

RIKSDAGENS PROTOKOLL.

1875.

Andra Kammaren.

N:o 55.

Torsdagen den 20 Maj.

Kl. 10 f. m.

Herr vice Talmannen ledde i detta sammanträde Kammarens förhandlingar.

§ 1.

Justerades de i Kammarens sammanträden den 13 innevarande månad förda protokoll.

§ 2.

Föredrogos, men blefvo änyo bordlagda:

Konstitutions-Utskottets utlåtande N:o 14;

Stats-Utskottets memorial N:is 86 och 87 samt utlåtande N:o 88; och

Protokollsutdraget N:o 222 från Första Kammaren.

Och beslöts, på hemställan af Herr vice Talmannen, att Stats-Utskottets ofvanberörda utlåtande, N:o 88, som angick sträckningen för de delar af beslutade jernbanorna från Storvik till riksgränsen mot Norge, hvilkas riktning hittills icke blifvit slutligen bestämd, skulle å föredragningslistan för morgondagens sammanträde uppföras främst bland de ärenden, hvilka då, såsom tvänne gånger bordlagda, borde till afgörande företagas.

§ 3.

Skedde föredragning af Stats-Utskottets utlåtande N:o 84, i anledning af väckt motion angående afskrifning af grundränta, kronotionage och indelningsverk samt med förslag till de vilkor, hvarunder sådan afskrifning bör ega rum.

Angående afskrifning af grundränta m. m.

Utskottet hade hemställt:

att nämnda, af Herr C. A. Larsson afgifna motion (N:o 41) ej måtte till någon Riksdagens åtgärd föranleda.

Motionären Herr C. A. Larsson yttrade: Jag vill icke försöka att göra någon ändring i det beslut, hvartill Utskottet kommit. Det var naturligt att när jag väckte denna motion, så var det under förutsättning att en Kongl. proposition om grundskatternas och indelningsverkets afskrifning skulle till Riksdagen inkomma. Jag ville då i motionen fästa uppmärksamheten på vissa omständigheter, som icke

Angående af-
skrifning af
grundränta
m. m.
(Forts.)

föreföllo mig rätt klara i det af Kammarrådet Andersson afgifna betänkande i ämnet. Hvad angår den ena af dessa, nemligen om aflösningen af det hela med tiodubbla beloppet, så har jag, efter ett sedermera hållet samtal med Herr Andersson, funnit att hans åsigter i ämnet på det hela temligen öfverensstämma med mina. Han föreslår nemligen, att man skall aflösa dessa onera med deras sextondubbla värde vid den tid, då aflösningen sker, och enligt de grunder i öfrigt för aflösningen, som Riksdagen kommer att bestämma, och i detta afseende komma vi således att stå på samma ståndpunkt, som jag tänkt mig.

Men det uppstod vid detta samtal tvist om en sak i detta betänkande, som rörde afskrifningen af rustningsskyldigheten. Hans mening är att, sedan rustningen upphört, skola augmentsräntorna försvinna, men dock vill han att afsutna rusthållshemman skola amortera sin egen grundränta. De skulle salunda komma i en ofördelaktig ställning i förhållande till de öfriga hemmanen. Detta skulle blifva en stor orättvisa emot deras egare, och desse skulle derigenom lida en kapitalförlust på 3 à 4,000 kronor på denna anordning. Jag vill emellertid hafva i protokollet förvarad min mening, att vid aflösningen af dessa grundräntor och augmentsräntor rusthallaren bör betala den differens, som uppstår mellan rustningsbesväret och augmentsräntan; och för den händelse Kongl. Maj:t skulle intaga detta i en blifvande proposition och jag skulle komma hit till en kommande riksdag, så vill jag hafva min talan häremot reserverad, enär Kammarrådet Anderssons åsigt i detta fall öfverensstämmer hvarken med rättvisa eller billighet.

För resten vill jag låta det bero vid det slut, hvartill Utskottet kommit; jag har själf varit med om detsamma både på afdelningen och i Utskottet och tror icke att man vid denna riksdag kan komma längre med saken.

Vidare anfördes icke. Utskottets hemställan bifölls.

§ 4.

Om eftergift
för vissa lägen-
heter i Örebro
stad af ränta
och krono-
tionde.

Föredrogs Stats-Utskottets utlåtande N:o 85, i anledning af Kongl. Maj:ts proposition angående eftergift af den Norra och Södra Smedjebackarne samt Faktori-trädgården i Örebro stad åsatta ränta, kronotionde och rotering.

Af Utskottet var föreslaget:
att ifrågavarande Kongl. proposition (N:o 20) ej måtte för det närvarande af Riksdagen bifallas.

Ordet begärdes af

Herr Gumælius, som anförde: Herr Talman, mine Herrar! Det är icke synnerligen angenämt för mig att vid denna tid af riksdagen behöfva bemöta ett beslut, hvartill, efter hvad man kan finna, största delen af Stats-Utskottets ledamöter och, efter hvad som synes, alla utskottsledamöterna från denna Kammare kommit; men då saken rör den stad, der jag är hemma, nemligen Örebro, må det icke

nu förtyckas mig att yttra några ord i frågan, helst det är första gången under hela min riksdagstid jag för min ort tagit Riksdagens tid i anspråk. Det är visserligen ett ganska ringa belopp, som här är fråga om, nemligen om eftergift af fem grundrättesatser, tillsammans utgörande 172 kronor 76 öre, men sjelfva frågan är därför icke så obetydlig, emedan den berör en rättsgrundsats, och hvad jag anser för orättvist, kan jag aldrig betrakta såsom något obetydligt. Jag ber att få med några ord söka göra tydligt, huru med saken sig förhåller, då jag kan förmoda, att icke många af Kammarens ledamöter haft tillfälle att, på annat sätt än genom att läsa igenom detta korta utskotts-betänkande, sätta sig in i frågan.

Jag ber da först och främst att få påpeka, att här icke är fråga om att taga någon åkerjord från landet och lägga till staden för att bebyggas, utan här afses endast att till Örebro stad få lagda och såsom stadsdelar fullt erkända vissa fullt bebyggda områden, som ända sedan Drottning Christinas tid och derefter räknats till staden och först 1805 i viss mån skildes derifrån genom en Kammarkollegii åtgärd och sålunda kommo under landsrätt, hvilket dock af Kammarkollegium sjelft nu medgifves vara orätt. Det är här icke fråga om endast utkanter af staden, utan om sjelfva hjertat af Örebro stad, ty bland de delar, som nu önskas erkända såsom stadsdelar, är Örebro slott, som ligger midt i staden på en holme i Svartån, och Örebro qvarn, som ligger mellan slottet och stora hotellet. Det är vidare fråga om de gamla smedjebackarne, som användes till boningslägenheter för smederna vid kronans faktori i Örebro, hvilka i början endast bodde å den norra smedjebacken, men sedermera, då det der saknades utrymme,ingo öfverflytta jemväl till den södra smedjebacken, der borgarne måste afstå tomtplatser till dem. På den tiden voro smederna dels på grund af sin fattigdom och dels till följd af sitt nyttiga yrke fria från nästan alla skatter både till kronan och staden, och det var först då gevärssmedjorna i Örebro upphörde, som det kom i fråga att särskildt med räntor beskatta den jord, på hvilken smederna hade bott, och genom flera omständigheter, för hvilka den Kongl. propositionen redogör, lades de under landsrätt, hvilket Kammarkollegium, såsom Herrarne af handlingarne sjelfva kunna öfvertyga sig, numera erkänner vara orätt. Nu har det varit ett ändlöst trassel med dessa visserligen enkelt men det oaktadt ganska tätt bebyggda stadsdelar, ty de hafva varit skattskyldige dels till nästgränsande landtkommuner och dels till Örebro stad, hvarifrån de hafva haft visserligen en del men dock icke alla kommunala fördelar. De pläga visserligen i allmänhet taga inteckningar vid Rådstufvurätten i Örebro, men det har äfven händt, att de gjort det vid närmaste häradsrätt, hvaraf blifvit sed, att de måst lösa dubbla gravationsbevis, om de vilja söka lån å sina egendomar. Det var exempelvis nödvändigt, om något klammeri uppstod på den ganska långa stadsgata, som fått namnet Engelbrechtsgatan — emedan Engelbrecht på den gatan fördes in till staden, sedan han blifvit mördad — att bevisa på hvilken sida af gatan oordningen skett, ty var det på norra hälften af gatans bredd, skulle förbrytelsen handläggas af landsrätt, men på södra sidan af gatan deremot af stadsrätt. Dessa trassliga förhållanden ville man komma ifrån och

*Om eftergift
för vissa lägen-
heter i Örebro
stad af ränta
och krono-
tionde.
(Forts.)*

*Om eftergift
för vissa lägen-
heter i Örebro
stad af ränta
och krono-
tionde.
(Forts.)*

derför gjorde Örebro stads drätselkammare framställning om att dessa stadsdelar helt och hållet skulle antingen läggas till staden eller ock rent afskiljas derifrån. Kongl. Maj:t har nu också beslutat, att de skola läggas till Örebro stad mot det att staden iklädde sig den dryga skyldigheten att ersätta de landsförsamlingar, som derigenom förlorat i påräknade kommunalinkomster, med 1000 kronor årligen i 20 år, förutom åtskilliga andra uppoffringar, som af denna sammanläggning med staden blefve nödvändiga följder. Den ränta, som varit dessa lägenheter åsatt, förklarades att staden borde åtaga sig att till kronan utgöra, till dess Riksdagen fatt yttra sig om densamma eftergifvande, hvarom Kongl. Maj:t försäkrade sig ännu afgifva proposition. Som man icke kunde föreställa sig att Riksdagen skulle se något hinder mot att eftergifva denna ränta, gingo Örebro stadsfullmäktige in härpå, och nu föreligger Kongl. Maj:ts proposition om denna räntas efterskänkande här till Riksdagens afgörande. Jag har redan tagit mig friheten att anmärka, att det endast är ett ringa arligt belopp af 172 kronor 76 öre, som här är i fråga, och ber att dessutom få tillägga att Kammarkollegium, hvilket det ju i första rummet tillhör att bevaka statens rätt, har i sitt utlåtande till Kongl. Maj:t icke endast förordat den framställning, som nu föreligger i Kongl. Maj:ts proposition, utan äfven uttryckligen förklarat det vara en enkel gärd af rättvisa åt staden att efterskänka utskylder, som den aldrig bort åtaga sig.

När nu vederbörande embetsverk är af denna mening och Kongl. Maj:t efter noggrann undersökning kommit till det resultat, att Kammarkollegium har fullt rätt, då det anser, att den enklaste rättvisa fordrar, att staden befrias från dessa utgifter, som aldrig bort drabba densamma, och allra minst numera böra det, då de ifrågavarande tomterna naturligtvis draga bevillning i full likhet med stadens öfriga fastigheter, så tillåter jag mig hemställa, det Kammaren måtte godkänna Kongl. Maj:ts proposition.

Herr C. A. Larsson: Då denna fråga första gången förekom till behandling inom afdelningen, ansåg man väl till en början, att den eftergift, som begärdes, var så obetydlig, att man ej ville motsätta sig densamma, hvarföre också afdelningen tillstyrkte bifall till Kongl. Maj:ts proposition. Men detta ogillades sedermera af Utskottet, som återremitterade frågan till afdelningen för att behandlas i sammanhang med min motion om afskrifning af grundrätten m. m., hvarvid skulle bestämmas en viss lösesumma, hvilken borde utgöras af tiodubbla rätten och öfriga onera. Från dessa skulle således de ifrågavarande tomterna befrias genom att en gång för alla en summa af 720 kronor erlades, hvilket skulle motsvara ett kapitalvärde af 3,455 kronor. Då nemligen staden åtagit sig att till vissa kommuner utbetala 20,000 kronor såsom ersättning för de kommunalutskylder, som de ifrågavarande fastigheterna varit skyldiga att utgöra till dessa kommuner, till hvilka de förut hört, så ansåg man, att äfven kronan borde hafva någon ersättning för det den afstatt sina rättigheter till så väl grundränta som kronotionde och rotevakansafgifter på dessa fastigheter.

När frågan för andra gången företogs till behandling på afdelningen, ansåg man sig icke böra, genom ett bifall till Kongl. Maj:ts

proposition, statuera ett exempel och dymedelst binda händerna på sig, när den stora frågan om grundröntans afskrifvande skulle förekomma, och detta var orsaken, hvarföre man denna gång inom afdelningen afstyrkte den Kongl. propositionen. Då det emellertid icke torde dröja mera än ett år, innan denna viktiga frågas afgörande kommer å bane, hemställer jag till den föregående talaren, huruvida han icke denna gång ville låta bero vid Utskottets beslut, hvartill jag för min del yrkar bifall.

Om eftergift för vissa lägenheter i Örebro stad af ränta och kronotonde.
(Forts.)

Sedan öfverläggningen härmed förklarats slutad, gåfvos, enligt de yrkanden som blifvit gjorda, propositioner så väl på bifall till Utskottets hemställan som ock på afslag å samma hemställan och bifall i stället till Kongl. Maj:ts proposition; och enär den förra af dessa propositioner besvarades med öfvervägande ja, hade Kammaren således bifallit Utskottets hemställan.

§ 5.

Föredrogs och bifölls Sammansatta Stats- och Lag-Utskottets utlåtande N:o 4, i anledning af väckt motion dels derom, att arbetare vid jernvägsbyggnader måtte ställas under krigslagarne m. m. och dels om beviljande af ett särskildt förslagsanslag till bestridande af de kostnader, som af berörda anordning blefve en följd.

§ 6.

Föredrogs Lag-Utskottets utlåtande N:o 32, i anledning af väckt förslag om förändrad lydelse af 58 och 110 §§ i Kongl. stadgan om skiftesverket i riket den 9 November 1866.

Angående ändringar i skiftesstadgan.

