt mig med frågan endast ur synpunkten af intresse för fabriksarbetarne i stad och dylika platser. Och jag skall ej heller närmare utveckla andra synpunkter. Jag beder dock äfven få fästa uppmärksamheten vid, att de jordbruksegendomar, som ligga i närheten af fabriker och industriella inrättningar, vanligen stå dubbelt, för att ej säga flerdubbelt, så högt i värde som motsvarande egendomar långt ifrån sådana inrättningar. Men detta kan ju ej gärna bero på något annat än lättheten för sådana egendomar att sälja sina produkter och möjligen äfven afsöndrade mindre ägölotter. Tillgång och efterfrågan på det ena med det andra äro närmare hvarandra. I af mig påvisadt syfte underlättad persontrafik kan i viss mån sägas flytta konsumenten till producenten och därför jämnare fördela den nytta en fabrik medför för densamma närmast omgifvande jordägare. Den frihet, som de unga äga eller åtminstone hittills ägt att ganska tidigt få arbeta vid jordbruk, kan ej heller blifva utan lämpligt inflytande för båda parterna, för att ej tala om den långt viktigare moraliska sidan af saken.

Vidare är behovet för landtbrukaren att på rätta tider komma till närmaste stad med jordbrukets produkter *ovillkorligt*. Och därför borde man hafva kunnat inse och åtminstone sökt tillfredsställa detta behof mera än man hittills har gjort. Men det är ej blott landsbygden, som hade nytta af att tågtiderna vore mera afpassade efter detta behof; äfven städerna skulle draga mycken nytta däraf, och statens järnvägar i längden kanske den största nyttan. Nu sker vanligen det största varuutbytet mellan land och stad på de så kallade torgdagarna, då landtmannen säljer sina varor mellan klockan 7 och 9 på morgnarna. Landtmannen behöfver således kunna infinna sig i staden med sina varor vid 6-tiden på morgonen och i hvarje fall före $\frac{1}{2}$ 8 å 8. Kan han ej vara inne till denna tid, tjänar det ej mycket till för honom att besöka torgdagen.

Undersöker man nu, huru tågtiderna i ifrågavarande afseende äro afpassade för städerna närmast liggande stationer, så skall man finna, att en där i närheten boende landtman i de flesta fall omöjligen pr järnväg kan komma till närmaste stad med sina varor, oaktadt statens järnvägar genomkorsa och stationen måhända äfven ligger på hans egendom och han till på köpet skänkt staten fri jord till hela stationsområdet, för att ej säga jorden till hela bansträckan genom egendomen. Nej, hemmansägarna i hela bygden omkring stationen hafva ingen annan möjlighet att komma i rätt tid till närmaste stad än att på urgammalt sätt begagna sig af sina oxar eller hästar. I många fall gå landsvägarna och järnvägen bredvid hvarandra, och ej sällan ser man hemmansägarens i dylika fall

enda »tjänst» af tåget vara, att det skrämmer hans hästar i sken, då han på morgonen reser till staden för att försälja landtbrukets produkter.

Vidare beder jag få erinra därom, att nuvarande tågtider i de flesta fall äfven göra det omöjligt för *skolungdomen* vid våra elementarläroverk och fackskolor etc. att i nämnvärd mån betjäna sig af järnvägarna. Om en familjefader bor vid en järnvägsstation, som ej ligger mer än 5 à 6 kilometer från läroverksstaden, så skall han till följd af nuvarande anordning vara nödsakad att hålla hushåll för barnen eller också inackordera dem i staden, hvilket han i många fall kunde slippa, om tågtiderna vore i någon mån afpassade efter ortsbehovet i detta afseende.

