

N:o 7.

Ank. till Riksd. kansli den 28 April 1890, kl. 1 e. m.

Första Kammarens tredje tillfälliga utskotts utlåtande n:o 3, i anledning af väckt förslag beträffande nattåg å norra stambanan.

Utskottet har till förberedande behandling fått emottaga en af herr *Roman* i Första Kammarén afgifven motion (n:o 22), hvori hemställes,

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.

Till stöd för detta förslag, som jemväl blifvit väckt i Andra Kammarén, anför motionären följande:

»Det torde ej kunna bestridas, att vinterresor på den norra stambanan under nuvarande förhållanden kräfva en allt för lång tid. Man afreser t. ex. 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. Tillryggaläggandet 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 tåghastigheten på den norra stambanan är icke blott för postbefordringen, 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 turerna. 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 afsende 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, låt vara att reformen der afser biljettprisen, dock berättiga till den slutsatsen, att en förbättrad anordning af våra jernvägsturer med deraf följande minskade reskostnader 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. Vår 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 natt-tåg på den norra stambanan med afgang från Stockholm på qvällarna 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 natt-tåg skulle utgå norrut ifrån Bollnäs, när denna personals numerär redan nu är betydligt större söder om denna ort än längre i norr. Utgår natt-tåget ifrån Bollnäs, så uppstå förmodligen för framtiden större kostnader, om detta, såsom antagligt är, inom en icke så aflägsen tid kommer att fortsättas från Ånge 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 natt-tåg 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 banvaktarnes helsa.

Ett natt-tåg 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 natt-tåget ankommer till Stockholm på morgonen före det ordinarie persontågets afgang åt söder och att det uppgående natt-tåget 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 natt-tåget inrättades, ett eller annat af de nu befintliga tågen blifva öfverflödigt.»

Uti motionen meddelas derjemte, att åtskilliga personer redan under sistlidet år hos Kongl. Maj:t gjort underdånig framställning om åtgärders vidtagande för anordnande af nattåg på norra stambanan.

Denna framställning har blifvit öfverlemnad till jernvägsstyrelsen, som den 10 sistlidne mars deröfver afgifvit underdånigt utlåtande. Här-efter har generalpoststyrelsen undfått nådig befallning att i ärendet sig yttra; och har sistnämnda styrelse i anledning häraf infordrat utlåtande af postdirektören i Stockholm och postinspektören, hvilka utlåtanden afgifvits den 31 mars och den 10 i denna månad.

Utskottet, som tagit kännedom af de sålunda i ärendet hittills afgifna offentliga utlåtanden, har ansett sig böra derur här meddela följande.

Till en början redogör jernvägsstyrelsen för nuvarande anordning af bantågen å linierna norr om Stockholm vinter- och sommartid, hvarvid styrelsen erinrar, att under större delen af året en resa från Stockholm till Östersund kräfver 32 timmar 25 minuter, en resa från Stockholm till Sundsvall i det närmaste samma tid, samt en resa i mot-satt rigtning från Östersund 30 timmar 35 minuter och från Sundsvall 30 timmar 45 minuter. Under sommartid, då nattåg anordnats mellan Bollnäs och Östersund samt mellan Ånge och Sundsvall, vore deremot den erforderliga tiden för resa mellan Stockholm och Östersund förkortad med ungefär 13 timmar eller till 19 timmar 10 minuter och för resa mellan Stockholm och Sundsvall förkortad till 18 timmar 40 minuter.

Vidare har styrelsen framlagt en förslagsvis upprättad tidtabell för de ifrågasatta nya tågen, enligt hvilken tåget i den ena rigtningen skulle afgå till Stockholm kl. 10,³⁰ e. m. och ankomma till Bollnäs kl. 7,¹⁸ f. m. samt det andra tåget skulle afgå från Bollnäs kl. 9,⁰ e. m. och ankomma till Stockholm kl. 6,⁵ f. m. Enligt denna tidtabell skulle, derigenom att uppehåll under natten i Bollnäs undvekes, för resor mellan Stockholm samt alla orter norr om Bollnäs vinnas en tid af omkring 12½ timme.