Herr *J. Sandstedt* hade i sin till Utskottet hänvisade motion (N:o 93) föreslagit:

»att Riksdagen måtte för sin del besluta en författning, hvarigenom förordnas, att 58 och 110 §§ i Kongl. Maj:ts förnyade nådiga stadga om skiftesverket i riket den 9 November 1866 skola erhålla följande lydelse:

58 §.

Kan genom egoutbyte i andra fall, än nu nämnda äro, beqväm- lighet för odling eller häfd, eller annan dylik fördel vinnas, då må det, utan hinder af förut fastställt skifte, ske på sätt i 56 § sägs och med iakttagande af hvad i 57 § för särskilda fall är föreskrifvet; dock får sådant utbyte ej så utsträckas, att den förra egoindelningen derigenom i väsentlig mån rubbas, utan så är, att alla, hvilkas rätt är af frågan beroende, derom sig förena.

110 §.

Den kostnad, som till skifte fordras, så till landmätares och gode mäns aflöning, som till karte- och protokollslösen, äfvensom till handtlangning, skola, der ej annorlunda är särskildt stadgadt, alla delegare, hvilkas egor dervid ingått, gemensamt vidkännas, hvar och en efter som

Angående
ändringar i
skiftesstadgan.
(Forts.)

han vid skiftet egolott njutit. I kostnad för annan landtmäteriförrättning, som flere rörer, tage en hvar, som deraf nytta hafver, del efter ty, som skäligt pröfvas; dock icke i fråga om egoutbyte enligt 58 §, i hvilket fall kostnaden skall gäldas af den, som förrättningen påkallat.»

Till ifrågavarande motion hade Utskottet tillstyrkt bifall, hvar-
emot likväl inom Utskottet reserverat sig Herrar *von Gegerfelt*, *Philipsson* och *Sundell*.

Rörande detta ärende anförde

Herr Per Nilsson i Espö: Herr Talman! Det kan nästan synas förunderligt, att Lag-Utskottet vid denna riksdag ånyo framkommit med denna fråga, då ju hufvudsakligen samma representanter ännu sitta i Kamrarne, hvilka båda afstyrkte förslaget vid nästlidet års riksdag. Det kan verkligen förvåna oss, att man icke synes fästa bättre afseende vid eganderätten. Väl har man uti lag stadgat, att den enskildes rätt måste vika för allmänt bästa, men att enskild rätt skulle vika för enskildt bästa, detta vore en så stark rubbning uti eganderätten, att, som sagdt, det verkligen är förunderligt, att Lag-Utskottet kunnat framlägga ett dylikt förslag. Har jag köpt eller ärft en egendom, och är egendomen skiftad och skiftet fastställt af egodelningsrätt, så måste väl detta vara något, deri man bör ega trygghet mot hvars och ens ingrepp, gränslinierna må för öfrigt gå huru krokiga som helst. Är det förståndiga jordbrukare, så lära de nog på frivillighetens väg enas om att utjemna sina gränser. Men så snart *en* begär reglering af gränserna och en annan sätter sig deremot, är det tydligt och klart att ett ingrepp alltid måste göras i den ens rätt till fördel för den andre. Nog måste man väl söka bibehålla trygghet och fasthet uti eganderätten, ty eljest blefve följden den, att nästan *all* egendom med få undantag skulle komma under ny mätning. Om t. ex. en liebhaber kommer och tycker att en del af gränserna mellan hans och en annan persons egendomar gå i alltför många vinklar, kan han genast begära en konferens och den andre är skyldig att deltaga i kostnaderna för en skeende reglering, oaktadt han icke vill hafva det på annat sätt än det är.

Jag kommer att på det allvarligaste yrka afslag å detta förslag; och jag hoppas, att, om det skulle hända, att båda Kamrarne bifölle detsamma, Kongl. Maj:ts regering icke skall meddela sanktion å ett dylikt förslag, utan bevara den fasthet i eganderätten, hvarpå alla samhällsförhållanden äro beroende.

Herrar *Englander*, *Johannes Andersson* i Knarrevik och *Silfverstolpe* instämde med Herr Per Nilsson.

Herr Lyth: Äfven jag anser mig nödsakad att nedlägga min protest emot antagande af den föreslagna förändrade lydelsen af § 58 uti skiftesstadgan, som af Lag-Utskottet i år å nyo blifvit tillstyrkt. Jag framstälde vid förlidets års riksdag, då frågan förevar, de skäl som i allmänhet tala för min åsigt härutinnan, och detta särskildt

hvad beträffar Gotland. Jag ber att å nyo få erinra Kammaren derom, att antagandet af nu föreliggande förslag skulle för Gotland vara i högsta mätto olycksbringande. Förhållandet är nemligen det, att laga skifte för närvarande pågår å Gotland å ungefär en tredjedel af landet. Skulle den nu föreslagna förändringen blifva antagen, så är jag öfvertygad, att laga skiftet derstädes skulle inom få år helt och hållet afstanna och icke vidare fortsättas. Det är tydligt, att 58 § i dess nuvarande lydelse är just den, som innebär trygghet därför, att laga skifte icke vidare skall kunna påbörjas, sedan det en gång blifvit afslutadt, om nemligen icke alla delegare medgifva det. Nu är det klart att, om paragrafen blefve förändrad på föreslaget sätt, skulle fältet vara uppgifvet och det kunde inträffa, att å ett laga skifte, som ena året vunnit laga kraft, kunde året derpå ånyo begäras utbyte af jord, som ansåges tjenlig och passande. Då nu en del af folket, åtminstone på Gotland, underkastat sig laga skifte endast af det skäl, att de föreställt sig detta medföra trygghet i besittningen af jorden, så är det tydligt, att detta skäl bortföle med detta förslags antagande. Jag tror äfven, att förhållandena härvidlag gestalta sig på enahanda sätt på många andra ställen.

*Angående
ändringar i
skiftesstadgan.
(Forts.)*

Jag anhåller på det innerligaste och varmaste, att Kammaren måtte behjerta detta och icke i år fatta ett beslut i rak strid emot hvad båda Kamrarna förlidet år utan votering godkände. Jag yrkar sålunda afslag å Lag-Utskottets föreliggande betänkande.

Herr Jöns Pehrsson: Det är då för märkvärdigt, hvad vissa personer ha för en tur att lyckas drifva fram det mest omöjliga, att icke säga orimliga, som kan framkomma. Motionären må nu ha sina skäl för sin framställning; dem känner jag icke till. Men att Utskottet har kunnat understödja en sådan motion, det är, minst sagdt, förvånande. Jag försäkrar, att jag icke talar af skryt, utan med fullkomlig hänsyn till egna fördelar. Skulle nu motionärens framställning blifva lag, komme det icke att dröja länge, förrän jag mistade en mängd jord, på hvilken jag nedlagt betydliga kostnader och mycken möda, men i ersättning af mina grannar finge moras och annan jord, som i sitt nuvarande skick icke har något värde. Detta vore ett lätt sätt för gamla och lättjefulla att lägga armarna i kors och ändå komma i besittning af kultiverad jord.

Jag hoppas emellertid, att Kammaren icke bifaller denna framställning. Det kan väl hända, att det någon gång kan finnas skäl för ett sådant utbyte, såsom t. ex. der jernvägarne afskurit skiftena o. s. v. Men jag tror, att den grundsats, på hvilken vår skiftesstadga blifvit byggd, skulle genom det framlagda förslagets antagande i väsentlig mån rubbas. Ty det kan icke vara riktigt, att låta den ena tilltvinga sig en fördel på den andras bekostnad. Det är naturligt, att, om begge parterna komma öfverens, ett utbyte på sådant sätt kan komma till stånd, och det kan väl äfven medgifvas, att det kunde förekomma kitslighet vid åtskilliga tillfällen. Men lagen bör icke stiftas för undantagsfall, och för öfrigt tror jag ej, att de svenska jordbrukarne äro så afvoigt stämda mot hvarandra, att de icke skulle komma öfverens om ett utbyte, som länder till ömsesidig fördel. Men det kan, som sagdt,

Angående
ändringar i
skiftesstadgan.
(Forts.)

icke vara rätt att låta den ene kunna förskaffa sig en fördel på den andres bekostnad.

Hiär säges nu, att landtmätarne, gode männen och egodelningsrätten väl skola riktigt kunna bedöma detta, men vi känna troligen litet hvar, huru det tillgår vid en dylik förrättning, och sällan händer det att egodelningsrätten gör ändring uti förrättningsmännens beslut.

Jag yrkar således alvarligen och på det vänligaste, att Kammaren måtte afslå Utskottets nu föreslagna hemställan, emedan dess antagande skulle verka rubbning i de principer, som nu omfattas af största delen utaf landets befolkning, jordbrukarne.

Grefve Sparre: Å min sida vill jag försäkra representanten från Sunnerbo, att Utskottets ledamöter efter bästa förstånd och öfvertygelse sökt göra sig full reda för denna frågas betydelse och att vi, äfven om våra egna intressen icke berörts af densamma, önskat, så vidt i vår förmåga stätt, sätta oss in i sjelfva saken.

Det är obestriddigt, att, då våra ekonomiska författningar i allmänhet medgifva, för åstadkommande af största möjliga bekvämlighet vid jordens häfd, icke blott rubbning af egolotterna genom laga skifte utan äfven egoutbyte särskilda possessioner emellan, lagstiftaren derför bjudit fullt talande skäl.

Det kan ju hända att, sedan laga skifte blifvit afslutadt å en ort, der framdrages en jernväg eller företages sjösänkning eller vatten-attappning, eller att en flod föres ur sitt forna lopp åt annat håll, hvilka förändringar lätt kunna hafva till följd att egolotter, hvilka vid tiden för skiftets afslutande hade förmanligt läge, blifva till följd af de förändrade förhållandena till mindre gagn för egaren, hvarföre så väl för honom som grannen ett egoutbyte kunde blifva förmanligt. Hvarföre skulle då ej ett sådant kunna ske? Jo, derföre att egorna redan undergått laga skifte. Det händer ju att, äfven der rågångsskilnader egor emellan blifvit fastställda, egoutbyten företagas, hvarföre skall då ett fastställt laga skifte utgöra hinder derför?

En talare yttrade, att dylika egoutbyten äfven med nu gällande lag kunna ske och ofta ega rum, så vida de äro förenliga med båda parternas intressen, men han nämnde ock, att den enes önskan ofta strandar mot den andres kitslighet. Jag måste således helt och hållet underkasta mig min grannes godtycke, huru obilligt det än är, och kan icke vid sådana tillfällen, som jag nyss påpekade, då jernvägs- eller sjösänkingsföretag berört mina egolotter, få utbyta desamma eller några af dem utan grannens medgifvande, och detta på den grund, att de förut, kanske för 40 à 50 år sedan, undergått laga skifte, hvilket för öfrigt på den tiden icke gjordes så omsorgsfullt, att icke en ändring deri kan vara behöflig mången gång. Då dessutom en fastställt rågång icke utgör hinder för egoutbyte, kan jag ej förstå, hvarföre laga skifte skall vara det.

För öfrigt talar ju nu gällande lag i 64 § om värdering och uppskattning af den jord, som skulle lemnas såsom vederlag; och jag kan derför ej se, att representanten från Sunnerbo behöfver frukta att blifva alltför mycket lidande vid ett egoutbyte, om han får fullt vederlag för hvad honom frångår. Vi få dessutom icke spänna bågen alltför högt.

Hela skiftesstadgan visar tydligen, att lagstiftaren så mycket som möjligt vill tillgodose jordegarens behof och bekvämlighet med afseende på egolotternas läge, och vi få ej tillägga en grannes godtycke ett sådant vitsord, att vederbörande myndigheter deraf skulle vara förhindrade att ingå i en pröfning om billigheten af ett ifrågasatt egoutbyte.

Att, såsom en annan talare påstått, förslaget antagande skulle lända till men för de laga skiften, som nu pågå eller komma att verkställas på Gotland, kan jag icke förstå. Så väl motionären som Utskottet hafva tagit i noga öfvervägande fördelarne och olägenheterna af ett sådant antagande, hvilka båda omständigheter måste vägas mot hvarandra, och det skäl, som nyss anfördes, nemligen att förrättningsmännen ofta af en eller annan orsak icke äro att lita på i deras åtgöranden, anser jag icke böra inverka på oss. Ty, utom att det ären sak för sig om en förrättningsman icke uppfattar sina skyldigheter, så får jag särskildt påpeka, att jordegaren alltid har tillfälle att yttra sig öfver valet af förrättningsmannen.

Jag vågar derföre påstå, att det nu framställda förslaget fullkomligt öfverensstämmer med de grundsatser, hvarpå skiftesstadgan i allmänhet hvilat, samt att det blott och bart utgör en tillämpning deraf, nödvändiggjord af den hastiga utveckling som vårt land under senare tiden gått till mötes och af den mängd företag, såsom sjösänkningar o. d., hvori denna utveckling på det område, hvarom nu fråga är, finner ett väsentligt uttryck. Och att den ifrågasatta lagförändringen vid flera tillfällen visat sig nödvändig, derom hafva inom Lag-Utskottet tillförlitliga upplysningar meddelats. Visserligen kan man ännu ett år uppskjuta införandet af denna förändring, men i längden måste man erkänna rättvisan deraf och gifva vika.

Då dessutom Utskottet härvid varit nog försigtigt att föreslå, att den, som söker egobyte, ensam skall vidkännas kostnaden derför, synes mig som om Utskottet verkligen »stält kyrkan midt i byn»; ty icke lärer någon utan bjudande skäl vilja underkasta sig kostnaderna för en dylik förrättning. Egoutbytet kan ofta afse en mindre ega, och då vore det i sanning obilligt att förvägra den, som behöfde detta utbyte, att få detsamma verkställt. Dessutom känna vi ju att utförandet af egoutbytet icke beror endast på förrättningsmannen, utan äfven på egodelningsrätten, som eger att bedöma huruvida skäl förefinnas eller icke till en dylik åtgärd.