Slutligen men framför allt böra ej statens järnvägar, såsom understundom nu på visst sätt sker, narra människor att slå sig ned vid järnvägsstationer i städernas närhet och sedan utan någon allvarlig anledning rycka ifrån dem de med närmaste stad varande förbindelserna eller resemöjligheterna. Jag kunde härvidlag anföra exempel på huru till och med statens egna tjänstemän, för att ej tala om en massa andra personer, som med hänsyn till att tågen under de senaste åren, ja kanske de senaste 25 åren stannat vid en viss järnvägsstation, därstädes köpt sig jord och uppfört eget hem, men som, just då de haft detta hem färdigt, kommit ut för det missödet, att de tåg, som bestämt dem för dessa arrangemang, från och med första oktober eller maj månad indragits eller icke vidare upptaga resande och ej heller andra tåg blifvit insatta, som gjort det möjligt att i rätt tid komma till respektive stad. Och hvarken enskildes eller kommunalstämmors petitioner och skrivelser hafva lyckats förmå järnvägsstyrelsen att återgifva samhället ens så mycket som $\frac{1}{2}$ minuts tåguppehåll, under det uppehållet i närmaste stad ansetts öfverflödigt långt enligt fackmäns åsikt.

Den eventuella invändningen, att ej järnvägsstyrelsen kan hafva reda på alla möjliga ortsbehof och sålunda ej kan rätta sina åtgärder uti ifrågasvarande afseende därefter, är ej så mycket värd. Vinna åsyftade samhällen den erfarenheten, att järnvägsstyrelsen tager någon hänsyn till befolkningens önskingar uti ifrågasvarande afseende, så skola de nog veta att i rätt tid göra sina behof kända.

Då jag i år liksom år 1905, för att nu använda utskottets egna ord, »har för frågans lösning anvisat tvenne vägar, den ena att begagna sig af redan befintliga genomgående tåg, den andra att inrätta särskilda lokaltåg för trafiken inom större befolkningscentra», så har jag därmed nu lika litet som 1905 ansett, att den ena vägen skulle göra den andra öfverflödig. Nej, jag instämmer till fullo med utskottet, att »skall en verkligt effektiv och ekonomiskt fördelaktig trafik anordnas på de ställen

detta kräfves, så torde nog sådant bäst ske genom särskilda lokaltåg och med för ändamålet lämpad materiel».

På grund af det sagda och under förvissning om att ett underlättande af persontrafiken i af mig här ofvan angifna syften i någon mån skulle bidraga till att undanröja de svårigheter, som städernas trångboddhet, höga hyror, hälsovådlighet och andra skadliga inflytanden medföra, och dessutom i många afseenden vara landsbygdens befolkning och egnahems-idén till stort gagn, vågar jag alltså härmed vördsamt hemställa,

att Riksdagen ville hos Kungl. Maj:t anhålla, det Kungl. Maj:t täcktes anmoda järnvägsstyrelsen vidtaga sådana åtgärder, som bättre än nu tillgodose i närheten af i synnerhet större fabriksstäder boende befolkningsbehof af lämpliga tågförbindelser med dessa städer.

Stockholm den 15 januari 1910.

E. Räf.

Nr 4.

Af herr **Leander**, om årligt understöd till verkmästaren Carl Johanssons änka, Kristina Johansson.

Verkmästaren vid kronovarfvvet i Karlskrona Carl Johansson förlorade den 12 augusti 1908 lifvet genom olycksfall. Johansson skulle vid ifrågasvarande tillfälle jämte en del arbetare taga loss kättingen från babords ankare å pansarkryssaren »Fylgia», som var intagen i docka. För att få kättingen loss måste en sprint, som kvarhöll den vid ankarstämman, slås ut. Då ingen af arbetarna var villig att utföra detta arbete på grund af den därmed förenade faran, klef Johansson, ehuru såsom verkmästare ej skyldig därtill, själf ut på ankarstocken för att slå ut sprinten. En s. k. klam, hvarpå Johansson stödde vänstra armen, vred sig emellertid omkring sin axel och ändrade läge med påföljd, att Johansson förlorade sitt fotfäste och störtade ned på dockans botten, därvid han på grund af i fallet ådragna skador ljöt en nästan ögonblicklig död.