Sedan styrelsen derefter angifvit, huru förhållandena skulle gestalta sig, derest de anordnade nattågen mellan Bollnäs och Östersund samt Ånge och Sundsvall indroges, samt dervid kommit till den slutsats, att indragning af berörda tåg under de fyra månaderna juni—september, då persontrafiken å de norrländska linierna vore som lifligast, ej borde ifrågakomma, öfvergår styrelsen till beräkningen af de utgifter, hvilka skulle af den ifrågasatta anordningen föranledas, och

af de ökade inkomster, som till följd deraf kunde påräknas, samt yttrar sig i öfrigt på följande sätt:

»Utgifterna sönderfalla i två afdelningar nemligen *utgifter en gång för alla* samt *årliga utgifter*. De förra äro sådana, som betingas *dels* deraf, att bostäder, vaktkurar och utredningspersedlar m. m. måste anskaffas för den banbevakningspersonal, hvilken utöfver förut befintlig dylik blefve till följd af nattågen erforderlig, *dels* deraf att ett antal nya lokomotiv och vagnar måste inköpas. De senare utgöras af *dels* aflöningar m. m. till nyssnämnda banbevakningspersonal samt till ökad personal vid maskin- och trafikafdelningarne, *dels* kostnader för underhåll af berörda bostäder, lokomotiv och vagnar, *dels* ökade utgifter för förbrukning af kol och smörjmedel, signalering och belysning å stationerna samt uppvärmning af bantågen. Närmare torde dessa utgifter kunna beräknas sålunda:

Utgifter en gång för alla:

kostnad för uppförande af 2 banmästarestugor med tomter och uthus	kr.	9,000: —
» » » » 77 banvaktstugor med tomter och uthus	»	269,500: —
» » » » 7 stationskarlsbostäder med uthus	»	21,000: —
» » » » 96 vaktkurar å nattvakternas postställen	»	14,400: —
» » » » ytterligare 1 stallrum i lokomotivstallet i Bollnäs	»	6,000: —
» » anskaffande af utredningspersedlar till den nya bevakningspersonalen	»	6,100: —
» » lokomotiv och vagnar till 2:ne nya tågsätt	»	260,000: —
		<hr/> Summa kronor 586,000: —

Årliga utgifter:

Vid banafdelningen:

Aflöning till 2 nattbanmästare, 8 banvaktförmän och 71 banvakter jemte denna personal reglementsénligt till-

kommande beklädnadsersättning, vikariatsersättning vid sjukdomsfall och permittering samt för beredande af aflöning under sön- och helgdagar, äfvensom 46 grindvaksackord

.....	kr. 92,700: —
Underhåll af ofvannämnda byggnader	» 3,000: —
Ökad materialförbrukning för signalering	» 2,000: —

Vid maskinafdelningen:

Aflöning till 3 lokomotivförare, 3 eldare och 3 smörjare samt dem tillkommande inqvarterings- och beklädnadsersättning samt vagns- och kilometerpenningar...	» 18,200: —
Ökad förbrukning af kol och smörjmedel	» 27,500: —
Ökad kostnad för lokomotiv- och vagnputsning ...	» 5,100: —
Reparationskostnad för förenämnda lokomotiv och vagnar	» 21,000: —

Vid trafikafdelningen:

Aflöning till 1 trafikdirektörsassistent, 9 stations-skrifvare, 6 konduktörer och 20 stationskarlar jemte inqvarterings- och beklädnadsersättning samt kilometerpenningar till konduktörerna	» 47,500: —
Ökad kostnad för signalering och belysning å stationerna samt uppvärmning af bantågen	» 8,000: —
hvertill kommer kostnad för ytterligare ett tåg å linien Kilafors—Stugsund, hvars anordnande torde för vinnande af förbindelse mellan nedgående nattåget och Söderhamn, blifva nödvändig	» 5,000: —
<hr/> Summa årlig utgift kronor 230,000: —	

Till denna årliga utgift kommer dessutom förräntning och amortering af ofvannämnda kapital af 586,000 kronor.