På grund af de förhållanden jag nu anført tager jag mig friheten hemställa om bifall till det föredragna utlåtandet.

Häruti förenade sig Herr Aug. Börjesson.

Herr Sandstedt: Efter det fullständiga och öfvertygande sätt, hvarpå Lag-Utskottets Herr Ordförande försvarat min motion äfvensom Utskottets deröfver afgifna betänkande, kunde det synas öfverflödigt inlåta mig i svaromål på de anmärkningar, som här framstälts mot mitt förslag. Jag ber dock att få bemöta ett par af dem. Herr Per Nilsson i Espö säger, att det vore obilligt att ett skifteslag skulle behöfva vidkännas kostnaderna för ett egobyte, hvaraf det icke hade någon nytta. Hade han läst betänkandet litet bättre, skulle han säker-

Angående
ändringar i
skiftesstadgan.
(Forts.)

Angående
ändringar i
skiftesstadgan.
(Forts.)

ligen icke hafva kommit fram med denna anmärkning; ty i betänkandet står tydligt, att kostnaderna i ifrågavarande fall skola drabba den ensam, som egobytet påkallat.

Herr Lyth har gjort den invändningen mot den föreslagna lagförändringen, att med dess införande skulle den trygghet rubbas, som ett fastställt skifte för närvarande lemnar. Den ärade talaren har då glömt, att rubbning i denna trygghet redan kan ega rum sådan den nu varande lagen är. I § 56 af skiftesstadgan föreskrifves nemligen, att egoutbyte mot jordegarens bestridande kan ega rum, då mot angränsande by eller hemman förekomma råskilnader, hvilka, till besparing i hägnadsbesväret och lättnad i häfden, kunna genom egoutbyte ledas efter räta linier. Egobyte mot rågrannens bestridande kan således ske redan enligt nu gällande lag; och jag kan icke inse hvarföre mitt förslag, att egobyte må kunna ega rum utan hinder af verkställt skifte, skall mera rubba tryggheten i eganderätten än hvad som nu är fallet, då rågångslinierna oakadt jordegarens bestridande kunna ändras.

Hvad slutligen representantens från Sunnerbo anmärkingar beträffar, så anser jag dem af beskaffenhet att kunna lemnas helt och hållet obesvarade; och anhåller jag nu endast om bifall till betänkandet.

Herr Per Nilsson i Kulhult: Jag instämmer med de föregående talare, hvilka yrkat afslag å betänkandet. Jag kan nemligen ej förstå hvad nytta denna lagförändring skulle medföra, hvaremot jag anser att den komme att blifva i högsta grad hotande för eganderätten. Lag-Utskottets ärade ordförande har sagt, att man icke behöfde befara att ju ej auktoriteterna, d. v. s. förrättningsmännen och egodelningsrätten, skulle begripa om ett begärdt egobyte vore nyttigt för delegarne eller ej. Nej, visserligen icke! Men detta böra väl delegarne sjelfva vara de rätta männen att bedöma. Blir det fråga om att byta bort ett stycke jord, som jag icke vill blifva af med, så bör väl en sådan frågas afgörande göras beroende af mig, som eger jorden, och icke läggas i händerna hvarken på myndigheter eller andra.

Jag ber att särskildt få fästa uppmärksamheten på ett ord i det förslag till förändrad lydelse af 58 § skiftesstadgan, som här föreligger. Der står nemligen: »dock får sådant utbyte ej så utsträckas, att den förra egodelningen derigenom i väsentlig mån rubbas«. Detta uttryck »i väsentlig mån» är dock allt för sväfvande att böra förekomma i en lag; ordet väsentligt kan i detta afseende innebära både mycket och litet.

Det är på grund häraf och på de skäl, som af föregående talare blifvit anförda mot ändringsförslaget som jag yrkar, att Kammaren måtte förkasta så väl betänkandet som den deri tillstyrkta motionen.

Herr Philipsson: Lag-Utskottets förevarande förslag hade samma lydelse som det Utskottet vid 1874 års riksdag framlade; och ehuru jag äfven då hade reserverat mig emot sistnämnda förslag, kom jag likväl icke att deltaga i den diskussion, som derom i Kammaren egde rum, hvilket jag ej ansåg mig behöfva, eftersom samtliga talare, med undantag af en enda, som biträdde förslaget, uppträdde emot det-

samma. Då äfven förevarande förslag blifvit bemött af flere talare och i synnerhet af Herr Lyth, har jag ej annat att anföra i sak än att, då vid förliden riksdag Utskottets förslag blef utan votering af båda Kamrarne förkastadt, och Utskottet tillika fick uppbära ganska skarpa förebråelser för att det framkommit med ett förslag, som i så hög grad ingrep i eganderättsförhållandena, jag, när frågan vid denna riksdag åter förekom inom Utskottet, fann mig nödsakad att fortfarande afstyrka bifall till den å nyo föreslagna förändringen, hvilket jag på detta sätt vill för Kammaren tillkännagifva. Jag trodde nemligen ej, att det kunde vara ringaste skäl att tillstyrka ett förslag, som så kort tid efter det detsamma blifvit *utan votering af Riksdagens båda Kamrar afslaget*, i oförändrad form å nyo framkom.

På grund af hvad jag anført och under åberopande af min reservation, yrkar jag afslag å Utskottets framställning.

Herr Sven Nilsson i Efveröd: Att Utskottet under diskussionen fått uppbära klander har ej förundrat mig, emedan det är vanligt, att ett Utskott får klappar af personer, som ej äro nöjde med dess förslag. En talare uttryckte till och med förvåning öfver, att Utskottet kunnat framkomma med detta förslag. Men jag förundrar mig icke ens öfver detta yttrande, emedan det är mycket vanligt, att denne talare uttrycker sin förvåning. Jag har därför tagit klandret mycket lugnt och hoppas, att Kammaren skall respektera Utskottets åsigt lika mycket som hvarje enskild ledamots. För min del är jag lika rädd om eganderättens okränkbarhet som någon annan kan vara, men då ett ensidigt vidhållande deraf kan leda till förfång för allmänt och enskildt bästa, vill jag ej göra mig dertill skyldig. Jag vill ej medgifva att, såsom en talare påstod, denna lagförändring skulle medföra fördel endast för vissa enskilda personer. Jag anser nemligen, att frågan gäller det stora samhället; och då måtte väl förändringen vara i det allmännas intresse.

Man har vidare sagt, att lagförändringen innebure en orättvisa mot dem, som ej vilja frivilligt afstå från sin egendom, därför att de förvärfvat densamma genom laga skifte. Men å andra sidan kan det hända, att dessa skiften äro så olämpliga och så orättvist lagda, att egaren kan hafva fördel af ett utbyte, hvilket för det närvarande kan vara omöjligt att erhålla, emedan det blott behöfves att *en enda* af delegarne sätter sig emot hvilken som helst rättelse i skiftet för att omöjliggöra en sådan. Ja, orimligheten af detta stadgande är så i ögonen fallande, att den kan inses af hvar och en. För öfrigt kan det inträffa, att ett väl lagdt skifte blir genom t. ex. en jernvägssträckning eller en kanalanläggning afskuret och i följd häraf olämpligt, vid hvilket förhållande det vore hårdt för egaren, om han ej finge göra egoutbyte. I sammanhang härmed vill jag framhålla, hurusom den nu gällande lagen i väsentlig mån motverkar sådana industriela företag som de nyss antydda. Ty då man för sådant ändamål behöfver mark och hänvänder sig till egaren med begäran att få köpa sådan, händer ganska ofta, att denne svarar: Nej, mitt skifte blir derigenom afskuret, och skiftesstadgan tillstädjer ej någon rättelse derutinnan. « Detta, mine Herrar! är ett viktigt skäl för bifall till Utskottets förslag.

Angående
ändringar i
skiftesstadgan.
(Forts.)

Angående
ändringar i
skiftesstadgan.
(Forts.)

Man har vidare fäst sig vid den omständigheten, att förslaget i fjor blef af båda Kamrarna afslaget. Häremot vill jag erinra, *dels* att många ledamöter voro frånvarande vid frågans behandling, och bland dessa var äfven jag, hvarföre jag ej, oaktadt jag medverkat till Utskottets beslut, var i tillfälle att inom denna Kammare försvara detsamma, hvilket jag nog skulle hafva sökt göra, om jag varit tillstädes, *dels* ork att jag ej kan inse, det man af ett föregående afslag skall vara förhindrad att, om man sedermera inser att förslaget är godt och nyttigt, bifalla detsamma. Man har ofta haft exempel derpå, att förslag blifvit gång efter annan förkastade, men dock i sinom tid gått igenom.

En talare har äfven anmärkt, att det i § 58 af Utskottets förslag begagnade uttrycket »*väsentlig* män» icke skulle vara betryggande. Jag för min del tror dock, att detta uttryck borde allrämest häfva farhågan mot förslagens antagande. Ty om man i stället begagnade uttrycket: i *någon* man, blefve förslaget sämre; och ännu sämre skulle det blifva, om man helt enkelt ströke ut det förra uttrycket.

Slutligen vill jag mot den talare, som först hade ordet och som dervid anmärkte att, om förslaget antoges, skulle den orättvisan inträffa, att, oaktadt blott *en* delegare begärt egoutbyte, skulle hela skifteslaget få vidkännas kostnaderna af förrättningen, invända att den ärade talaren säkerligen icke genomläst sista punkterna i 110 §, der det heter: »I kostnad för annan landtmäteriförrättning, som flere rör, tage en hvar, som deraf nytta hafver, del efter ty, som skäligt pröfvas, *dock icke i fråga om egoutbyte enligt 58 §, i hvilket fall kostnaden skall gäldas af den, som förrättningen påkallat*».

Sålendes förfaller äfven denna anmärkning.

På grund af hvad jag anfört, yrkar jag bifall till Utskottets förslag.

Herr Jöns Pehrsson: Det är med anledning af Grefve Sparres yttrande, att representanten från Sunnerbo icke skulle vara så bekymrad för vidtagandet af de i skiftesstadgan nu föreslagna förändringarne, som jag ånyo begärt ordet.

Låt vara att mina egor äro små, så anser jag mig likväl berättigad att vara lika rädd om mina små egor, som han om sina stora. Utskottet säger, att man skall få vederlag för hvad man mister efter uppskattningsvärdet. Men jag vet ett exempel på huru det tillgått vid ett egoutbyte, då 800 tunnland gåfvos i vederlag mot ett enda tunnland; jorden måste väl då hafva varit sådan, att icke ett enda tunnland af dessa 800 konnat göras fruktbarande. Sålendes är uppskattningsvärdet ej mycket att sätta värde på, åtminstone i vissa afseenden.

Man kan tänka sig, att efter ett skifte, som försiggick för 30 eller 40 år sedan, jordegaren flyttat husen i det läge, att det blir oundvikligt att göra egoutbyte med en granne, hvilken då skulle kunna taga den bästa delen.

På detta hafva Herrarne säkert icke tänkt.

Då laga skifte öfvergått och fördelarne å ömse sidor tala för att göra egoutbyte, då är öviljan icke så stor, att man icke på öfverenskommelsens väg kan åstadkomma ett sådant utbyte, men om den ena grannen *icke* vill, och då likväl skall kunna tvingas dertill, så alstras der-

utaf blott splittring och processlystnad. Detta är också ett faktum att taga vara på.

Jag vill icke upptaga tiden med något längre yttrande, utan tror mig hafva gifvit lika goda skäl för afslag, som Utskottet anfört för bifall till sitt förslag.

*Angående
ändringar i
skiftesstadgan.
(Forts.).*

Herr Nils Petersson: Man har uttryckt förvåning öfver att Utskottet kunnat åter framlägga detta förslag, da det vid förra riksdagen af båda Kamrarne afslogs, men om en fråga af Utskottets majoritet anses hafva skäl för sig, så bör den väl icke afslas endast på den grund, att den förut en gång blifvit af Kammaren afslagen. Den gången är ju denska vanlig, att en fråga, då den första gången är å bane, afslås, men det hindrar icke, att den med tiden vinner. Så är det, till min stora glädje, äfven med denna fråga. Vid förra riksdagen var jag den ende, som talade för bifall till densamma, nu har jag hört flere göra det, och frågan har onekligen talande skäl för att med tiden vinna bifall.

Såsom skäl för afslag har man anfört, att eganderätten icke bör vika för den enskildes fördel. Men principen om eganderättens helgd är ju redan förut i skiftesstadgan rubbad, genom stadgandet i dess 58 §, att egoutbyte i vissa fall får, oaktadt bestridande, verkställas.

Det har vidare blifvit sagdt, att man till följd af det nya stadgandet skulle kunna tvinga sig till sin grannes egor och vara trygg för kostnaderna, emedan dessa skulle gäldas af den som led förlusten. För att kunna framkasta någonting sådant, måtte man icke hafva läst betänkandet, ty der står tydligt, att kostnaden skall gäldas af den som förrättningen påkallat. Just deruti ligger en garanti, för att man icke i otid skall komma med dylika framställningar, ty om egodelningsrätten icke anser egoutbytet vara rättvist eller af behovet påkalladt, så afslås hans begäran, vid hvilket förhållande han sjelf får vidkännas kostnaderna. Da säger man, att grannar böra kunna komma öfverens. Detta kan nog lata säga sig; men jag frågar, om man med kännedom om hvilket förhållande, som råder grannar emellan, kan i någon mån räkna härpå; ty beklagligt nog unnar icke den ena grannen den andra någon fördel, utan uraktiläter hellre att gå in på något förslag. Det kan derföre icke vara annat än rätt och billigt att, såsom Herr Grefve Sparre sade, ju mera utvecklingen går framåt i industri och jernvägsanläggningar, man måste göra något för denna sak. Man bör då äfven betrakta saken från dess rätta synpunkt och icke vara alltför konservativ.

