

Nr 8.

Ankom till Riksdagens kansli den 4 mars 1910 kl. 2 e. m

Andra kammarens tredje tillfälliga utskotts utlåtande nr 2, i anledning af väckt motion om skrifvelse till Kungl. Maj:t angående förbättrad lokaltrafik å statens järnvägar.

Uti en inom Andra kammaren af herr Räf väckt och till utskottet för behandling hänvisad motion, nr 3, har hemställts, att Riksdagen ville hos Kungl. Maj:t anhålla, det Kungl. Maj:t täcktes annoda järnvägsstyrelsen vidtaga sådana åtgärder, som bättre än nu tillgodose i närheten af i synnerhet större fabriksstäder boende befolknings behof af lämpliga tågförbindelser med dessa städer.

Till stöd för detta sitt yrkande anför motionären bland annat följande:

»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 järn-

vägståg, 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 i fråga 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. Kroppsarbetaren 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.

Andra kammarens tillfälliga utskott, som 1905 behandlade min motion, hade nog med all sannolikhet tillstyrkt densamma, om ej järnvägsstyrelsen förklarar sig redan vara 'betänkt på vidtagande af åtgärder i af motionären afsedd riktning'.

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 stadssamhällellenas invånare, omsättningen af landtinannaprodukter särskildt vid torghandel underlättas och befordras. 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.'

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 fabrikssamhällellena, 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 laudsbygden och på mark utanför till stad hörande planlagda områden förvärva 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 idés 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, egna-hems-idén, 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 därpå 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 behovet 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.»

Utskottets
yttrande.

Det af motionären framhållna behovet af goda lokalförbindelser mellan större industri- och befolkningscentra och närliggande orter lämpade för anordnande af egnahems-samhällen torde ej kunna förnekas och synes vara af ett väsentligt inflytande på egnahemstankens förverkligande.

Det kammarens utskott, som för fem år sedan hade att behandla en lika motion, förklarade sig sympatisera med den i motionen framförda tanken, men hemställde dock om afslag å motionen på den grund, att järnvägsstyrelsen i skrifvelse förklarar sig redan betänkt på vidtagande af åtgärder i af motionären afsedd riktning. Så vidt utskottet nu kunnat finna af tillgängliga tidtabeller öfver statsbanornas tåg, har dock från järnvägsstyrelsens sida till dato föga åtgjorts till fullföljande af de åtgärder, kungl. järnvägsstyrelsen år 1905 förklarade sig vara betänkt på att vidtaga.

Ehuru det för utskottet står klart, att lämpligt anordnade lokaltåg mellan större industricentra och angränsande orter hafva en synnerligen stor betydelse för dessa orters landtbefolkning och egnahemsidens utbredning bland industriarbetarna, och ehuru en väl ordnad kommunikation kan påvisas skapa trafik, underskattar dock ej utskottet de ekonomiska betänkligheter, som kunna framkomma mot anordnandet af sådana lokaltåg. Det synes därför utskottet uppenbart, att anordnandet af dylika måste föregås af och grundas på en noggrann utredning öfver olika större samhällens trafikbehof, och de förutsättningar som finnas för en dylik trafiks bärighet inom en ej allt för lång tid framåt, samt hvilka järnvägsmateriel som därvid lämpligen böra komma till användning. Rörande de olika orternas behof af lokaltrafik torde befintliga egnahemsföreningar kunna lämna värdefulla upplysningar.

Utskottet anser sig således ej kunna till fullo tillstyrka motionärens yrkande utan hemställer,

att Andra kammaren ville för sin del besluta, att i skrifvelse till Kungl. Maj:t anhålla, det Kungl. Maj:t ville uppdraga åt järnvägsstyrelsen att undersöka de ekonomiska förutsättningarna för lokaltrafiks anordnande vid i synnerhet större fabrikssamhällen, som beröras af statsbanorna, samt, där så finnes lämpligt, vidtaga sådana åtgärder, som bättre än nu tillgodose i närheten af dylika fabrikssamhällen boende befolknings behof af lämpliga tågförbindelser med dessa samhällen.

Stockholm den 4 mars 1910.

TH. FÜRST.

Reservation

af herr *E. L. Camitz*:

Utan att vilja förringa betydelsen af här ifrågavarande trafik, anser jag det dock icke vara af behofvet påkalladt, att Riksdagen skrifver härom till Kungl. Maj:t, enär järnvägsstyrelsen redan har sin uppmärksamhet riktad härpå samt i mån af behof och så långt det med statens järnvägars ekonomi är förenligt anordnar sådan trafik, och då ett bifall till motionärens yrkande, äfven i den utsträckning, utskottet ansett sig hafva kunnat tillstyrka detsamma, kan medföra menlig inverkan på statens järnvägars ekonomiska resultat, tillåter jag mig hemställa,

att Andra kammaren för sin del måtte besluta, det herr Råfs ifrågavarande motion ej må till någon Andra kammarens åtgärd föranleda.