De ökade inkomster åter, som genom anordnandet af ifråga varande nattåg skulle beredas statens jernvägar, torde — då, på grund af hvad ofvan anförts, någon indragning af nu befintliga tåg ej synes rådlig — komma att bestå allenast uti *dels* ökad afgift för postbefordran och *dels* ökad persontrafik.

I förra fallet torde få beräknas afgift för framförandet af en postvagn i hvarterdera af dessa tåg, hvilket enligt gällande bestämmelser skulle inbringa något öfver 30,000 kronor per år. I senare fallet, eller beträffande den inkomststegring genom ökad persontrafik, som af natttågen borde kunna väntas, synes antagligt, att denna inkomststegring till en början endast i ringa mån skulle motsvara den ökade utgift, som, enligt hvad styrelsen ofvan visat, skulle af samma tåg föränledas. Hela den å linien Stockholm—Bollnäs belöpande andel i inkomster för biljetter, som under år 1888 försåls till stationer norr om Bollnäs från de stationer, vid hvilka natttågen skulle komma att stanna, samt från de enskilda jernvägar, hvilka ansluta sig till linien Stockholm—Bollnäs, utgjorde nemligen 54,853 kronor 23 öre.

Antager man, att trafiken i motsatt riktning inbragt samma belopp, skulle sammanlagda inkomsten af denna trafik hafva utgjort i rundt tal 110,000 kronor. Äfven om nu hela denna förutvarande trafik — till men för dagtågens ekonomiska resultat — skulle besörjas genom de nya tågen, skulle således inkomsten deraf ej ens betäcka hälften af de genom de nya tågen föränledda årliga utgifterna. Särskildt anser sig ock styrelsen böra framhålla, att hvarje år, efter det den egentliga turisttrafiken på Norrland upphört, de hittills anordnade natttågen norr om Bollnäs varit af resande så föga anlitade, att styrelsen, oaktadt framställningar derom från allmänhetens sida, funnit sig icke kunna utsträcka tiden för deras anordnande utöfver september månad — en omständighet som i sin mån angifver, att en mer afsevärd persontrafik till och från de norrländska orterna ej heller med de af petitionärerna föreslagna natttågen gerna kan vara att vänta annat än under sommarmånaderna, åtminstone icke under den första tiden efter anordnandet af sådana tåg. Att för framtiden åter en välgörande inverkan på persontrafiken året om torde af dessa tåg blifva en följd, vill styrelsen, på grund af erfarenheten om de i södra och mellersta Sverige anordnade natttågen, ingalunda betvifva, om än förhållandena med de norrländska tågen ännu länge måste ställa sig ogynnsammare än för dem i landets mer befolkade delar.

Med afseende på hvad nu anförts finner sig styrelsen, ehuru till fullo uppskattande betydelsen för så väl de norrländska orterna som hufvudstaden af en utsträckt tågförbindelse i den riktning, petitionärerna föreslagit, dock af omtanke om statens jernvägstrafiks ekonomiska fördelar förhindrad att för närvarande tillstyrka nådigt bifall till den här i fråga varande underdåniga framställningen.

Huru vida åter berörda utsträckning af tågförbindelsen mellan hufvudstaden och Norrland i nationalekonomiskt afseende kan vara af den betydelse, och för de landsdelar, som deraf beröras, kan medföra sådana fördelar, att i jemförelse med dem statsbanornas ekonomiska resultat, så vidt de af denna fråga beröras, böra träda i bakgrunden, tillhör ej jernvägsstyrelsen att bedöma.