Det har blifvit framhållet, att man skall respektera eganderätten; men man får icke heller i detta afseende vara småaktig. Och här är icke fragan om att taga något från sin granne obehörigen, utan att vederlag skall komma honom till del. Det har för öfrigt förekommit mångfaldiga egoutbyten byar emellan, men icke har man försport några klagomål häröfver, och vi hafva ju tillförlitliga garantier emot att missbruk kan förekomma. Det ifrågasatta stadgandet är derföre icke, enligt mitt förmenande, så farligt.

Jag vill emellertid icke längre upptaga Kammarens tid, utan slutar med att på det lifligaste yrka bifall till Utskottets föreliggande förslag.

Angående
ändringar i
skiftesstadgan.
(Forts.)

Herr Helander: Som jag förnummit att vi denna gång, mot all förmodan, hafva godt om tid, gör jag mig ej samvete öfver att något taga denna tid i anspråk. Helst hade jag sett, att jag icke behöft i denna fråga uppträda, men detta uppträdande anser jag att jag icke kan undandraga mig, då jag förmodar att, i följd af det förevarande ärendets beskaffenhet, Kammaren kan hafva anspråk på att jag uttalar min mening.

Först vill jag i förbigående, och i anledning deraf att man nu såsom så särdeles betydelsefullt återoppar det förhållande, att samma fråga, som nu, sistlidne riksdag i begge Kamrarne afslogs, nämna, att jag då icke fann skäl till yttrande, emedan Första Kammaren afslagit förslaget redan två dagar innan detsamma till afgörande i Andra Kammaren förekom, och frågan sålunda för den gangen fallit. Af detta skäl torde man derföre icke sasom så fullt säkert böra antaga att Andra Kammarens majoritet verkligen var stämd emot förslaget.

Det hufvudskäl, som nu och tillföre framdragits emot förslaget, är, att detsamma valdför eganderätten och att man bör få trygga sig vid å förutgången egodelning meddelad fastställelse. Den som genomläst Riksdagens protokoll vid början af 1820-talet finner att samma skäl då högljudt återopades emot det förslag till nytt skiftessätt, som då var i fråga. Det bör icke förväna någon att röster nu höjas af samma beskaffenhet, då man vet att en redan då framstående person, hvilken sedermera blef en af våra främste män, och som i århundraden skall i nationens minne bevaras, hörde till de protesterandes antal. Lyckligtvis för vårt land och vårt jordbruk fästes vid protesterna intet afseende. Skiftesstadgan af den 4 Maj 1827 utkom. Jag behöfver ej här orda om hvad denna uträttat, eller hurudant förhållandet skulle varit om hvad som den tiden åtgjordes för skiftesverkets befrämjande hade uteblifvit.

Den som följt med skiftesverkets historiska utveckling får nog det intrycket att, hvarje gång ett steg togs framåt för afhjelpande af den stora egoblandningen, man måtte varit öfvertygad om att hafva gjort ett verk för framtiden, som svårligen kunde öfverträffas. De gamla skiftessätten: hammar-, sol-, stor- och enskiftena blefvo dock inom jämförelsevis kort tid öfvergifna. Så t. ex. dröjde det, efter det att den senaste storskiftesförordningen af 1783 utkom, ej längre än 44 år innan man påfann laga skiftena, och hade man ändå under tiden tillika haft ett annat skiftessätt, nemligen enskiftena. Ingen må derföre tro att de nu så allmänna blifna laga skiftena skola för all framtid komma att bestå. Detta är nemligen, i min tanke, och på grund af den erfarenhet jag fått, alldeles omöjligt. Må ingen tro att vi kunna länge undvika att vidtaga mycket mera genomgripande åtgärder, än den lilla som nu är föreslagen, ty många tusental af i synnerhet under första tiden verkställda laga skiften måste omgöras. Det vore en stor olycka för både det allmänna och dessa många jordegare, om så ej snart skedde, ty dessa skiften äro mångenstädes sämre än de gamla storskiftena. Att så är förhållandet kommer sig först deraf, att landtmätare och egodelningsdomare då ännu, med minne af förra skiftningsättet, icke hunnit blifva rätt förtrogna med det nya; vidare fingo delegarne nog mycket råda vid sjelfva skiftesutläggningen, och slutligen har till detta

förhållande mycket bidragit den omständigheten, att skiftesstadgan föreskrifver, att hvarje delegare bör undfå någorlunda jemn blandning af bättre och sämre jord. Vanligen, och till och med än i dag, anser man, för att följa nämnda föreskrift, icke riktigt att, om ock efter asatt gradering, i vederlag för gammal åker lemna någon delegare t. ex. kärrmark eller sank äng, utan måste hvarje delegare, der sådan mark förekommer, i densamma undfå särskildt skifte. När sedermera, efter företagen sjösänkning eller annan vattenafledning, kärrmarken blifvit torrlagd och odlad, och, såsom mångenstädes inträffat, odlingen, efter 40-årig tillvaro, i värde nära motsvarar den gamla åkerjorden, så är det förrättade skiftet längesedan fastställt, och på den grnd, i många fall, efter nu gällande stadga, omöjligt att få egoblandningen genom egoutbyte afhjelpat, utan nödgas delegarne, för egornas bruk, köra öfver hvarandras skiften, utan möjlighet att komma till ett bättre förhållande, så snart någon motsätter sig egoutbyte eller nytt skifte. I senare tider, då genom vägomläggningar, och särskildt jernvägsanläggningar, förut skiftade egor blifvit afskurna på det sätt, att större eller mindre delar kommit på ömse sidor om vägen, har en ytterligare anledning tillkommit att få obligatoriskt egoutbyte verkställt, emedan tillkomsten af dylika vägar icke innefattar skäl för egoutbytes verkställande, på grund af nu gällande skiftesstadga. Jag ber Herrarne fästa särskild vikt vid det förhållande, att dessa nu så allmänna jernvägsanläggningar blifva mer än nödigt kostsamma, emedan jordegare som fått sina egor af jernväg afskurna, ofta passar på tillfället att söka tvinga jernvägsbolag att lösa jord, som för jernvägen är obehöfvig, och det till möjlig högst pris, oaktadt utbyte med grannarne mången gång kunde afhjelpa den uppkomna olägenheten. Alägges ej jernvägs-egaren att lösa jord som är i fråga, så skola så kallade parallellvägar anläggas, hvartill ofta åtgår bästa åkerjord, äfvensom en mängd banöfvergångar, obehöfva och farliga för jordegaren sjelf, men ändå farligare för trafiken.

I sammanhang härmed ber jag få bemöta hvad en representant från Gotland nyss anförde, hvilken ansåg att bifall till detta nu ifrågasvarande betänkande skulle verka hinderligt för fortgången af laga skiftena på Gotland. Jag tror att man efter en mera mogen pröfning skall komma till ett alldeles motsatt resultat. Det är nemligen förhållandet, att skiftesutläggning kan ske på flerahanda sätt. Det är alldeles icke gifvet att man hvarje gång lyckas få det bästa. Ofta inträffar motsatsen. Den som närmare eftersinnar detta, bör finna, att, der skifte ännu ej blifvit verkställt, delegare i skifteslaget med större tillförsigt underkastar sig skifte, om han vet att, i händelse detsamma icke skulle utfalla på för honom bekvämligaste sätt, det finnes en möjlighet att sedermera genom egoutbyte vinna någon rättelse, än om sådan icke kan ernås sedan fastställelsen å förrättningen blifvit meddelad.

Om det nu vore förhållandet, att egoutbyte icke i något fall finge verkställas, der fastställt laga skifte föregätt, så skulle jag ändå mindre undra på motståndet, som här uppenbarar sig, i fall det således vore en princip, som man ej vill frångå. Men nu är ju förhållandet, hvad ock Utskottet ganska riktigt antydt, att obligatoriskt egoutbyte

*Angående
ändringar i
skiftesstadgan.
(Forts.)*

Angående
ändringar i
skiftesstadgan.
(Forts.)

verkligen enligt skiftesstadgan, trots att fastställt laga skifte förutgått, får verkställas i de två fall, som 56 § skiftesstadgan upptager. Der-till kommer ännu ett ytterligare, nemligen i sådana fall då jordegare icke vill deltaga i kostnad för verkställd vattenafledning, deraf hans egor vunnit båtnad, i hvilket fall, jemlikt Kongl. förordningen den 30 Nov. 1841, jorden i första hand skall afstås enligt de för egoutbyte i allmänhet föreskrifna grunder.

Jag anser mig skyldig gifva tillkänna, att jag visserligen icke anser redaktionen af 58 § skiftesstadgan, sådan den nu föreligger, vara rätt lämplig, utan skulle jag gerna sett den varit helt annorlunda beskaffad, men helst att 56 § blifvit omskrifven; men då denna min önskan nu icke lärer kunna vinnas, och jag är af den öfvertygelse, att hvad Lag-Utskottet tillstyrkt är vida bättre än att det stannar vid hvad nu är föreskrifvet, så saknar jag därför icke skäl att tillstyrka bifall till den föreslagna lydelsen af 58:de paragrafen.

Hvad angår tillägget till 110:de paragrafen, så må jag erkänna, att jag finner detta vara alldeles obehöfligt. Det är redan stadgadt att i kostnad för annan förrättning än laga skifte skall hvar och en deltaga i man som han har nytta af förrättningen och det skäligt pröfvas. Skulle det otroliga förhållande inträffa, att vid egoutbyte ena parten verkligen icke har någon nytta af förrättningen, så är han ock genom hvad som redan är stadgadt befriad från all delaktighet i kostnaden för förrättningens verkställande. Har han åter, om ock i mindre mån än den andra parten, hvilken på grund af hvad som nu är föreslaget, och derest det blefve lag, antages vara sökande till förrättningen, deraf jemväl dragit någon fördel, så finner jag det billigt att han deltagar i kostnaden på sätt redan är stadgadt, äfven oaktadt han icke påkallat förrättningen. Emellertid medgifver jag att här ifrågavarande tillägg till 110:de paragrafen är atminstone oskadligt på samma gång det är högst oviktigt, hvarföre jag ändå icke finner skäl att ifrån mitt nyssnämnda tillstyrkande undantaga föreslagna tillägget till 110:de paragrafen.

Herr Carl Ifvarsson: Jag kan för min del icke inse, att frågan är af den stora vikt, som man här velat påstå, och tror derföre att man gerna kan fatta sig kort om henne. De farhågor för Utskottets förslag, hvilka här blifvit uttalade, å ena sidan, och de fördelar, hvilka man å den andra förespeglat sig skulle följa af detsamma, äro i min tanke ej synnerligen stora; ty, om det också å ena sidan kan tyckas farligt att i vidsträcktare mån än nu är förhållandet kunna tvingas till egoutbyte, så finnes dock emot denna olägenhet det ganska verk-samma korrektivet, att den, som begär egoutbytet, sjelf får betala kostnaden derför, och å den andra sidan är genom förslaget någon egentlig vinst ej heller gjord för den som vill skifta. Ty om tvänne grannar nu äro ense om bytet, så behöfves naturligtvis intet tvång. Äro de deremot ej öfverens, så kan i vissa fall, fast icke i lika utsträckning, den motsträfvige enligt nu gällande lag tvingas att byta. Då således, efter mitt förmenande, ingenting egentligt kan vinnas eller förloras genom ett bifall till nu föreliggande förslag, men då jag antager att i de orter, der laga skifte icke är förrättadt, man skulle afskräckas från

att begära sådant, derföre att man skulle kunna tänka, att, sedan det-samma blifvit afslutadt, man genast skulle kunna tvingas till nya ego-utbyten i för vidsträckt mån och ty åtföljande kostnader, så och vid sådant förhållande anser jag det vara bäst att, åtminstone för det närvarande, afslå Utskottets förslag.

Herr C. A. Larsson: I motsats till den senaste talaren måste jag yrka bifall till Lag-Utskottets förslag. Jag tror nemligen, att ändamalet med en skiftesstadga bör vara icke allenast att, genom utbyte af egor, bereda jordegarna möjligheten att på ett beqvämare sätt sköta sitt jordbruk, utan ock att befrämja jordkulturen i allmänhet inom riket. Det är således, enligt min åsigt, en verklig vinst för hela landet, om man kan ställa så till, att jordens brukning och odling blir så förmånlig som möjligt för landet i dess helhet. Besinnar man nu, huru de laga skiftena ännu långt efter det 1827 års skiftesstadga tillkom, verkställdes — jorden utlades nemligen i en mängd olika skiften, så att ett hemman vanligen fick en stor del af sina egor på ett betydligt afstånd från sjelfva hustomten, och dessa egor begagnades på den tiden endast till betes- eller skogsmark, ehuru de ofta voro fullt tjenliga till odling, så skall man finna, att den sammanföring af de nu spridda jordstyckena, som af antagandet af Utskottets förslag skulle blifva en följd, skulle komma att i hög grad medverka till förbättring af jordbrukarnes förmögenhetsvilkor och till jordbruksnäringens höjande, samt sålunda äfven lända till gagn för landet i dess helhet, för det allmänna. Så länge kroppsarbetet stod i så lågt värde som förhållandet var för 30 å 40 år tillbaka, kunde jordbrukaren häfda äfven en hvad egorna beträffar splittrad egendom för ett temligen godt pris, men nu, då dagsverksprisen blifvit 3 å 4 gånger så höga som för några decennier sedan, är det för honom, som sagdt, af den aldra största vigt att hafva sina egor så belägna, att han med minsta möjliga tidsförlust och minsta möjliga kostnader kan sköta sin egendom. Egorna måste derföre så mycket som möjligt sammandragas, så att de komma att bilda en sammanhängande komplex. Man invänder, att en dylik åtgärd skulle för den, som finge sämre egor i stället för de bättre, han förut haft, medföra skada, men så tror jag icke skulle blifva förhållandet, ty han skulle ju få ersättning för skilnaden i värdet mellan den jord han lemnade ifrån sig och den han mottog i stället samt ersättning för flyttningskostnaden o. s. v. Ofta händer derjemte, att jord, som till följd deraf att den är vattensjuk ansetts nästan oduglig till odling, blifvit genom dikning ganska god och lämplig åker- eller ängsjord.

