

N:o 186.

Af herr **E. Räf**, om skrifvelse till Kungl. Maj:t med anhållan, att vid upprättandet af tågtidtabellen för statsbanorna största möjliga hänsyn må tagas till i närheten af större fabriksstäder boende befolknings behof af lämpliga tåg-förbindelser.

Med anledning af en Kungl. Maj:ts proposition medgaf förra årets Riksdag, att ett belopp af 10 millioner kronor må under åren 1905—1909 af Kungl. Maj:t disponeras att såsom statslån tilldelas hushållningssällskap etc., hvilka vilja genom utlämnande af egnahemslån bereda *mindre bemedlade arbetare* tillfälle att på *landsbygden* förvärfva egna hem. Såväl den så kallade egnahemskommittén som Kungl. Maj:t och Riksdagen hafva med synnerligt eftertryck betonat, att dessa egnahem skola ligga på *landsbygden* och ej inom stads jurisdiktions, som ofta sträcker sig ganska långt utom städernas tätare bebyggda och planlagda områden. Därtill kommer, att delegerade från de olika hushållningssällskapen enat sig om att egnahemslånen ej böra beviljas till bebyggande af »jordområden i *närheten af stad*». Man kan således redan nu vara fullt öfvertygad om att dessa egna hem komma att förläggas på den genuina *landsbygden*.

Nu är det emellertid så, att allra största delen af vår fabriksrörelse är förlagd till städerna. Med nuvarande kommunikationer blir därför Kungl. Maj:ts och Riksdagens beslut, som ju äfven 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 ute nästan 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 i synnerhet 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 den enskilde att i en framtid allt för mycket profitera af densamma.

För närvarande och till dess man får närmare se, huru egnahemsidéen 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 arbetscentra. Och därvidlag anser jag det viktigast, 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 icke vill påstå, 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 i dag icke 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.

I den af svenska järnvägsföreningen utgifna »Tidtabellen» för innevarande vinter skall man förgäfvos söka efter något tecken till att statens järnvägar tagit någon som helst hänsyn till ifrågavarande angelägenhet vid upprättandet af tågtiderna. Och detta kan man ju ej heller rimligtvis begära, då saken ej förr varit synnerligt mycket på tal och ej heller förr i det läge, som den för närvarande befinner sig. Emellertid öppnar »Tidtabellen» i intet enda fall någon möjlighet för en arbetare, som bor vid respektive stads närmaste järnvägsstation, att därifrån kunna resa med tåg till staden i fråga för att där omedelbart börja arbetet kl. 6 på morgonen. Och statens järnvägar beröra dock ej mindre än 35 à 40 städer. På aftonen är det däremot bättre beställt. Då kan i många fall en arbetare, som slutar sitt dagsarbete kl. 6 eller $\frac{1}{2}7$, resa med nästa tåg och vara vid stadens och, som jag förutsätter, arbetarens egna hems närmaste järnvägsstation 5, 10, 15, 20 à 30 minuter därefter. Så långt jag kunnat undersöka saken, finnas ej mindre än 25 städer med sådana möjligheter. Det skulle alltså gå ganska bra för en hel del af de här äsyftade egnahemsinnehafvarne att efter slutadt dagsarbete komma till sina hem i lämplig tid, men är däremot omöjligt för dem att på järnväg komma till sina arbetsplatser i rätt tid på morgonen, och därmed är saken stälpt.

Skulle det nu möta alltför stora svårigheter att mera i allmänhet inrätta tågtiderna så, att också morgontågen kunde betjäna på närmast respektive arbetscentra omgivande 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 för ändamålet i fråga. I utlandet och i synnerhet i England och Tyskland synas järnvägarne 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 bärförmåga hastigt med den lifligare 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 härofvän antydda syfte underlätta egnahemsidéns realiserande så mycket som möjligt samt i fråga om fabrikscentra 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 ägodelter. 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.

Men statens järnvägar torde måhända i detta sammanhang äfven böra erinras om andra, om ej lika, så dock ganska viktiga, men nu onekligen mycket, som det vill synas, förbisedda förhållanden. Det ser många gånger ut, som om kungl. järnvägsstyrelsen vid upprättandet af sina tidtabeller endast toge hänsyn till postförbindelserna mellan städerna och till kontinentaltrafiken. Att landsbygden har en befolkning, som äfven behöfver betjänas af svenska statens järnvägar, det synes man understundom i någon mån glömma bort. Afsänder jag samtidigt på e. m. bref från Jönköping till Stockholm och till Bankeryd, så anländer det förr till Stockholms än till Bankeryds postkontor. Tidningar, som utgif-

