

N:o 30.

Af herr S. J. Kardell *m. fl.*, om skrifvelse till Kongl. Maj:t med begäran om anordnande äfven vintertiden af natttåg på norra stambanan.

Vid förlidet års riksdag väcktes i båda kamrarne motioner, i hvilka gjordes den hemställan, att Riksdagen behagade ingå till Konungen med en underdånig anhållan, att äfven vintertiden natttåg måtte anordnas på den norra stambanan, och att dessa å lämpliga tider måtte dels på qvällen utgå ifrån och dels på morgonen anlända till Stockholm. Den i Andra Kammaren väckta motionen, hvars ordningsnummer var 59, var undertecknad af ej mindre än 22 kammarledamöter, representanter för samtliga norrländska provinser och Dalarne. Redan denna omständighet ådagalade, att den åtgärd, hvars vidtagande föreslogs i dessa motioner, icke kan hänföras till de blott lokala intressenas område.

Sedan motionerna i fråga remitterats till vederbörande utskott, uppsköts emellertid deras behandling inom dessa, till dess kongl. trafikstyrelsen hunnit till Kongl. Maj:t afgifva underdånigt utlåtande öfver en från ett antal stadsinvånare i Norrland våren 1889 till Kongl. Maj:t öfverlemnad underdånig petition i hufvudsakligen enahanda syfte med motionerna. Då kongl. trafikstyrelsen i detta sitt utlåtande förklarade sig hindrad att, såsom orden föllo sig, »för närvarande tillstyrka nådigt bifall till den ifrågavarande underdåniga framställningen af omtanke om statens jernvägstrafiks ekonomiska förhållanden», hvartill styrelsen fogade det tillägget, att det ej tillhörde densamma att bedöma, huruvida den ifrågasatta utsträckningen af tågförbindelsen i nationalekonomiskt afseende kunde vara af den betydelse och för de landsdelar, som deraf berördes, kunde medföra sådana fördelar, att i jemförelse med dem statsbanornas ekonomiska resultat, så vidt de af denna fråga berördes, borde träda i bakgrunden, så hemställde utskotten, i trots af de uppenbara och i utskottsutlåtandena äfven delvis påpekade öfverdrifterna i kongl. trafikstyrelsens utlåtande, äfvensom i trots af de fördelaktiga uttalanden,

som, i strid med kongl. trafikstyrelsens utlåtande, gjorts af postdirektören i Stockholm och postinspektören, att, då utskotten icke vågade angående det ekonomiska resultatet af den föreslagna anordningen uttala något bestämdt omdöme, än mindre framlägga en sådan beräkning, att utskotten med stöd deraf kunde anse sig befogade förorda ett ovillkorligt uttalande från Riksdagens sida till förmån för det väckta förslaget, samt äfven i betraktande deraf, att frågan redan genom enskild framställning dragits under Kongl. Maj:ts pröfning och vore föremål för erforderlig utredning, motionerna *då* icke måtte till någon åtgärd föranleda; och blef vid föredragningen i kamrarna denna hemställan lagd till grund för de beslut, som i frågan af dem fattades.

Af de af utskotten framställda grunderna för afslag på motionerna förefinnes åtminstone den senare icke längre. Resultatet af Kongl. Maj:ts pröfning blef, att de gamla förhållandena skulle fortfa, hvilket framgår deraf, att nattågen på Norrland, i likhet med hvad förhållandet varit föregående år, indrogos med oktober månads början 1890. Dermed aflägsnades på sätt och vis hela Norrland norr om Bollnäs äfven för innevarande vinter en dagsresa längre bort från den öfriga världen; och dermed inträdde åter alla de gamla olägenheterna af fördröjd postgång, långsammare och dyrare resor, obehag för affärsverlden m. m., och allt detta icke så långt före den tid, då till följd af ångbåtarnes uppläggande för året all trafik ifrån Norrland söderut sammanträngde sig på den norra stambanan. Det torde vara obehöfligt att här vidare orda om, huru förlamande denna anordning måste inverka på den norrländska trafiken öfverhufvud, och huru i sammanhang dermed äfven den norrländska stambanans intrader blifva mindre, än de vid en mera ändamålsenlig anordning af turererna sannolikt skulle blifva.