Men jag vill, för att vederlägga Herr Jöns Pehrsson, såsom bevis emot honom åberopa ett argument, som han sjelf nyss anförde till försvar för sin åsigt. Antag, att Herr Jöns Pehrsson, som hade sina egor samlade på ett ställe och väl brukade, måste utbyta dem mot grannens vidt spridda och ouppodlade, så skulle Herr Jöns Pehrsson af de senare få tre eller fyra gånger så stor areal som han hade förut och till på köpet ersättning för odlings- och byggnadskostnad. Jag hemställer, om icke det skulle vara en vinst för landet i dess helhet, att Herr Jöns Pehrsson finge dessa stora, ouppodlade, men lika odlingsbara

Angående
ändringar i
skiftesstadgan.
(Forts.)

egor som dem, hvilka Herr Jöns Pehrsson förut uppodlat och uppdrifvit till en hög kultur. Och förhållandet är verkligen, att en stor del af den jord, som nu anses mindre värderik, mångenstädes kan uppbringas till ett, om icke så särdeles högt värde, dock till ett temligen högt sådant eller med andra ord kan med framgång odlas. Man har invändt, att, om Utskottets förslag blefve lag, så skulle folket afskräckas från att gå in på några skiften, der sådana ännu icke blifvit företagna, såsom t. ex. på Gotland; men jag för min del tror, att just motsatsen kommer att inträffa, man skulle i stället vid de nya skiftena komma att tillse, att man icke kastade ifrån sig de dåliga egorna, hvilka för en jemförelsevis obetydlig kostnad, t. ex. genom anläggning af ett större dike, skulle ofta nog kunna göras lika goda som de gamla egorna.

Egorna skulle sålunda komma att bilda ett sammanhängande helt; man skulle icke då som nu vilja hafva sina egor i en sådan form, att de som en kil sköte in på grannens.

Blir Utskottets förslag lag, så blir deraf också en följd, att en dylik sammandragning af egor till en komplex måste snart nog komma att ega rum öfverallt der sådant ännu icke skett, och detta skulle af förut anförda skäl lända till stort gagn för landet. En sådan ego-sammandragning skulle, som sagdt vara, en riktig riksvinst, äfven i det hänseendet att man derigenom skulle få de vid början af laga skifte mångenstädes begångna felaktigheterna och misstagen rättade. Och att dessa sistnämnda icke måtte hafva varit så obetydliga, har erfarenheten till fullo ådagalagt. Då dessa skiften börjades, väckte de också en stor förskräckelse hos folket, lika stor som den hvilken uppstod på Gotland, hvilken, efter hvad jag läst i tryck, gick så långt, att en talare i Bondeståndet en gång påstod, att man måste skicka en ny menniskorace till ön för att få jorden väl och ändamålsenligt indelad och skött.

På dessa skäl hemställer jag om bifall till Lag-Utskottets förslag. Grefve Sparre, Utskottets ordförande och den mest konservative bland oss alla, har dessutom sagt, att han vill bifalla förslaget, och då tror jag att Kammaren också, utan fruktan att beskyllas för alltför stor liberalism, gerna kan bifalla detsamma.

Herr Sandstedt: Jag skall ej länge upptaga Kammarens tid, utan önskar blott att få bemöta den anmärkning, som Herr Jöns Pehrsson framstälde. Han yttrade nemligen, att man skulle kunna tvinga en person att bortbyta ett tunnland odlad jord mot 800 tunnland ouppodlad. Jag tillåter mig emellertid fråga om sådant utbyte ens kan ega rum. Jag känner nemligen icke något enda fall, der graderingen gått längre ned än till 150, hvaremot jag icke hört omtalas att den gått från 1^o ända ned till 800^o. För öfrigt tror jag icke, att skiftesförrätaren skulle kunna ens tillåta ett sådant egoutbyte.

Jag yrkar fortfarande bifall till Utskottets förslag.

Herr Lyth: Blott några få ord! Jag vill besvara de invändningar, som blifvit gjorda mot mig och de med mig lika tänkande i denna fråga.

Först och främst yttrade Herr Grefve Sparre, att det skulle vara illa, om den, som behöfde göra ett egoutbyte, derifrån skulle hindras

till följd af grannars kitslighet. Ja, detta är väl sant. Men jag vågar tro, att det likaväl kan inträffa, att den, som vill göra egoutbyte, kan handla af kitslighet mot sina grannar; att således det ena fallet kan inträffa lika väl som det andra.

I motsats till Herr Nils Petersson, hvilken yttrade, att man ej borde vara småsinnad i fråga om eganderätten till de obetydliga jordbitar, som vid egoutbyte kunde ifrågakomma, vill jag påstå mig icke vara så småsinnad som han, ty jag vill, att den, som har större jordlott, skall vara likställig med den mindre jordegaren och tvärtom.

Herr Grefve Sparre yttrade vidare, att den ifrågasatta förändringen skulle stå i samband och öfverensstämmelse med den nu gällande skiftesstadgans grundsats. Jag tror icke, att så är förhållandet, ty skiftesstadgan hvilat på grundsatsen att bereda full trygghet åt eganderätten — något, som här emellertid icke skulle blifva förhållandet.

Vidare kan jag icke förstå, hvarföre man kan förundra sig öfver mitt yttrande, att ett bifall till nu föreliggande förslaget skulle komma att hindra skiftesförrättningarnes fortgång på Gotland. Jag tror mig vid ett föregående tillfälle hafva tillräckligt tydligt utredt den saken, och jag kan försäkra Kammaren derom, att befolkningen på Gotland, som förr varit obenägen för att låta skifta sina egor, nu slutligen har blifvit betänkt på att underkasta sig tungan af de med skiftena förenade stora kostnader, men detta blott under den förutsättning, att den sedermera får behålla den jord, som en gång blifvit dem tillskiftad; så att den icke blifver ytterligare skifteskostnader underkastad. Den osäkerhet och de rubbningar i eganderätten, som annars uppkomme, skulle ock blifva mycket menliga för ett godt bruk af jorden.

Herr Sven Nilsson yttrade, att ett afslag å Utskottets förslag skulle medföra hinder för jernvägars och kanalers anläggande. Men jag torde dervid få påminna honom derom, att man i dylika fall har att anlita expropriationslagen.

Ehuru jag kunnat hafva mycket annat att orda i denna sak, inkränker jag mig till att fortfarande yrka afslag å Utskottets förslag.

Herr Uhr: I motsats till den föregående talaren yrkar jag bifall till Utskottets förslag och har dertill så mycket större anledning, som jag flere gånger gjort yrkanden i enahanda syftning med det nu föreliggande förslaget, ehuru dessa yrkanden icke haft framgång.

Det måste förefalla ganska egendomligt, att man, sedan Lag-Utskottet — från hvilket man i allmänhet har så svårt att erhålla ett förslag, när det är fråga om ett framåtskridande — äntligen framlagdt ett förslag i denna riktning, nu bemöter detsamma med den invändningen, att det icke duger.

Under diskussionen har jag, långt ifrån att blifva öfvertygad af de svaga skäl, som anförts af förslagens förfäktare, tvärtom blifvit ytterligare styrkt i min uppfattning af det billiga och rättvisa, som ligger i detta förslag.

Man har sagt att, genom förslagens antagande, man hade att befara olagligheter vid verkställande af de nya egoutbytena; men om olagligheter begås, så finnes ju bot därför, ty det gamla stadgandet står kvar, att man i ty fall kan genom vederbörande myndighet vinna rättelse.

Angående
ändringar i
skiftesstadgan.
(Forts.)

En talare fruktade för att enligt förslaget det fall kunde inträffa att t. ex. en person kunde blifva tvingad att taga 800 tunnland uppodlad mark i stället för 1 tunnland odlad jord. För min del ser jag deri ingen fara; ty den, som sålunda måste lemna den odlade jorden, erhåller vederlag för odlingskostnad, bättre häfdad jord m. m. och dessutom äfven litet att lägga till sjelfva kassan.

Herr Jöns Pehrsson: Jag har begärt ordet med anledning af pappas i Maspelösa yttrande och ber endast att få hemställa till honom, huruvida icke, sedan han en gång fått sin jord uppodlad, han skulle vilja behålla den på gamla dagar. Likaså om jag har fått den lyckan att få min mark i odladt skick, så vill jag behålla den utan att rubbas i min eganderätt.

Bättre vore då att säga, att vi upphäfva skiftesstadgan, ty jag tror eljest, att den svårigen i dylika fall kan tillämpas. Föreliggande förslag afser blott en jemkning i eganderätten, men icke ett sammansläende af flera egor, som ligga spridda på olika håll.

Således ber jag min ärade vän här midt öfver att icke komma med den satsen. Jag vill gerna behålla min jordlapp, som jag förbättrat så godt jag kunnat.

Det är skada, att den ende landtmätare, som finnes i denna Kammarare, icke kan få Utskottets förslag bifallet, ty om detta förslag blefve lag, uppstode ett sätt att gifva landtmätare sysselsättning; och äfven domstolarne skulle i sådant fall få många rättgångar att behandla. Ehuru det sålunda kunde hafva sin nytta med sig för vissa personer, om förslaget bifölles, vill jag likväl för min del icke vara med om ett sådant beslut. Jag erkänner detta, fastän jag sålunda har den olyckan att nödgas i detta fall uppträda mot en af mina bästa vänner i Kammararen; men jag tröstar mig med att här gäller frågan sak och icke person. Herr Sandstedt behöfver icke tro, att jag härmed säger en osanning. Jag skall taga ett exempel. Under sistlidna året var det laga skifte på ett hemman, som jag eger. En del af jorden uppskattades till 800 grader, en annan del till en grad.

Den förstnämnda delen af jordstycket gaf icke mer inkomst än en fjerdedel af hela hemmanets jord. Jag kan försäkra, att jag gerna skulle när som helst kunna skänka bort åt Herr Sandstedt hela det jordstycket, som är taxerad till 800 grader.

Jag yrkar fortfarande afslag å Utskottets förslag.

Grefve Sparre: Det förhåller sig verkligt så, som representanten från Östergötland nyss nämnde, att jag just icke är benägen att flyga af skaftet, sasom man säger. Men huru småaktigt rädd jag än är om eganderättens helgd, så är jag dock icke den, som mot all rim och reson vill motverka ett godt ändamål.

Man måste besinna — och det ber jag representanten från Gotland lägga märke till — att här icke är endast fråga om laga skiften på Gotland, utan om sådana i hela riket. Hvad särskildt Gotland beträffar, så är denna en slätt, och vidare är skiftessaken nu mera så avancerad, att skiftena läggas mer rationellt än förr. Men det kan äfven bli fråga om sådana skiften, som verkställdes för 30 å 40 år

sedan, då hvarje delegare fick sin jord delad i tre skiften. Förhållandet har nemligen på senare tider blifvit mycket förändradt. Jag öfvergår nu till ett exempel ur verkligheten. Om vi betrakta den karta, jag håller i min hand, finna vi att här på ena sidan framgår i en lång smal linie, en väg till sjön. På andra sidan af sjön, som nu är uttappad, fortsättes, såsom vi se, samma långa, smala linie, som föreställes vara en väg. Nu vill en person, sedan sjön blifvit uttappad, utbyta det jordstycke, som tillhör honom af den forna sjön, mot ett annat på andra sidan af sjön; men detta skulle enligt nu gällande skiftesstadga kunna honom förmenas, om det bland delegarne finnes något tjurhufvud — och på sådana är det ofta ingen brist — som motsätter sig det önskade egoutbytet. Man vet dessutom, att under en tid af 30 å 40 år en jord, som förut varit uppskattad mycket lågt, hvad gradtalet beträffar, kan genom egarens flit och omtanka hafva i betydlig mån förbättrats och stigit i värde. Då nu till följd af jernvägsanläggningar, sjösänkningar och vattenaftappningar m. m. jordegods läge på senare tider undergått väsentliga förändringar — så kan, enligt nu gällande stadganden, hvarje delegare vara alldeles bunden och beroende af sin granne i fråga om hvarje äfven det minsta egoutbyte.

Angående
ändringar i
skiftesstadgan.
(Forts)

Ivad är hela vår skiftesstadga annat än ett ganska väsentligt ingrepp i eganderätten i afseende å den allmänna nytta och det gagn som deraf kan beredas. Om nu misstag i forna tider skedde, då skifteskonsten icke var så stor och landtmätarnes och gode människens åsigtter i frågan icke voro så utvecklade, böra vi väl ej hindra, att dessa misstag må kunna rättas med afseende jemväl å förändrade förhållanden som sedermera inträffat. Genom jernvägsanläggningarna göras förändringar i denna lagstiftningens nödvändiga, hvadan jag ock anser att hithörande frågor torde, liksom hvarjehanda andra förhållanden, lämpligast kunna öfverlemnas till vederbörande myndigheters ompröfning.

En talare har sagt, att det skulle ligga något obestämdt uti det i den föreslagna nya lydelsen af 58 § förekommande uttrycket, att egoutbyte ej får så utsträckas att den förra *egoindelningen i väsentlig mån rubbas*. Jag får härvid fästa Kammarens uppmärksamhet på, att äfven nu gällande skiftesstadga innehåller bestämdt stadgande derom att egoutbyte må ske, »der andre deraf ej märkligt men lida». Detta är ju ungefär detsamma som det stadgande som nu föreslås, eller att den förra egodelningen genom sådant utbyte, ej i väsentlig mån rubbas.

