

N:o 6.

Ank. till Riksd. kansli den 11 mars 1891, kl. 12 midd.

Andra Kammarens tredje tillfälliga utskotts utlåtande n:o 2, i anledning af väckta motioner om skrifvelse till Kongl. Maj:t angående förbättrade tåganordningar å norra stambanan.

Till utskottets handläggning hafva blifvit hänvisade *dels* en inom Andra Kammarerna väckt motion (n:o 30), hvori herr *S. J. Kardell* m. fl. hemställt, »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»; *dels* en af herr *G. Eriksson* i Mörviken uti samma kammare afgifven motion (n:o 137), deri föreslås, »att Riksdagen behagade ingå till Konungen med underdånig anhållan, ej mindre att äfven vintertiden tills vidare nattåg måtte anordnas på norra stambanan och att dessa tåg måtte som hittills å lämplig tid på qvällen utgå ifrån Bollnäs och norrut och på morgonen anlända dit från de norra orterna, än ock att frågan om nattstationens flyttning från Bollnäs till Ånge och i sammanhang dermed trafikens ordnande, på sätt i motionen antydes, varder, såsom Konungen finner för godt bestämma, taget i öfvervägande ensamt eller samtidigt med andra förslag, som kunna komma under pröfning och afse att ordna trafiken på den norra stambanan».

Ehuru i den först nämnda motionen endast framhålles önskvärdheten och behovet af nattåg mellan Stockholm och Bollnäs, under det att i den senare motionen framställas alternativa förslag om ej blott nattågens

norr om Bollnäs utsträckande äfven till vintertiden, utan ock nattstationens flyttning från Bollnäs till Änge och trafikens ordnande i sammanhang dermed eller med andra förslag, som afse ordnande af trafiken på den norra stambanan, stå dock dessa motioner i så nära samband med hvarandra, i det de båda beröra trafikförhållandena på den norra stambanan, att utskottet ansett lämpligast företaga båda motionerna till gemensam behandling.

Den af herr S. J. Kardell m. fl. väckta motionen var redan förra året föremål för utskotts och Riksdags behandling ej blott inom Andra Kammaren, utan ock inom den Första, i det samma motion då äfven väcktes inom sist nämnda kammare af herr Roman. Uti den då framställda motionen, hvartill motionärerne i år i hufvudsak hänvisa, anfördes 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. Vi behöfva 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 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, låt 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 vigt och betydelse. Här gäller det en reform af största vigt 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 jämförelsevis 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 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 natt-tåg skulle utgå norrut ifrån Bollnäs, enär 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 Änge till Sundsvall å ena sidan, till Östersund och Långsele å den andra. Vakttjänstgöringen 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 å 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 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.»

Tillfälliga utskotten n:o 3 inom hvardera kammaren underkastade sistlidna år frågan en omsorgsfull utredning genom att taga del af så väl jernvägsstyrelsens som vederbörande posttjenstemäns i ämnet afgifna utlåtanden, hvaraf framgick, att nattågs anordnande mellan Stockholm och Bollnäs skulle, bredvid fördelarne af lättad samfärdsel för resande och post, medföra en af jernvägsstyrelsen beräknad ökad kostnad dels en gång för alla af 586,000 kronor, dels en årlig tillökning i utgift af 230,000 kronor.

I det af jernvägsstyrelsen afgifna utlåtandet redogöres för nu varande anordning af bantågen å linierna norr om Stockholm, 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 motsatt riktning från Östersund 30 timmar 35 minuter och från Sundsvall 30 timmar 45 minuter. Under sommartid, då nattåg anordnats mellan Bollnäs och Östersund samt mellan Änge och Sundsvall, vore deremot den er-

forderliga 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 riktningen skulle afgå från 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 12 1/2 timmar.

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 trafikafdelningarna, *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
	Transport kr.	9,000

		Transport kr.	9,000
Kostnad för uppförande af 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	
		Summa kr.	586,000

Årliga utgifter:

Vid banafdelningen:

Aflöning till 2 nattbanmästare, 8 banvaktförmän och 71 banvakter jemte denna personal reglements enligt tillkommande beklädnadsersättning, vikariatsersättning vid sjukdomsfall och permittering samt för beredande af aflöning under sön- och helgdagar, äfvensom 46 grindvaktsockord	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	kr.	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	
		Transport kr.	169,500

Vid trafikafdelningen:

	Transport	kr. 169,500
Aflöning till 1 trafikdirektörsassistent, 9 stationsskrifvare, 6 konduktörer och 20 stationskarlar jemte inqvartering- och beklädnadsersättning samt kilometerpennin- gar till konduktörerna		kr. 47,500
Ökad kostnad för signalering och belysning å stationerna samt uppvärmning af bantågen		kr. 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 nödvändigt		kr. 5,000
	Summa årlig utgift	kr. 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 ifrågavarande 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 hvardera 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 nattågen 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 föranledas. Hela den å linien Stockholm—Bollnäs belöpande andel i inkomster för biljetter, som under år 1888 försålt till stationer norr om Bollnäs från de stationer, vid hvilka nattågen 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 föranledda årliga utgifterna. Särskildt anser sig ock styrelsen böra framhålla, att hvarje år, efter det den egentliga turisttrafiken på Norrland upphört, de hittills anordnade nattågen 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 nattågen gerna kan vara att vänta annat än under sommar-månaderna, 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 nattågen, ingalunda betvifla, 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 rigtning petitionärerna föreslagit, dock af omtanke om statens jernvägstrafiks ekonomiska fördelar förhindrad att för närvarande tillstyrka nådigt bifall till den här ifrågavarande 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 jämförelse med dem statsbanornas ekonomiska relsultat, 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 tacktes Eders Kongl. Maj:t förordna, att bidrag till de af nattågen försakade ökade kostnader skall af postverket lemnas med ett belopp, hvars bestämmande torde böra blifva föremål för särskild öfverenskommelse de begge embetsverken emellan.»

Beträffande de postala förhållandena anförde utskotten, att »post-

direktören 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 ankomsttider. 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 förman komme äfven till godo alla från rikets södra och vestra orter ankommande transitoposter utom dem, som anlände till Stockholm med nattsnälltågen och för hvilkas vidare forslande norrut dagtåget från Stockholm borde fortfarande användas. Den med nattåget klockan 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 dagssnälltågen till rikets södra och vestra orter.

Jemte antydan om vissa anordningar, som lämpligen borde vidtagas, har postdirektören vidare förklarat 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 händelse 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 sagda 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.»

Båda utskotten uttalade önskvärdheten och nyttan för orterna norr om hufvudstaden af ifrågavarande nattågs anordnande och hade, om förslaget fått betraktas endast från berörda synpunkt, utan tvekan tillstyrkt vidtagande af åtgärd, som kunde främja uppnåendet af det i motionen uttalade önskningsmålet, men då vid bedömande af den önska anordningens lämplighet äfven borde tagas i öfvervägande, huru vida densamma kunde genomföras, utan att statsverket derigenom tillskyndades förlust af större betydelse än de väntade fördelarne, och då enligt den af jernvägsstyrelsen framlagda beräkningen framgick, att tillökningen i utgifter skulle högst betydligt öferskjuta den tillökning i inkomster, som antagits kunna i följd af nattågen uppkomma, ansågo utskotten — oaktadt ej oväsentliga inskränkningar i det af jernvägsstyrelsen beräknade utgiftsbeloppet kunde åstadkommas derigenom, att dels de ifrågasatta nattågen endast bort beräknas för vintertiden eller 8 månader, dels ej tagits i betraktande huru vida något af hittills varande tåg under den angifna förutsättningen möjligen kunde indragas, samt dels jernvägsstyrelsen af varsamhet ej vågat grunda sina beräkningar med hänsyn till det välgörande inflytande å persontrafiken, som verkningarna af de i södra och mellersta Sverige anordnade nattågen visat, och sålunda ingalunda vore omöjligt, att det ekonomiska resultatet af den föreslagna anordningen kunde blifva fördelaktigare än jernvägsstyrelsen beräknat — sig likväl ej kunna derom uttala något bestämdt omdöme, än mindre framlägga en sådan beräkning, att utskotten med stöd deraf kunde anse sig befogade förorda ett ovilkorligt uttalande från Riksdagens sida till förmån för det väckta förslaget. Såsom ytterligare skäl för utskottens hemställan »att motionerna för närvarande icke måtte till någon åtgärd föranleda», anfördes, att frågan redan genom enskild framställning dragits under Kongl. Maj:ts pröfning och var föremål för utredning, samt att Kongl. Maj:t icke torde underlåta att förordna om den föreslagna anordningen, derest densamma utan afsevärd förlust för statsverket kunde vidtagas. Utskottens gjorda hemställan godkändes af båda kamrarne, och blef sålunda den ifrågavarande motionen afslagen.