Skulle emellertid Eders Kongl. Maj:t anse sådana förhållanden föreligga, att jernvägsstyrelsen, äfven med fara att se nettobehållningen af jernvägsrörelsen afsevärdt minskad, bör gå i författning om dylika tågs anordnande, hemställer styrelsen underdånigst, och med särskildt afseende å de fördelar, som genom en sådan anordning skulle, enligt petitionärernas förmenande vinnas för postbefordringen till och från Norrland, det täcktes Eders Kongl. Maj:t förordna, att bidrag till de af nattågen förorsakade ökade kostnader skall af postverket lemnas med ett belopp, hvars bestämmande torde böra blifva föremål för särskild öfverenskommelse de begge embetsverken emellan».

Postdirektören i Stockholm har meddelat en fullständig redogörelse för jernvägspostbefordringen mellan Stockholm och rikets norra orter så väl enligt nu gällande tidtabell som under antagande att ifrågasatta nya nattågen anordnades med de af jernvägsstyrelsen föreslagna afgångs- och ankomst-tider. Af denna redogörelse framgår, att vid befordringen af posten från Stockholm till orter norr om Bollnäs skulle genom anordnande af nattågen uppstå en tidsbesparing af ett dygn. Denna förmån komme äfven till godo alla från rikets södra och vestra orter ankommande transito-poster utom dem, som anlände till Stockholm med nattsnälltågen och för hvilkas vidare forslande norrut dagtåget från Stockholm borde fortfarande användas. Den med nattåget kl. 6,5 f. m. till Stockholm ankommande post skulle kunna utdelas i Stockholm på morgnar i stället för på qvällar samt vidare gående post från Stockholm vinna befordran med dagsnälltågen till rikets södra och vestra orter.

Jemte antydan om vissa anordningar, som lämpligen borde vidtagas, har postdirektören vidare förklarad sig våga antaga, att, derest nattåg å linien Stockholm—Bollnäs komme till stånd, skulle utan olägenhet för postbefordringen kunna undvaras dels tågen n:is 237 och 238 å bandelen Stockholm—Upsala, dels tågen n:is 235 och 236 å bandelen Upsala—Krylbo och dels tågen n:is 465 och 466 å bandelen Krylbo—Bollnäs. Enligt hans åsigt skulle anordnandet af dessa nattåg i enlighet med den föreslagna tidtabellen medföra högst afsevärda fördelar för den norrländska korrespondensen, till och med för den hän-

delse att, ur ekonomisk synpunkt, icke vidare skulle anses vid sidan af dem kunna bibehållas de nattåg, som de senare åren varit i gång å statens jernvägar norr om Bollnäs. Genom införande af nattåg mellan Stockholm och Bollnäs borde äfven åt jernvägen vinnas någon del af den persontrafik, som under nuvarande förhållanden ombesörjdes af de ångfartyg, hvilka underhölle regelbunden förbindelse mellan Stockholm och norrländska hamnar.

Uti postinspektörens yttrande framlägges en beräkning öfver den tillökning i utgifter, som postföring med de ifrågasatta nattågen skulle tillskynda postverket, och är tillökningens belopp upptaget till 50,525 kronor 43 öre, deruti inberäknad 30,083 kronor 30 öre ersättning till statens jernvägar för hel postvagns upplåtande i sagde tåg. I likhet med postdirektören uttalar postinspektören den uppfattning, att nattåg mellan Stockholm och Bollnäs skulle i postalt hänseende bereda Norrland större fördelar än som ernås genom de nattåg, hvilka varit i gång å statsbanorna norr om Bollnäs men icke gagnat söder derom belägna orter vid korrespondens med hufvudstaden.