Jag tror sålunda, att de, som motsätta sig förslaget, hysa väl stor förskräckelse för ett stadgande, som icke kan afse mer än ett egoutbyte och icke heller kan hafva någon väsentlig rubbning af skiftet till följd.

Jag upprepar, hvad en föregående talare redan omnämnt, att i fjor var det Första Kammarerna som på förhand förkastade ett likartadt förslag, innan Andra Kammarerna derom hunnit yttra sig; nu är det deremot Andra Kammarerna, som är i tillfälle att i förväg fatta sitt beslut i ämnet. Jag hoppas att, då, såsom bekant, här finnes ett större antal jordbrukare än i Första Kammarerna, det beslut, vi nu komma att i denna sak fatta, utan tvifvel skall utöfva något inflytande på Första Kammarens beslut.

Angående
ändringar i
skiftesstadgan.
(Forts.)

Herr P. Nilsson i Espö: Herr Talman! Jag har blifvit beskyld för att ej hafva tillräckligt uppmärksamt genomläst betänkandet. Jo, det har jag, emedan jag aldrig yttrat mig i någon fråga utan att hafva reda på dess innehåll, fastän jag icke yttrar mig om det lilla tillägget till paragrafen. Denna kostnad är en sådan obetydlighet, att jag icke ansett den värd att tala om. Men hvad man kan vara viss om, det är, att, om detta förslag blifver lag, derigenom skall framkallas en ofantlig mängd rättgångar.

Här har talats om den stora fördel, som förslaget skulle medföra vid anläggande af jernvägar och kanaler. Jag undrar om fördelen skulle blifva stor, ty om en jernväg skulle snedt afskära tvänne hemmansdelar, så att deras egare finga egolotter på ömse sidor om jernvägen, och den, som har minsta egan, ville göra egoutbyte, så skulle ju den, som hade minsta delen, få af sin granne så mycket, som svarar mot denna del, men det vore icke dermed afhjelpat, ty grannen måste fortfarande hafva jord på båda sidorna. Bättre är att sådana utbyten få uppgöras på frivillighetens grund.

Såsom jag förut nämnt, skulle detta förslag, om det antages, förorsaka en ofantlig mängd rättgångar och landmåteriförrättningar, hvilka vi gerna kunna undvara.

Hvad vidare beträffar de rågångsrätningar, som här blifvit framställda såsom alldeles nödvändiga, så tror jag, att äfven de kunna åstadkommas billigare och rättvisare, om de få uppgöras frivilligt, och alla derom äro ense.

De glänsande tal jag fått höra om huru förträffligt det skulle blifva för jordbruket, om detta förslag komme att tillämpas, kan jag icke godkänna. De hafva icke i ringaste mån verkat på min öfvertgelse; utan jag yrkar fortfarande afslag å Utskottets hemställan.

Herr Helander: Jag har endast begärt ordet i anledning af Herr Jöns Pehrssons meddelade uppgift derom, att han deltagit i, eller hört omtalas att — jag hörde ej rätt hvilketdera — ett egoutbyte, som blifvit på det sätt verkställt, att ena parten lemnade ett tunnland i vederlag mot bekomna 800 tunnland. Jag vill icke betvifva uppgiftens sanningsenlighet, då Herr Jöns Pehrsson förklarar saken för ett faktum; men jag vill deremot erinra, att samma egoutbyte är fullkomligen olagligt verkställt, emedan för att ett lagligt obligatoriskt egoutbyte må ega rum, det, bland annat, fordras, att den jord som å omse sidor skall i utbyte tagas, måste vara af någorlunda jemförlig beskaffenhet, hvilket ej kan vara förhållandet, om jorden å ena sidan har graden I och å den andra graden 800. Jord åsatt 800:de graden är påtagligen endast impediment, och således utan något värde.

Herr Lundström: Jag skall fatta mig mycket kort. Jag vill endast tillkännagifva, att jag helt och hållet förenar mig med Herr Helander i hans första yttrande, samt anhåller att dertill få lägga ytterligare några få ord.

Han har fäst att uppmärksamheten derpå, att det nog kunde vara bra att vidblifva det gamla, om man kunde antaga, att de skiften, som hittills blifvit verkställda, vore de bästa, som i den vägen kunde åstad-

kommas, men han fästade tillika uppmärksamheten på, att det tyvärr finnes många laga skiften, som i följd af landtmätarnes okunnighet eller mindre vana vid början af nu gällande skiftesstadgas tillämpning, äro mindre väl verkställda eller t. o. m. felaktiga. Men derutöfver ville jag fästa uppmärksamheten på, att många skiften finnas, som äfven genom jordinnehafvarnes egna åtgöranden blifvit alldeles förderfvade. Den nya skiftesstadgan har nemligen — jag känner åtskilliga exempel derpå — blifvit missbrukad i den riktning, att man begärt och erhållit laga skifte endast för att få behålla den gamla häfden på jorden och undgå att få den skiftad på annat sätt. Jag känner ett specielt exempel, der de olika hemmansdelarne i en by innehades af två gamle män, som icke ville blifva rubbade i sin gamla häfd. De ville således blifva kvar vid det gamla och icke riskera, att, om någon af delarne i skifteslaget ombytte egare, behöfva underkasta sig skifte, om en ny egare ville begära sådant. Hvad gjorde de då? Jo, de begärde skifte, men tillkännagävo vid skiftets början, att de voro belättna med den häfd af jorden, de för närvarande hade, och att de deri icke ville hafva annan förändring än att en eller annan kil skulle utbytas och rågångarne rätas; ja, de voro nog uppriktiga att låta anteckna till protokollet, att de ville låta det begärda laga skiftet öfvergå jorden endast för att icke ett annat skifte framdeles skulle kunna rubba dem. Då denna jord sedermera öfvergår genom arf eller på annat sätt till annan person, och en yngre generation kommer, som inser nödvändigheten af ett förbättradt skifte af dessa hemman, om ett mera rationellt jordbruk derå skall kunna införas, så är den stängd derifrån, och man kan således säga, att, då sådan jord ärfves, fädernes missgärningar straffas på barnen allt intill tredje och fjerde led; de få behålla det gamla olämpliga skiftet i följd af fädernes kortsynta åtgöranden. Det var endast om dessa förhållanden, jag velat lemna upplysning och yrkar jag för min del bifall till Utskottets förslag.

Med Herr Lundström instämde Herr *Östling*.

Herr Silfverstolpe: Herr Grefve Sparre har såsom ett skäl för bifall till Utskottets förslag anført, att nu gällande skiftesstadga icke vore annat än ett ingrepp i eganderätten till förmån för den allmänna nyttan. Jag frågar då: hvori består denna allmänna nytta? Jo, deri att man genom laga skiftet ansåg sig hafva fått full trygghet i besittningen af de egor, som dervid blifvit de särskilda hemmanen inom skifteslaget tillagda och på grund deraf kunde våga att vidtaga större förbättringar till jordbrukets förkofran och utveckling. Om denna trygghet försvinner — hvilket otvifvelaktigt skulle ske derest ifrågarande lagförslag bifölles — så är det klart att ingen jordegare vågar vidtaga några mera omfattande förbättringar vid brukandet af sitt hemman.

På detta och af andra talare anförda skäl yrkar jag afslag å Utskottets hemställan.

Herrar *Lyttkens*, Friherre *Cederström*, *Sven Håkansson* och *Johannes Larsson* förenade sig uti Herr Silfverstolpes anförande.

Angående
ändringar i
skiftesstadgan.
(Forts.)

Öfverläggningen var slutad. Efter upptagande af de yrkanden, som derunder förekommit, gaf Herr vice Talmannen, enligt dem, propositioner dels på bifall och dels på afslag. Dessa propositioner blefvo med blandade ja och nej besvarade, hvadan desamma af Herr vice Talmannen åter upprepades, och förklarade derefter Herr vice Talmannen sig anse ja vara öfvervägande för bifall till Utskottets hemställan. Votering blef emellertid begärd, i anledning hvaraf en omröstningsproposition af följande lydelse nu uppsattes, godkändes och anslogs:

Den, som bifaller hvad Lag-Utskottet hemställt i utlåtandet N:o 32,

röstas Ja;

Den det ej vill,

röstas Nej;

Vinner Nej, är Utskottets hemställan afslagen.

Omröstningen försiggick i grundlagsenlig ordning och visade 50 ja mot 90 nej. Utskottets hemställan hade alltså blifvit af Kammarerna afslagen.

§ 7.

Föredrogs och bifölls Lag-Utskottets utlåtande N:o 33, i anledning af väckt förslag om meddelande af bestämmelser rörande verkan af skriftliga aftal.

§ 8.

Om ändring i
författningarna
rörande
skjutslegan.

Skedde föredragning af Lag-Utskottets utlåtande N:o 34, i anledning af väckt förslag om ändring i gällande författningar om skjutslegan vid de gästgifverier, der entreprenadskjuts icke finnes.

Utskottet hade hemställt: att den i detta ämne af Herr A. Johansson afgifna motion N:o 48, måtte lemnas utan afseende.

Herr Johannes Larsson: Det här föreliggande Lag-Utskottets betänkande anger ganska riktigt orsaken till att gästgifveriskjutsen icke kommit i Riksdagens åtanke, då anslag beviljats till befordrande af skjutsentreprenader. En sanning är dock, mine Herrar, att det finnes trakter i riket, som icke äro lämplige för inrättande af entreprenadskjuts, och jag vågar påstå att under hvarje förhållande som helst skulle en sådan anordning der falla sig dyr.

Såsom ett ytterligare skäl för bifall till motionen, får jag anföra, att det troligtvis kommer att erfordras en lång tid, innan skjutsningsfrågan hinner att blifva löst, och under hela den tid, som dertill åtgår, skulle de skjutsningsskyldige få åtnöja sig med den låga ersättning, som nu är bestämd. Detta kan icke vara med billighet och rättvisa öfverensstämmande, helst som prisen å mans- och hästdagsverken på

senare tider betydligt stegrats. Korteligen sagdt, de skjutsningsskyldiges rättigheter stå icke i något rimligt förhållande till deras skyldigheter, och då de skjutsningsskyldige icke komma i åtnjutande af något statsbidrag, så anser jag det sätt, motionären föreslagit, vara ganska lämpligt, för att åtminstone i någon mån gå billiga och rättvisa fordringar till mötes.

Jag hyser den förhoppning, att denna Kamnare måtte behjerta dessa förhållanden, och får jag vördsamt yrka bifall till motionärens förslag.

Vidare yttrades ej. Sedan propositioner gifvits så väl på bifall till Utskottets hemställan som jemväl på Herr Johannes Larssons yrkande, blef Utskottets hemställan af Kamnaren bifallen.

§ 9.

Föredrogs och bifölls Andra Kamnarens Första Tillfälliga Utskotts Utlåtande N:o 11 (i samlingen N:o 28), med anledning af från Första Kamnaren erhållen del af dess Första Tillfälliga Utskotts utlåtande rörande skyndsammare offentliggörande af Riksdagens protokoll.

§ 10.

Anmäldes och bordlades Bevillnings-Utskottets nu inkomna betänkande N:o 13, angående beräkningen af tull-, post-, stämpelpappers-, bränvinsbrännings- och hvitbetssockertillverkningsmedlen; och skulle detta ärende sättas främst å föredragningslistan för nästa sammanträde.

§ 11.

Justerades protokollsutdrag rörande Kamnarens i detta sammanträde fattade beslut.

Kamnarens ledamöter åtskildes kl. $\frac{1}{4}$ 1 e. m.

In fidem
H. Husberg.

Fredagen den 21 Maj.

Kl. 10 f. m.

Herr vice Talmannen utöfvade i detta sammanträde talmansbefattningen.

§ 1.

Justerades protokollet för den 14 i denna månad.

§ 2.

Angående beräkning af tull- och öfriga bevillningsmedel.

Efter att hafva till föredragning anmält Bevillnings-Utskottets betänkande N:o 13, angående beräkningen af tull-, post-, stämpelpappers-, bränvinsbrännings- och hvitbetssockertillverknings-medlen, hemställde Herr vice Talmannen, huruvida Kammarerna, då, för riksdagens afslutande så snart ske kunde, vore nödigt, att de i nämnda betänkande framställda beräkningar blefve utan dröjsmål af Riksdagen pröfvade, ville tillåta, att förevarande ärende, ehuru blott en gång bordlagdt, redan nu finge till afgörande företagas.

Herr Nils Larson begärde då ordet och yttrade: Då det nu redan är lidet temligen långt på tiden och utöfver den dag, då man är van att få riksdagsarbetet afslutadt, föreställer jag mig, att en och hvar är angelägen om att få ett slut på riksdagsgöromålen så snart, som det, utan att de alltför slumpvis blifva behandlade, låter sig göra, och att således en och hvar af Kammarernas ledamöter skall finna angelägenheten af hvad Herr Talmannen framställde, nemligen af att detta memorial icke bordläggas för andra gången, utan nu företages till slutlig behandling. Detta bör och mycket väl kunna ske, då Kammarernas ledamöter ända ifrån riksdagens början varit i tillfälle att pröfva de beräkningar af statsverkets inkomster, som af Kongl. Maj:t i dess nådiga proposition om statsverkets tillstånd och behof blifvit gjorda, och hvilka beräkningar i de aldra flesta fall blifvit af Bevillnings-Utskottet följda. Det är endast i afseende å beräkningen af inkomsterna på tvänne titlar, som Utskottet i detta memorial föreslagit en liten ändring. Först och främst har Utskottet i afseende å inkomsterna af stämpelpappers-afgiften föreslagit en minskning eller nedsättning i det belopp, hvartill Kongl. Maj:t beräknat dessa inkomster skola uppgå. Denna minskning har föranledts af denna Riksdags beslut om en lindring i stämpelpappers-afgiften för fastebref. Men Utskottet har utaf föregående års erfarenhet funnit, att denna minskning kan fullt betäckas genom de ökade inkomsterna af brän-

vinstillverknings-medlen. Den beräknade minskningen uti stämpelpappers-inkomsterna, som är upptagen till 130,000 kronor, kan, som sagdt, enligt Utskottets öfvertygelse, till fullo betäckas genom den mer än sannolika tillökningen uti bränvinsmedlen utöfver hvad Kongl. Maj:t beräknat. Utskottet har sålunda, på samma gång det beräknat stämpelpappers-medlen till 130,000 kronor mindre än hvad Kongl. Maj:t föreslagit, tillika hemställt, att Riksdagen måtte godkänna Utskottets beräkning af bränvinsmedlen till 130,000 kronor öfver hvad Kongl. Maj:t föreslagit, så att, när man sammanslår alla inkomstitlarne, slutsumman i alla fall enligt Utskottets beräkning blir precis densamma, som af Kongl. Maj:t i dess proposition angående statsverkets tillstånd och behof upptagits. Jag är viss om, att Bevillnings-Utskottet haft goda grunder för dessa förändrade beräkningar och jag hemställer derföre, att Kammaren måtte godkänna hvad Utskottet här föreslagit, samt att Kammaren, på grund af hvad redan dels af Herr Talmannen och dels af mig anförts om angelägenheten af att få dessa beräkningar snart fastställda, på det Stats-Utskottet må sättas i tillfälle att uppgöra sitt förslag till det s. k. finansbetänkandet, måtte utan vidare bordläggning bifalla Bevillnings-Utskottets föreliggande memorial.