Jemte hänvisning till den ofvan citerade motionen, som sistlidna år afgafs i Andra Kammarerna under n:r 59, framhålles i den nu föreliggande motionen af herr S. J. Kardell m. fl., *dels* att en af de af utskotten sistlidna år framställda grunderna för afslag, nemligen att frågan var under Kongl. Maj:ts pröfning, *ej* vidare förefinnes, *dels* de förmenta öfverdrif-

terna i jernvägsstyrelsens utlåtande och de fördelaktiga uttalanden, som i strid dermed gjorts af postdirektören i Stockholm och postinspektören, *dels* — till bemötande af jernvägsstyrelsens pessimistiska yttrande om det ekonomiska utbytet af eventuella vinternattåg i Norrland — att jernvägstaxan, i olikhet med hvad utomlands och äfven hos oss på en privatbana egt rum, der genom nedsatt biljett- och fraktpris ekonomiskt glänsande resultat ernåtts, tvärt om höjts, och att antagligen denna åtgärd varit orsaken till trafikens minskning på statsbanorna under sistlidna år, hvilket skulle framgå deraf, att statens jernvägar år 1890, oaktadt en högre taxa än året förut, likväl inbragte endast ungefär samma belopp som år 1889, *dels* fruktan att den norra stambanan aldrig skall gifva någon synnerligt stor inkomst, förr än jernvägsturerna anordnats på ett ändamålsenligare sätt samt biljett- och fraktprisen sänkts så mycket, att den stora allmänheten blir satt i tillfälle att lemna sin tribut till jernvägsinkomsterna; hvarjemte slutligen yttras: »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».

Erkännande behofvet för norra delen af landet af förbättrade kommunikationer, hvilka otvifvelaktigt äro till nytta ej blott för Norrland, utan ock för öfriga delar af landet, och hvarigenom samfärdseln på ett snabbare sätt än hittills skulle kunna upprätthållas emellan norra och södra delen af riket och i följd deraf äfven mellan Norrland och utlandet, hvilket ej är af ringa betydelse i betraktande af de handelsförbin-

delser, som äro rådande mellan de norrländska exportorterna och utlandet, anser utskottet frågans vikt vara af så stor betydelse, att åtgärder böra vidtagas för densammas lösande i en eller annan riktning. Visserligen kan anmärkas, att det å stambanan genom Norrland nedlagda kapitalet lemnar en låg ränta, samt att till följd deraf all möjlig varsamhet måste iakttagas vid förändring af befintliga tåganordningar, på det ej resultatens må blifva ännu sämre, men å andra sidan måste tagas i betraktande, att sedan ett så stort kapital, som det stambanan genom Norrland redan representerar och hvilket i år genom Riksdagens beslut ökats med 4 millioner kronor samt äfven kommande år antagligen kommer att ytterligare ökas i och för fullföljande af stambanan norrut, blifvit nedlagdt, man ej får rygga tillbaka för en tidsenlig anordning af trafiken vid tanken på en i förhållande till ränteförlusten å kapitalet i sin helhet försvinnande nedläggning af nettobehållningen, derest härigenom verkligt kan förutses, att samfärdseln förbättras och möjligen en ökad trafik framkallas.

Det önskade målet, samfärdselns underlättande, torde dock bättre kunna vinnas än på sätt motionärerne föreslagit, och får utskottet till bemötande af de skäl, som i den af herr S. J. Kardell m. fl. afgifna motionen framlagts, anföra: att visserligen, såsom i motionen framhålles, en af grunderna för afslag sistlidna år, nemligen att frågan var under Kongl. Maj:ts pröfning, ej vidare förefinnes, men då Kongl. Maj:t efter frågans pröfning och utredning icke funnit skäl anbefalla de ifrågasatta anordningarna, torde detta, i motsats till motionärerens åsigt, utgöra ett stöd för afstyrkan af denna motion; samt att, med anledning af de anmärkningar mot de af jernvägsstyrelsen sistlidna år afgifna kostnadsberäkningarna, som så väl under diskussionen i Andra Kammarerna, då ärendet derstädes under sistlidne riksdag förevar till behandling, förebuos, som ock af motionärerne i år ytterligare påpekats, utskottet ansett sig angeläget vara att närmare granska dessa beräkningar och dervid funnit, att desamma, efter den beräkningsgrund, hvarifrån jernvägsstyrelsen utgått, nemligen att ifrågavarande nattåg mellan Stockholm och Bollnäs skulle fortgå hela året om med bibehållande af redan befintliga tåg, icke äro för högt beräknade, men då, såsom motionärerne äfven föreslagit, ej afsågs att de ifrågasatta nattågen skulle anordnas för mer än 8 månader, uppstår gifvetvis en minskning i den beräknade årliga utgiften, dock ej i proportion till den afkortade tiden, ity att en del af de utgifter, som i beräkningen upptagits för hela året, äro af den beskaffenhet, att de ej kunna för en kortare tid af året försvinna. Någon ytterligare minskning i utgifter genom indragning af redan befintliga tåg under den tid, som de ifrågasatta nattågen skulle tillkomma, lär ej kunna antagas, då