I allmänhet är det nog svårt att bestämdt säga, när rätta tiden är inne för genomförandet af reformer af ifrågavarande slag. Men i detta speciella fall kan man säkerligen göra ett mera bestämdt påstående utan att riskera synnerligen mycket. Visserligen har kongl. trafikstyrelsen uttalat sig mycket pessimistiskt om det ekonomiska utbytet af eventuella vinternattåg i Norrland, och kongl. trafikstyrelsen är naturligtvis en auktoritet. Men äfven auktoriteter kunna taga fel. Så har samma kongl. trafikstyrelse på en tid, då man utomlands flerstädes och äfven hos oss på en privatbana nedsatt biljett- och fraktprisen på jernvägarne och dermed kommit till ekonomiskt glänsande resultat, tvärt om höjt jernvägstaxan och antagligen just medelst denna reaktionära åtgärd lyckats bringa det derhän, att trafiken på statsbanorna förlidet är minskats. Statens jernvägar inbragte nemligen år 1890 ungefär

samma belopp, som 1889. Men då taxan var högre 1890 än året förut, så var naturligtvis trafiken mindre liflig år 1890. Skulle man icke kunna tänka, att det är ur samma förbiseende af det innerliga sambandet mellan den trafikerande allmänhetens och jernvägarnes egna intressen, som man i främsta rummet bör härleda det meranämnda uttalandet af kongl. trafikstyrelsen?

Många och, såsom oss synes, tungt vägande grunder för införande af nattåg på den norrländska stambanan äfven vintertiden anfördes i den ofvan omtalade motionen i Andra Kammaren, n:o 59 vid 1890 års riksdag, till hvilken vi anhålla att här få hänvisa, äfvensom, för bemötande af kongl. trafikstyrelsens utlåtande, till hvad som anfördes i samma kammare, då frågan förevar till afgörande derstädes den 10:de maj eftermiddagen. I herr Werners anförande vid samma tillfälle talas om ett utlåtande, hvilket en af Sverges förnämste fackmän inom jernvägsbranchen skulle på begäran af motionären i Första Kammaren afgifvit öfver kongl. trafikstyrelsens utlåtande, och i hvilket denne skulle sagt, att kongl. trafikstyrelsens beräkningar vore gjorda med den största noggrannhet, samt att han icke funnit någon egentlig anledning till nedsättning i desamma. Den nämnde motionären, som då låg sjuk, har emellertid sedan förklaradt, att sagda utlåtande inskränkte sig till ett knappländigt och efter ett ytligt genomögnande af kongl. trafikstyrelsens utlåtande nedskrifvet handbref. Det kan således näppeligen tillmätas någon egentlig betydelse. Vid samma tillfälle talades om norrländingarnes stora anspråk, äfvensom derom, att det icke vore skäl att bifalla motionen, förrän det visat sig, att de norrländska banorna gifva någon inkomst, eller att norrländingarne sjelfva göra några uppoffringar för att få sådana tåg. Men vi befara, att den norra stambanan aldrig skall gifva någon synnerlig stor inkomst, förr än dels jernvägsturerna anordnats på ett ändamålsenligare sätt, dels äfven biljett- och fraktprisen sänkts så mycket, att den stora allmänheten blir satt i tillfälle att lemna sin tribut till jernvägsinkomsterna. Vidtagas åter sådana reformer, behöfvas sannolikt inga särskilda uppoffringar från norrländingarnes sida. Denna motion, som nu åter framlägges, afser icke blott att främja trafikanternas, utan äfven den norra stambanans egna fördelar.

Vi önska att erhålla nattåg vintertiden mellan Stockholm och Bollnäs, således ökad tåghastighet för allenast 317 kilometer, men begära alls icke, att den nuvarande tåghastigheten ökas norr om Bollnäs. Detta nattåg skulle komma till godo befolkningen i Norrland, som den 31 december 1887 uppgick till 706,005 personer, i Dalarne, som vid

samma tid belöpte sig till 195,667 personer, samt en del af befolkningen i Vestmanland och Upland, för att icke tala om Stockholm. Säkert skulle minst en fjerdedel af rikets inbyggare hafva väsentligt gagn af det nu ifrågasatta nattåget, och det så mycket mera, som staten ensam eger jernvägar i Norrland, Luleå—Gellivara-banan undantagen, medan söder om Stockholm, der nattåg äfven vintertiden förekomma på alla stambanor, talrika privatbanor konkurrera med stambanorna. Och dock är tåghastigheten derstädes större icke blott efter kortare sträckor af banorna, utan till hela deras längd. Vid sådant förhållande finnes all möjlig grund för det antagandet, att ett vinternattåg mellan Stockholm och Bollnäs skulle bära sig lika väl som nattågen söderut öfverhufvud.

På grund af hvad vi här ofvan haft äran anföra, våga vi åter värd- samt 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 24 januari 1891.

S. J. Kardell. Joh. Nydahl. V. Vahlin. J. Bromée.
M. Arhusiander. H. Eriksson. Jonas Andersson
i Ölsund.