Angående beräkning af tull- och öfriga bevillningsmedel.
(Forts.)

Och blef derefter, enär ytterligare bordläggning icke äskades, det ifrågavarande betänkandet nu föredraget samt de särskilda punkterna deri, hvar efter annan, af Kammaren bifallna.

Protokollsutdrag rörande Kammarens sålunda fattade beslut blef nu genast uppsatt och justerad.

§ 3.

Förekom till behandling Stats-Utskottets utlåtande N:o 88, i anledning af dels Kongl. Maj:ts nådiga proposition angående fastställande af sträckning för de delar af beslutade jernbanorna från Storvik till riksgränsen mot Norge, hvilkas riktning hittills icke blifvit slutligen bestämd, och dels inom Riksdagen väckta motioner i samma ämne.

Angående norra stambanans sträckning.

I sin berörda nådiga proposition hade Kongl. Maj:t föreslagit Riksdagen att medgifva:

antingen att den år 1873 beslutade tvärbana, hvilken afsåge att tillsammans med Sundsvall—Torpshammar-banan och en norsk jernväg mellan Trondhem och riksgränsen sammanbinda Bottenhafvet och Vesterhafvet, måtte, hvad anginge den hittills stridiga sträckningen, dragas ifrån Torpshammar vester ut till Ånge och derifrån i nordvestlig riktning öfver Gällösundet och Östersund till Näskott; att den uppåtgående stambanan, så vidt fråga vore om dess hittills obestämda riktning, måtte sträckas från Hybo öfver Välje till Ånge; samt att derjemte måtte byggas en jernväg från Gällösundet i nordostlig riktning till Håsjö;

eller ock, i händelse denna framställning icke i allo af Riksdagen bifolles, att den uppåtgående stambanan måtte dragas från Hybo öfver Välje till Torpshammar samt tvärbanan från Torpshammar öfver Håsjö, Dusanäsviken och Östersund till Näskott.

Angående
norra stam-
banans sträck-
ning.
(Forts.)

Derjemte var uti nedan nämnde, inom Kamrarne afgifna motioner föreslaget:

af Herr *E. Frisk* (motion i Första Kammaren N:o 43): det ville Riksdagen hos Kongl. Maj:t anhålla om uppdrags meddelande åt en komité att efter anställd noggrann undersökning meddela yttrande i ifrågavarande hänseende, så att derå ett beslut om norra stambanans sträckning kunde grundas, och åt hvilken komité Kongl. Maj:t nådigst skulle meddela nödiga föreskrifter för dess verksamhet, börande komitén bestå af elfva personer, deraf de 5 nordligaste länens landsting skulle välja hvarterdera en och Kongl. Maj:t i nåder tillsätta de öfriga, samt att Riksdagen i sammanhang härmed ville ställa till Kongl. Maj:ts förfogande ett förslagsanslag af femton tusen kronor för erforderliga kostnaders betäckande;

af Herr *P. Staaff* (motion i Andra Kammaren N:o 159):

a) att Riksdagen ville hos Kongl. Maj:t i underdånighet anhålla om förordnande af en komité af 10 personer, deraf landstingen i Gefleborgs, Vesternorrlands, Jemtlands, Vester- och Norrbottens län skulle välja hvarterdera en, samt Kongl. Maj:t sjelf behagade tillsätta de öfrige, hvilken komité skulle hafva att taga noggrann och tillförlitlig kännedom af alla de omständigheter, som borde vid bestämmandet af norra stambanans rätta sträckning tagas i betraktande, såsom utom annat: folkmängd, bevilling, odling, odlingsbarhet, bergsbruk, industriel utveckling i öfrigt, tillfälle till ytterligare utveckling deraf samt trafikförmåga inom de särskilda orter, der jernvägens framdragande ifrågasattes, och sedermera genom resor utefter de föreslagna bansträckningarne förvärfva nödiga insigter om trakterna samt derefter framlägga inför Kongl. Maj:t underdånigt förslag huru norra stambanan borde, för att motsvara dess egentliga och enda ändamål, läggas; samt

b) att Riksdagen ville till Kongl. Maj:ts förfogande ställa ett förslagsanslag af 20,000 kronor till betäckande af de i och för komiténs verksamhet erforderliga kostnader;

af Herr *J. Brun* (motion i Första Kammaren N:o 41):

att Riksdagen behagade besluta, att norra stambanan skulle från trakten af Hybo i vestra Helsingland ledas till granskapet af de i norra Helsinglands storbygd belägna sjöarne södra och norra Dellen samt genom Delsbo, Bjuråkers, Bergsjö och Hassela socknar samt Medelpad till någon punkt i närheten af Stödesjön, för att derifrån vidare ledas norrut till Angermanelfven i den riktning, som kunde varda bestämd; samt

af Herr *F. Malmberg* (motion i Andra Kammaren N:o 136):

att den stridiga delen af Norrlands jernbana från Hybo till Krokombått måtte förläggas i den östliga riktningen »Hybo—Johannisfors—Stödesjön—Häsjö—Stugun—Östersund—Krokombått».

Utskottet, som i ett sammanhang behandlat alla dessa förslag, hade i anledning af desamma på anförda skäl hemställt:

I:o att, med hufvudsakligt bifall till det af Kongl. Maj:t föreslagna senare alternativ, Riksdagen måtte besluta, att den från Hybo uppåt-

gående jernbanan skulle dragas öfver Välje till Torpshammar eller annan lämplig punkt i närheten deraf, som medgäfvade beqvämare anknytning än Torpshammar och af Kongl. Maj:t finge bestämmas, samt vidare från Torpshammar eller berörda punkt till Håsjö; äfvensom af en jernbana från Håsjö till Dunsäsviken och vidare derifrån norr om Östersund till Näskott, med bibana till Östersund;

*Angående
norra stam-
banans sträck-
ning.
(Forts.)*

att Riksdagen måtte medgifva, att vid dessa jernvägsarbetens utförande Kongl. Maj:t egde närmare bestämma de orter, som ifrågasvarande jernbanor eller delar deraf skulle genomgå och de ställen desamma borde anlöpa; och att de utaf Riksdagen beviljade anslag till arbeten å jernbanorna från Storvik till riksgränsen mot Norge skulle få utaf Kongl. Maj:t, såsom honom lämpligast syntes, användas till jernvägsbyggnader å vare sig de förut till sin sträckning bestämda eller de här ofvan omförmälda delar af ifrågasvarande jernbanor;

äfvensom, under förutsättning af bifall till nu omförmälda hemställan:

2:o att Herrar Frisks och Staaffs motioner om förordnande af en komité för yttrandes meddelande angående ifrågasvarande jernbanors rätta sträckning måtte anses hafva förfallit.

Mot hvad Utskottet sålunda föreslagit voro, enligt hvad utlåtandet angaf, reservationer inom Utskottet afgifna:

af Herr *L. Nordenfelt*, med hvilken Herr *F. Brusewitz* instämt, och som för sin del föreslagit:

1:o. att Riksdagen ville på det sätt bifalla Kongl. Maj:ts nådiga proposition, att den af Riksdagen år 1873 beslutade tvärbana, hvilken afsåge att tillsammans med Sundsvall—Torpshammar-banan och en norsk jernväg mellan Throndhjem och riksgränsen sammanbinda Bottnahafvet och Vesterhafvet, måtte dragas från Torpshammar till Ånge, Östersund och Näskott; samt att en del af de för statens jernvägsbyggnader beviljade anslag måtte användas för denna tvärbana;

2:o. att norra stambanan från Hybo måtte sträckas öfver Välje till Ånge; och

3:o. att Kongl. Maj:t behagade låta verkställa förnyad undersökning och utredning angående lämpligaste sträckningen af norra stambanan emellan förutnämnde tvärbana och Ångerman-elfven;

4:o. att Riksdagen måtte medgifva att, vid dessa jernvägsarbetens utförande, Kongl. Maj:t egde närmare bestämma de orter, som ifrågasvarande jernbanor eller delar deraf skulle genomgå och de ställen desamma borde anlöpa:

samt under förutsättning af bifall till hvad under 1—4 sålunda föreslagits:

5:o. att Herrar Bruns, Frisks, Staaffs och Malmbergs motioner måtte anses hafva förfallit.

af Herrar Grefve *J. af Ugglas*, *E. M. af Klint*, Grefve *A. E. Mörner*, *F. L. S. Hederstjerna* och *H. P. W. Gahn*, hvilka yrkat bifall till det i Kongl. Maj:ts proposition föreslagna förra alternativ;

af Herr *Carl Ifvarsson*, som likaledes yrkat bifall till det af Kongl. Maj:t föreslagna förra alternativ, dock med den förändring att

Angående
norra stam-
banans sträck-
ning.
(Forts.)

Herr Carl Ifvarsson velat för sin del afslå byggande af jernvägen från Gällösundet till Håsjö;

af Herr *P. Olsson*, från Helsingborg, som varit af skiljaktig mening med Utskottet derutinnan, att han ansett, det banan bort från Dusanäsviken dragas till Näskott med direkt beröring af Östersund;

af Herr *C. Ekman*, som yrkat:

1:o. »att Riksdagen måtte besluta: att från Torpshammar eller annan lämplig punkt i närheten deraf, som kan medgifva bekväm anknytning till en söder ifrån kommande bana och af Kongl. Maj:t bestämmas, en jernbana bör framdragas i riktning till Håsjö och vidare med berörande af Dusanäsviken norr om Östersund till Näskott med bibana till Östersund;

att Riksdagen måtte medgifva, att, vid dessa jernvägsarbetens utförande, Kongl. Maj:t må närmare bestämma de orter, som ifrågasvarande jernbanor eller delar deraf skola genomgå och de ställen desamma böra anlöpa; och att de utaf Riksdagen beviljade anslag till arbeten å jernbanorna från Storvik till riksgränsen mot Norge må få utaf Kongl. Maj:t, såsom honom lämpligast synes, användas till jernvägsbyggnader å vare sig de förut till sin sträckning bestämda eller de här ofvan omförmälda delar af ifrågavarande jernbanor; samt

2:o. att Riksdagen uti underdånig skrifvelse måtte anhålla, det Kongl. Maj:t täcktes än vidare låta utreda och för en kommande Riksdag framlägga förslag angående lämpligaste riktningen icke blott i tekniskt afseende utan äfven med hänsyn till utvecklingen af handel och näringar samt beräknad trafikinkomst för sammanbindning medelst jernväg af Hybo och Torpshammar eller den punkt i närheten deraf, som Kongl. Maj:t kan finna lämpligt att bestämma»;

samt slutligen af Herr *J. Rundbäck*, hvilken föreslagit, att Riksdagen, med afslag å Utskottets hemställan i punkten, måtte besluta:

»att Riksdagen icke för närvarande och intill dess närmare undersökningar, som Kongl. Maj:t täcktes låta anställa, egt rum om stambanans riktning norrut från Hybo, anser sig kunna bifalla Kongl. Maj:ts förslag, för så vidt det angår riktningen af nämnda stambana; men att Riksdagen deremot för sin del funnit skäligt besluta, att arbetet på byggande af en tvärbana från Torpshammar öfver Ånge—Gällö—Östersund—Näskott och vidare till riksgränsen, en norsk statsbana till mötes, bör, när Kongl. Maj:t därför finner tiden lämplig, påbörjas; och vidare

att Riksdagen måtte medgifva, att, vid detta jernvägsarbets utförande, Kongl. Maj:t må närmare bestämma de orter, som i fråga varande jernbana eller delar deraf skola genomgå och de ställen desamma böra anlöpa; och att de utaf Riksdagen beviljade anslag till arbeten å jernbanorna från Storvik till riksgränsen mot Norge må få utaf Kongl. Maj:t, såsom honom lämpligast synes, användas till jernvägsbyggnader å vare sig den förut till sin riktning bestämda stambanan eller förenämnda tvärbana».