hvarje indragning af tåg, i synnerhet sådana, som besörja lokaltrafiken och som den trafikerande allmänheten under en lång tid betjenat sig af, föranleder rubbningar i trafiken samt framkallar olägenheter och missnöje hos allmänheten. Om således den beräknade årliga utgiften kan reduceras, återstår dock alltid en ej obetydligt ökad årlig kostnad för de föreslagna nattågens anordnande, förutom utgiften för en gång, 586,000 kronor, hvarå ingen minskning torde kunna ega rum, derest samma trygghet skall tillförsäkras resande i Norrland som inom andra delar af landet.

På grund af hvad som ofvan anförts och med gillande af de skäl, som förra året föreburos för afstyrkan å förslagen rörande nattåg mellan Stockholm och Bollnäs, anser utskottet, att motionärerna i år icke framlagt några skäl, som skulle kunna föranleda ändring af det förra året fattade beslutet.

Hvad beträffar herr G. Erikssons i Mörviken motion, innehåller den två alternativa förslag:

1:o. Bibehållande af nattågen på linierna Bollnäs—Östersund och Ånge—Sundsvall ej blott under sommaren utan äfven vintertiden, samt

2:o. Nattstationens flyttande från Bollnäs till Ånge i sammanhang med att dagtåget från Stockholm framgår på aftonen till sistnämnda station.

Med afseende på det första alternativet eller nattågs anordnande äfven vintertiden norr om Bollnäs förefinnas samma skäl häremot som mot nattåg söder om Bollnäs. Visserligen anför motionären, att härvid den fördel skulle vinnas, att de anordningar, som redan bekostats för nämnda nattåg sommartiden, komma vinternattågen på denna sträcka till godo, men med undantag af banvaktarestugorna, som redan vid jernvägens byggande uppfördes till större antal mellan Bollnäs och Östersund än å öfriga linier inom Norrland, äro för ofvannämnda sommarnattåg ej vidtagna några anordningar, som i nämnvärd grad kunna underlätta eller nedbringa kostnaden för dessa nattågs fortgående äfven vintertiden. Härvid måste nemligen tagas i betraktande, att den tid af året, då dessa nattåg hittills varit använda, äro nätterna i den trakt, som här är i fråga, så ljusa, att hvad arbete som helst hela dygnet om kan utföras, hvilket naturligen betydligt underlättar banans bevakande och möjliggör användning denna tid såsom extra banbetjening af tillfällige arbetare, hvilka under vintermånaderna äro sysselsatte med skogsarbeten och dylikt, då

deremot, derest nattåg skulle anordnas vintertiden, vare sig norr eller söder om Bollnäs, de mörka och kalla nätterna nödvändiggöra en ökad, fast anställd banpersonal, jemte dermed förknippade omkostnader för byggnader m. m.

Med fäst afseende på att sammanlagda afstånden Bollnäs—Östersund och Ånge—Sundsvall äro större än mellan Stockholm och Bollnäs, torde således de för nattågen å sistnämnda linie gjorda kostnadsberäkningarna ej kunna sättas lägre för nattågs införande på ofvannämnda linier norr om Bollnäs.

Att passagerarne på nattågen norr om Bollnäs hufvudsakligast utgöras af turister och besökande af sanatorier och öfriga kurorter bevisas bäst deraf, att sedan turistströmmen på hösten upphört och kurortsgästerna återvändt, är persontrafiken på dessa nattåg högst obetydlig.