Det kan icke gerna vara tvifvel underkastadt och är dessutom genom hvad motionären och vederbörande posttjenstemän anført till fullo ådagalagd, att anordnandet af de ifrågavarande nattågen skulle vara för orterna norr om hufvudstaden i hög grad önskvärdt och nyttigt. Utskottet torde således icke hafva af nöden anföra bevis till stöd härför och skulle, om det väckta förslaget finge betraktas endast från berörda synpunkt, utan tvekan tillstyrka vidtagande af åtgärd, som kunde främja uppnåendet af det i motionen uttalade önskningsmål, så att Norrland derigenom finge fullständigt åtnjuta alla de fördelar, som stambanornas anläggning erbjuda och hvilka redan länge kommit öfriga delar af riket till godo. Vid bedömande af den önskade anordningens lämplighet bör dock äfven tagas i öfvervägande, huru vida densamma kan genomföras, utan att statsverket derigenom tillskyndas förlust af större betydelse än de väntade fördelarna. Den beräkning, som jernvägsstyrelsen i afseende härå framlagt, gifver emellertid vid handen, att tillökningen i utgifter skulle högst betydligt öfverskjuta den tillökning i inkomster, som antagits kunna i följd af nattågen uppkomma.

Hvad då först angår tillökningen i utgifter, tilltror utskottet sig

visserligen icke bestrida, att den af jernvägsstyrelsen gjorda beräkning är med de förutsättningar, från hvilka styrelsen utgått, i allt väsentligt riktig och väl grundad. Men utskottet anser sig böra fästa uppmärksamhet derå, att denna beräkning synes vara stödd på antagandet, att de föreslagna nattågen skulle gå hela året, ehuru motionären endast ifrågasatt anordnande af sådana tåg »vintertiden», hvarmed torde åsyftas månaderna oktober—maj eller den tid då nattågen mellan Bollnäs och Östersund samt Ånge och Sundsvall icke hållas i gång. Och om enligt motionärens förslag nattågen mellan Stockholm och Bollnäs skulle gå endast under två tredjedelar af året och således inställas under den återstående tredjedelen, så måste uppenbarligen en ganska väsentlig inskränkning i det beräknade utgiftsbeloppet kunna derigenom åstadkommas. Skulle åter dessa tåg gå under hela året, torde, såsom postdirektören och postinspektören ifrågasatt, de hittills under månaderna juni—september anordnade nattågen å stambanorna norr om Bollnäs antagligen kunna indragas, hvarigenom en motsvarande besparing kunde vinnas.

Vidare har jernvägsstyrelsen antagit, att alla de nuvarande tågen mellan Stockholm och Bollnäs måste bibehållas, men, enligt hvad postdirektören antydt, skulle, åtminstone utan olägenhet för postbefordringen, vissa tåg på denna linie kunna under angifna förutsättningen indragas. Härigenom kunde uppenbarligen åvägabringas en besparing, som i icke oväsentlig mån uppvägede kostnaden för nattågen.

Enligt hvad jernvägsstyrelsen medgifvit, lär man slutligen kunna på den erfarenhet, som vunnits om verkningarna af de i södra och mellersta Sverige anordnade nattågen, grunda förhoppning, att de föreslagna nattågen skola utöfva ett välgörande inflytande å persontrafiken, och det skulle därför måhända icke dröja många år, innan den årliga inkomsten af denna trafik å de norrländska stambanorna vuxit till vida högre belopp, än som jernvägsstyrelsen ansett sig kunna med iakttagande af varsamhet beräkna.

På grund häraf anser utskottet det ingalunda vara omöjligt, att det ekonomiska resultatet af den föreslagna anordningen kan blifva fördelaktigare, än jernvägsstyrelsen beräknat, men utskottet vågar icke derom uttala något bestämdt omdöme än mindre framlägga en sådan beräkning, att utskottet med stöd deraf kunde anse sig befogadt förorda ett ovilkorligt uttalande från Riksdagens sida till förmån för det väckta förslaget.

Då härtill kommer, att frågan redan genom enskild framställning dragits under Kongl. Maj:ts pröfning och är föremål för erforderlig

utredning, samt Kongl. Maj:t icke lärer underlåta att förordna om den föreslagna anordningen, derest densamma kan utan afsevärd förlust för statsverket vidtagas, hemställer utskottet,

att motionen för närvarande icke må till någon åtgärd föranleda.

Stockholm den 28 april 1890.

På utskottets vägnar:

C. A. SJÖCRONA.