vas vid 6-tiden på aftonen i en landsortsstad 20 à 30 mil från Stockholm, kunna läsas förr i Stockholm än vid landsortsstaden närmast belägna järnvägsstation. För att ej säga, att staten befordrar ett bref forrare från Sverige till Berlin än från Jönköping till Bankeryd, det senare afståndet hela 12 kilometer. Denna oegentlighet gör också, att, om en resande till någon landsortsstation samtidigt med afresan från en plats afsänder ett bref till samma station, detta i många fall kommer fram 10 à 12 timmar efter afsändaren, ifall nämligen denne reser direkt. Detta vare dock sagdt mera i förbigående och för att visa, att nuvarande tåg-förbindelser göra det till och med för postverket omöjligt att gifva landsorten samma valuta för sina utgifter, som städerna hafva för sina lika stora utgifter. Ty i afseende på postens befordran ligger dock oftast den största valutan uti att den är snabb.

Men om landsbygden tills vidare också måste finna sig i dessa missförhållanden i afseende på postbefordringen, så borde den dock till hela landets fromma kunna påräkna att mot vanlig ersättning ej blifva förmenad att i andra afseenden, som jag här nedan skall påvisa, betjäna sig af statens järnvägar. Att styrelsen för dessa järnvägar härvid har förbisett så många behof, kan anses mera egendomligt än i afseende på af mig förut berörda angelägenheter.

Behofvet för landtbrukaren att på rätta tider komma till närmaste stad med jordbrukets produkter är *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 torgdagarne, då landtmannen säljer sina varor mellan kl. 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 à 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 landsvägarne 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.

Huru orimligt detta än låter, så är det dock till och med mycket vanligt. Ja, det är så vanligt, att undantagen från denna regel endast äro ett fåtal. Ej mera än inalles 11 af rikets städer kunna med statens järnvägar besökas från dem närmast kringliggande järnvägsstationer mellan $\frac{1}{2}$ 6 och $\frac{1}{2}$ 9 f. m.

Beträffande middags- och aftontågen från städerna ut till landsbygden synas tiderna i allmänhet vara så pass rimligt afpassade, att de ej lägga allvarligare hinder i vägen för järnvägens användande till hemresorna. Men hvad hjälper det, då inresan måste ske med häst?

Slutligen beder jag få erinra därom, att nuvarande tågtider på förmiddagen äfven göra det omöjligt för *skolungdomen* vid våra elementarläroverk och fackskolor etc. att i nämnvärd mån betjäna sig af järnvägarne. 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 olämpliga anordning med tågtiderna 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 orsaksbehovet i detta afseende.

Jag kan förstå, att det i detta såväl som i andra fall ej är så lätt att afhjälpa bristerna som att påpeka dem. Men vill man bara, så går det nog också att i någon mån afhjälpa dem. Genom att i möjligaste måtto låta äfven snälltåg, som mellan $\frac{1}{2}$ 6 och $\frac{1}{2}$ 9 på morgonen passera stad, stoppa vid densamma närbelägna stationer, så att passagerare kunna få följa med *till* staden i fråga, kunde något och ej så litet göras. Genom aktgifvande på bland andra äfven dessa behof kunde tiden för godstågens ankomst till stad i ett och annat fall regleras, så att den lokala persontrafiken i af mig antydt syfte däraf hade någon hjälp. I många fall kan äfven tidplanen för blandade tågen i synnerhet på kortare sträckor förändras i angifvet syfte, utan att det därför behöfver uppstå några svårigheter. Men äfven persontåg på längre sträckor kunna möj-

ligen i några fall få sin tid reglerad i förhållande till någon af de passerade städernas närmaste omgifningars lokalbehof. Där man emellertid icke genom vare sig det ena eller andra af dessa sätt kan tillfredsställa ett allt mera och mera genom petitioner från enskilde och kommuner samt på annat sätt framburet lokalt behof, må man ej rygga tillbaka för att, som jag förut sagt, sätta in ett lokaltåg, äfven om utsikterna för dess ekonomi under det första året ej skulle se så lysande ut.

Och 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 bestämdt dem för dessa arrangemang, från och med sista oktober eller maj månad icke vidare upptaga resande och ej heller andra tåg insättas, som göra 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 uppehåll, 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 önskuingar uti ifrågasvarande afseende, så skola de nog veta att i rätt tid göra sina behof kända.

Under förvissning om att ett underlättande af persontrafiken i af mig häröfvan angifna syften i någon mån skulle bidra 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 egnahemsidén till stort gagn, vågar jag alltså härmed vördsamt hemställa,

att Riksdagen ville hos Kungl. Maj:t anhålla, det Kungl. Maj:t täcktes anmoda järnvägsstyrelsen att vid

upprättandet af tågtidtabeller taga största möjliga hänsyn till i närheten af större fabriksstäder boende befolknings behof af lämpliga tågförbindelser.

Stockholm den 4 februari 1905.

E. Räf.