Att ej heller motionären så starkt håller på nattågens utsträckande, om ens på dess bibehållande, framgår af följande hans yttrande: »En annan, sannolikt i jernvägstrafikens ekonomiska intresse för framtiden så väl som för en mindre tidsödande tågordning än den nuvarande radikalarre åtgärd synes påtagligen finnas att tillgå genom att förlägga nattstationen från Bollnäs till Ånge, dit morgontåget från Stockholm borde framgå på aftonen, i stället för att som nu öfvernatta i Bollnäs, och dagen derpå fortsätta från Ånge dels till lämplig station norr om Sollefteå, dels öfver Östersund—Storlien till Trondhem och dels till Sundsvall, hvarifrån tåget återginge på aftonen samma dag till Ånge. Genom nu nämnda anordning synas ej blott nattåg så väl sommar- som vintertiden norr om Bollnäs kunna undvaras, utan ock besparing i tid för post och passagerare så väl som kostnader för dem och jernvägstrafiken kunna vinnas, allra helst som åtskilliga lokaltåg, som nu gå emellan Ånge—Sundsvall och Ånge—Östersund, äfven med en sådan anordning kunde indragas. Att ej obetydliga kostnader för Ångestationens försättande till nattstation skulle erfordras, kan ju ej nekas; men dessa kostnader, som ju erfordrades endast för en gång, uppvägdes sannolikt många gånger i framtiden af en mindre tidsödande och mindre kostsam trafik för så väl trafikanter som för jernvägen sjelf.»

Det af motionären framställda förslaget om nattstationens flyttande från Bollnäs till Ånge skulle, derest utan olägenhet dagtåget från Stockholm kunde samma dag anlända till Ånge äfvensom det till Stockholm norrifrån kommande dagtåget utgå samma dag från Ånge, onekligen medföra stora fördelar så väl med afseende på persontrafiken som posten till orter norr om Bollnäs. Kunde dertill härigenom de sommartiden använda nattågen å linien Bollnäs—Östersund—Sundsvall indragas, skulle

en besparing i utgifter uppstå, som säkerligen skulle mer än motsvara kostnaden för Ånges försättande till nattstation, men, som förut blifvit nämnt, är indragning af tåg förenadt med stora svårigheter, och skulle säkerligen turister, kurortsgäster och öfrige trafikanter blifva mycket missbelätta, om de sommartiden nödgades öfvernatta i Ånge, hvarförutom posten till Sundsvall och orter norr om Ånge härigenom betydligt fördröjdes.

Enligt af öfverdirektören för trafikafdelningen lemnad uppgift skulle det nuvarande enda genomgående persontåget från Stockholm till Bollnäs, hvars afgangstid från Stockholm ej kan göras tidigare, då passagerare och post, som med nattågen anlända till Stockholm, skola med detta tåg befordras norrut, anlända till Ånge tidigast klockan 12 på natten, samt utgå från Ånge klockan 2 på morgonen för att hinna till Stockholm innan nattågens afgang till södra och vestra Sverige.

En dylik tåganordning skulle säkerligen ej tillfredsställa den trafikerande allmänheten och skulle dessutom förorsaka ej obetydligt ökade kostnader, då tåg med så sen ankomst- och så tidig afgangstid faktiskt öfvergå till nattåg och erfordra ökad banbetjening m. m. å linien Ånge—Bollnäs.

Då endast *ett* genomgående persontåg finnes, och således detta måste stanna vid alla stationer, och då med detsamma måste framföras ett större antal vagnar till följd af behovet att med detta tåg befordra förutom passagerare och post äfven kreatur, ilgods och angeläget styckegods, kan tåghastigheten, med fäst afseende vid å stambanan norr om Storvik befintlig lättare öfverbyggnad, skarpa kurvor samt långa och branta stigningar, ej uppdrivas öfver den nu fastställda.

Utskottet har vid pröfning af de olika sätten för en förbättrad tåganordning på norra stambanan i och för tillfredsställande af fordringarna på en snabbare kommunikation genom Norrland trott sig finna, att målet ej stode att ernå genom förändringar i utgångspunkt och tid för redan befintliga tåg, ej heller genom insättandet af ett nattåg under 8 månader, vare sig på linien Stockholm—Bollnäs eller Bollnäs—Östersund—Sundsvall, hvilket skulle medföra kostnader, som antagligen ej motsvaras af de fördelar, som skulle stå att vinna, utan genom insättandet på norra stambanan af ett nytt hastigare dagtåg, afsedt hufvudsakligast för passagerare och post.

Enligt uppgift från öfverdirektören för trafikafdelningen skulle ett bantåg, afsedt hufvudsakligast för passagerare och post, samt således bestående af ett mindre antal vagnar, kunna gifvas en snabbare fart samt till följd häraf och genom förbipasserande af ett flertal stationer kunna framföras från Stockholm till Östersund och tvärt om på 15 à 16 timmar, och således genom tidig afgang- och sen ankomsttid i Stockholm på dagen framföras mellan dessa båda ändpunkter.

För samfärdseln med de norra orterna samt Trondhjem skulle onekligen en dylik tåganordning medföra ej oväsentliga fördelar och må hända tills vidare, eller intill dess stambanan genom Öfver-Norrland vunnit än större utsträckning, fylla Norrlands behof af lättade jernvägsförbindelser, i synnerhet om den ifrågasatta förbättrade tågförbindelsen mellan Stockholm och utlandet skulle kunna så ordnas, att nattågen från södra orterna till Stockholm och tvärt om sättas i förbindelse med de direkta tågen till och från Östersund.

Förbindelsen med nattåget vesterut från Stockholm torde dock ej kunna uppnås, men är äfven af mindre vikt, då samfärdseln med vestra Sverige lättast upprätthålles genom Bergslagernas jernvägar eller öfver Örebro.

Kostnaden för ett dylikt dagtåg å linien Stockholm—Östersund uppskattas af öfverdirektören för trafikafdelningen till 175,000 kronor per år, hvartill kommer en utgift för en gång af 434,000 kronor i och för nyanskaffning af materiel m. m.

Den förstnämnda siffran förminskas dock ej obetydligt genom indragning af de hittills varande provisoriska sommarnattågen mellan Bollnäs och Östersund samt mellan Ånge och Sundsvall, hvilka tåg blifva obehöfliga, sedan det ifrågasatta dagtåget framför passagerare och post på dagen från Stockholm till Östersund och tvärt om.

Den besparing, som genom nattågets indragning å linien Bollnäs—Östersund uppstår, kan uppskattas till minst 40,000 kronor; men då nattåget å linien Ånge—Sundsvall säkerligen måste ersättas med ett nytt motsvarande dagtåg, blir besparingen på denna korta linie af mindre betydelse, om den ock ej alldeles bör lemnas utan afseende, då alltid ett nattåg, fastän af provisorisk natur, är dyrare än ett dagtåg.

Om på så sätt den ökade årliga kostnaden för en dylik tåganordning kan nedbringas till omkring 130,000 kronor och således denna siffra liksom den för en gång beräknade, icke obetydligt understiger den, som beräknats för nattågs införande, vare sig söder eller norr om Bollnäs, äro dock dessa kostnader af den betydelse, att meningsskiljaktighet möjligen kan uppstå, huru vida de uppvägas af de fördelar, som

komma den trafikerande allmänheten till godo genom kommunikationens ordnande på ifrågavarande sätt.

Utskottet anser dock möjligt, att vid en närmare utredning af frågan, än den som stått i utskottets magt att utföra, det skulle visa sig, att dels genom jemkningar uti tåganordningar besparingar kunde införas och dels genom att taga i betraktande den ökning i trafiken, som onekligen ett dagsnälltåg skulle medföra i långt högre grad än ett nattåg, inkomsterna kunde skattas högre, så att de med inrättandet i Norrland af ett dylikt hastigt gående dagtåg förenade utgifter kunde anslås icke oväsentligt lägre än de ofvan angifna siffrorna.

Då utskottet derjemte är af den åsigten, att underlättandet af samfärdseln på Norrland är af stor betydelse — i första rummet för nämnda del af landet, men äfven för landets öfriga delar — och att åtgärder i nämnda syfte äro i hög grad önskvärda, om de ej för sitt förverkligande förutsätta allt för dryga omkostnader, samt att behovet af snabba kommunikationer mellan Norrland och det öfriga Sverige växer i mån af stambanans förlängning norrut — hemställer utskottet,

1:o att herr S. J. Kardells m. fl. motion icke måtte till någon åtgärd föranleda; samt

2:o att, med anledning af herr G. Erikssons i Mörviken motion, Andra Kammarerna för sin del måtte besluta, att Riksdagen, uttryckande önskvärdheten och nyttan af en hastigare samfärdsel mellan Norrland och Stockholm, i skrifvelse till Kongl. Maj:t anhåller, att Kongl. Maj:t måtte taga i öfvervägande, huru vida och i hvad mån, utan allt för stora kostnader, en snabbare kommunikation å norra stambanan kan anordnas.

Stockholm den 9 mars 1891.

På utskottets vägnar:

AUG. WIJKANDER.

Reservation af herr C. G. A. Bergendahl.