Efter det föredragning skett af Utskottets hemställan i 1:sta punkten, anförde

Herr Nils Larson i Tullus: Jag lofvar att yttra mig så kort, som omständigheterna samt sakens vigt och omfattning medgifva. Till en början anhåller jag att få med några ord motsäga en oriktig uppfattning, som, efter hvad jag tyckt mig finna, velat på allt möjligt sätt sprida sig och göra sig gällande, med afseende på arten af denna tvistefråga om sträckningen af norra stambanans stridiga del. Man har nemligen velat framhålla, att denna fråga egentligen och företrädesvis berör Norrland, och endast till ringa, om ens någon, grad den sydliga delen af riket, och tillika har man velat göra troligt, att i denna tvistefråga, hvilken gjorts till en norrländsk, Jemtland stode ensam å ena sidan och de 4 norrländska länen tillsammans å andra sidan. Det är sannolikt, åtminstone föreställer jag mig det, att genom en sådan manöver intresset för det vestra alternativet af sträckningen skulle så mycket lättare tillintetgöras, om man nemligen kunde få allmänheten att tro, att samma alternativ endast afser Jemtlands intresse. För att såvidt möjligt är motarbeta en sådan uppfattning — och jag anser det vara möjligt, då jag lagt i dagen de verkliga sakförhållanden, som på frågan inverka — skall jag då först påpeka en anledning till vestra alternativets uppkomst. Anledningen dertill ligger i 1873 års Riksdags i frågan fattade beslut. Hvar och en, som minnes eller sedermera tagit kännedom om den Kongl. Maj:ts proposition, som då till Riksdagen ingafs samt om hvad som då förekom vid frågans behandling i Kamrarne, skall säkert finna, att jag haft rätt, då jag yttrade att då fattade beslutet gifvit anledning till vestra alternativets uppkomst. Kongl. Maj:t föreslog nemligen då, att norra stambanan skulle fortsättas från Storvik till Torpshammar eller till någon öster om Torpshammar på tvärbanan belägen punkt, men Riksdagen ansåg icke fullt lämpligt säga att, om man icke kunde gå direkte på Torpshammar, man borde välja någon anknytningspunkt på tvärbanan öster om Torpshammar, utan Riksdagen såg tydligt för sig att det i ett eller annat hänseende kunde vara lika lämpligt att välja anknytningspunkten vester derom. Riksdagen uteslöt således, på hemställan af Stats-Utskottet, uttrycket i Kongl. Maj:ts proposition »eller till någon öster om Torpshammar på tvärbanan belägen punkt», och beslöt i stället att stambanan skulle fortsättas från Storvik antingen till Torpshammar eller annan lämplig punkt på tvärbanan mellan Sundsvall och riksgränsen. Detta beslut var första uppslaget till undersökningen af terrängen vester om Torpshammar, och sålunda har icke något Jemtlandsintresse varit dertill vållande.

Nu befans ock, såsom redan vid 1873 års riksdag upplystes, terrängen mycket svår mellan Torpshammar och Vålje, hvarest vägen skulle gå öfver en höjd af 1,375 fot öfver hafvet, hvadan man på sträckningen till Torpshammar, som ligger allenast 200 fot öfver hafvet, således skulle få på 3 mils väglängd en höjdskilnad af 1,175 fot eller något mera. Det blef då nödvändigt att tillse, huruvida det icke vore möjligt att undvika denna svåra terräng och man fann lyckligtvis en god sådan vester om Torpshammar, hvaraf man naturligtvis önskade att begagna sig, när Riksdagen sjelf gifvit anvisning på, att man hade flera utvägar att välja emellan än dem, som vore i Kongl. Maj:ts proposition angifna.

Angående
norra stam-
banans sträck-
ning.
(Forts.)

Angående
norra stam-
banans sträck-
ning.
(Fortn.)

På detta sätt uppkom det vestra alternativet, och det visade sig, att man, med antagande af detta alternativ, skulle kunna bygga en i alla afseenden fördelaktig bana. Det må således icke väcka förvåning, att Jemtlands landstings jernvägskommiterade i sin underdåniga framställning hos Kongl. Maj:t förordat detta vestra alternativ. Men detta förordande från Jemtlands jernvägskommiterades sida var visst icke den första framställning till Kongl. Maj:t, som i samma syfte utgick från Norrland. Sådana framställningar hafva äfven gjorts från vestra Helsingland, och ehuru från en annan del af Gefleborgs län, och särskildt från jernvägskommiterade der, äfvensom från Vesternorrlands och Vesterbottens landsting en motsatt mening uttalats, så har det dock visat sig, att grupperingen ställer sig något annorlunda, än man velat låta påskina. Hvad särskildt beträffar Jemtlands jernvägskommiterades framställning, så skall jag nu icke tillåta mig upprepa något af hvad deri är sagdt. Jag vet, att den blifvit utgifven från trycket samt utdelad till Kammarens ledamöter, hvilka således fått kännedom icke endast derom, utan äfven om åtskilliga andra i ämnet gjorda framställningar och vid Riksdagen väckta motioner. Hvar och en, som med uppmärksamhet läst denna Jemtlands jernvägskommiterades framställning, skall nogsamnt finna, att densamma icke utgår uteslutande på att tillgodose Jemtlands intresse, utan att den tager hänsyn till hela landets gemensamma fördel, från hvilken synpunkt naturligtvis en dylik fråga ock alltid bör ses.

Vidare hafva vi sett, hurusom Jernvägsbyggnadsstyrelsen efter noggrann utredning och efter afvägande af fördelarne å den ena och olägenheterna å den andra sidan med afseende på hvardera af alternativen alldeles obetingadt lemnat sitt förord för det vestra såsom det bästa, hvilket kunde väljas. Och äfven i den Kongl. propositionen, som vi nu hafva att behandla, eller rättare i det densamma bifogade statsrådsprotokollet, gifves ett bestämdt företräde åt det vestra alternativet.

Vidare hafva vi sett af de reservationer, som äro bifogade Stats-Utskottets nu förevarande utlåtande, att en stor del af Utskottets ledamöter äfven ansett företrädet böra gifvas åt det vestra alternativet; och såsom vi finna, har denna åsigt på grund af verkställda utredningar delats jemväl af andra utom Regering och Riksdag stående sakkunnige personer. Alla myndigheterna, Jernvägsbyggnadsstyrelsen och dess chef samt Kongl. Maj:ts regering, och deribland i främsta rummet den förra civilministern, hafva sålunda förordat det vestra alternativet. Men ingen af dem, hvarken chefen för Jernvägsbyggnadsstyrelsen eller den förre civilministern, hafva någonsin varit Jemtländningar, om jag icke misstager mig, hafva de sistnämnda ursprungligen varit skåningar.

Man kan således ej säga, att dessa Herrar på grund af något Jemtlandsintresse förordat det vestra alternativet.

Vidare, om man genomläser namnen på reservanterne, skall man bland dem ej finna en enda Jemtländing, hvarföre man ej heller kan påstå att desse till följd af ortintresse förordat samma alternativ. Jag lemnar nu denna del af frågan, under öfvertygelse att det skall vara klart för hvar och en, att det ej med något rimligt skäl kan påstås, att detta alternativ framstälts uteslutande till följd af Jemtlands in-

tresse, utan att det är det allmännas intresse som ligger till grund derför.

Hvad är det då som bör tagas i betraktande, om man önskar få en fråga sådan som denna afgjord på ett sätt, att den länder till det stora fosterlandets nytta? Jo, i första rummet, att väglängderna åt olika håll på bästa sätt förmedlas; vidare, att det inre utaf landet, som är i saknad af kommunikationer, i främsta rummet tillgodoses; vidare, betydenheten af den trafik, som enligt sannolikhetsberäkningar kan uppkomma på den ena eller andra sträckningen; vidare, terrängförhållandena; vidare, anläggningskostnaden; och slutligen sannolikheten af större eller mindre underhålls- eller driftkostnad på den ena eller andra banan.

Hvad till en början beträffar den I:sta synpunkten, eller det bästa möjliga sätt att förmedla väglängderna, bör ej vara tvifvel underkastadt, att det *vestra* alternativet har företräde framför linien Hybo—Välje—TorpsHAMMAR—HÅSJÖ etc. Om man på en gång betraktar alla hit hörande förhållanden och således ej blott den trafik, som är att påräkna från söder till norr och tvärtom, utan äfven den, som kommer att gå från söder till vester samt från vester till öster och tvärtom, är det påtagligt att, i öfverensstämmelse med Byggnadsstyrelsens utlåtande och Herr Civilministerns till stadsrådsprotokollet afgifna yttrande, det *vestra* alternativet är det bästa, som i betraktande af denna synpunkt kan väljas. Utskottet har visserligen uti sitt betänkande framhållit, hurusom genom antagande af linien Välje—TorpsHAMMAR—HÅSJÖ väglängden för öfre Norrland skulle förkortas, men det har å andra sidan underlåtit att omtala, huru mycket den i sådant fall skulle förlängas på andra håll. Vid sådant förhållande är dock lyckligt att man, för att kunna se saken mera tydligt, ej har behof af Utskottets utlåtande, eftersom vi redan förut hafva två andra officiella handlingar att gå efter, men emedan jag är öfvertygad om, att hvar och en af ledamöterna i Kammaren tagit del af dessa handlingar, skall jag ej upptaga tiden med att uppläsa något derur, och detta så mycket hellre, som det är svårt att under en diskussion följa sifferuppgifter.

Hvad härefter vidkommer nödvändigheten att i afseende å lättare kommunikationer tillgodose det inre af landet, som deraf är i saknad, är härom ej mycket att säga, emedan det är klart, att den *vestra* linien äfven i detta fall måste hafva företräde; ty om man ser på kartan, skall man finna, att den del af Sverige, som ligger vester om denna, är mycket bredare än den, som ligger öster om den samma.

I fråga om trafiken i de olika riktningarne — jag talar nu ej om *östligaste* eller den öfver Elfsund, utan blott om de af Kongl. Maj:t framställda tvänne alternativen — kan hvar och en, utan att hafva särskild kännedom om trävarutrafiken, lätt inse, att i afseende å denna trafik, som ovilkorligen blir den för banan vigtigaste, det *östra* alternativet, hvilket under en lång sträcka följer Indalselfven, icke skall kunna täfla med denna, hvilken, såsom bekant, är en utmärkt flottled, åtminstone från Gesundsjön, der en bana enligt detta alternativ först skulle träffa elfven. Det *vestra* alternativet deremot har i detta afseende en mindre farlig konkurrent uti den krokiga, af en mängd större och mindre sjöar afbrutna och i följd häraf synnerligen kostsamma

Angående
norra stam-
banans sträck-
ning.
(Forts.)

flottled, som ifrån Refsundsjön berör detta alternativ. Ja, jag är öfvertygad om att, derest banan blir byggd i denna riktning, trävaruhandlarna, inseende att den obetydliga skilnaden i kostnaden vid flottledens och banans begagnande för verkets framskaffande fullt uppväges af fördelen att förr få detta ut i marknaden, skola begagna sig af det senare fortskaffningsmedlet. Da nu härtill kommer, att den föreslagna jernvägssträckan från *Refsundsjön till Sundsvall* endast utgör 11¹/₂ mil under det den från *Gesundsjön* till samma stad utgör 16 mil, torde det vara uppenbart för hvar och en att jernvägen, byggd efter det *vestra* alternativet, bättre skali kunna täfla med flottleder än om den blir byggd efter det östra; och i följd häraf skall den förra banan kunna paräkna betydligt större trävarutrafik än den senare.

För öfrigt är det allmänt antaget, ej allenast af jernvägsingeniörer utan äfven af bruksiddkare, åtminstone från Norbergs bergslag, att genom antagande af det *vestra* alternativet bergslagens behof af kol från skogarne bäst skulle tillgodoses. Jag tror ej att vi hafva någon brukskarl inom denna Kammare, men inom den Första finnes flere sådana, och jag är öfvertygad om att desse skola under diskussionen i den Kammaren ådagalägga hvad jag nu endast kunnat beröra.

Vidkommande härefter *terrängförhållandena*, möter i afseende å banans sträckning enligt det *östra* alternativet den redan nämnda svårigheten af höjdöfvergången på gränsen emellan Helsingland och Medelpad samt den starka lutningen af 1:60 på en väglängd af omkring 3 mil derifrån och ned till Torpshammar. Vidare blir emellan Torpshammar och Håsjö, mot hvilken senare punkt marken ater höjer sig, stigningen 1:60, ehuru dock ej på så lång sträcka som på den södra, nyssnämnda bandelen. Då nu det skall blifva station vid Torpshammar, mot hvilken punkt banan så väl från norr som söder har en så stark lutning som 1:60, vill jag fråga Herrarne, huru under sådana förhållanden lokomotivföraren skall bära sig åt för att kunna stoppa tåget, om han i stationens närhet märker att något på densamma är i ordning, vare sig derigenom att ett tåg, som redan skulle hafva afgått, ännu kvarstar, eller att en spårvel befinner sig i olag? Huru skall man då kunna tänka sig möjligheten att nog tvärt kunna stoppa tåget och undvika olyckor under så ogynnsamma omständigheter, då banan har en lutning af en fot på 60. Men oafsedt detta, så vet hvar och en, som något hört talas om jernvägstrafikförhållanden, och hvilket äfven blifvit speciellt upplyst i statsrådsprotokollet, att det väl går för sig att utan några ökade kostnader med ett tåg gå upp för en stigning af 1:60, derest icke denna stigning fortfar en längre sträcka, emedan man genom att förut taga fart samt medelst den derigenom uppkomna kraft och lokomotivets egen styrka kan komma upp för den kortare stigningen; men under det ett lokomotiv vid en stigning af en fot på 100 kan draga 18 vagnar, kan det vid en stigning af en fot på 60, under en längre sträcka knappt draga 12 vagnar med lika last. Det är ju dessutom gifvet, att bränsleåtgången på en bana med så ogynnsamma lutningsförhållanden måste blifva betydligt större än på en bana med mindre lutning. Det är för öfrigt icke blott bränslekonsumtionen och reparationen af hjulringar, lokomotiv och vagnar, som härigenom blifva större, utan äfven skenorna skadas i betydligt mån; ty då tågen skola

ned för en starkare lutning, måste en större mängd bromsvagnar än eljest användas och genom den friktion, som genom bromsningen uppkommer, blir nötningen icke blott af hjulringar utan äfven af skenorna större.

Jag är skyldig att hålla det löfte, jag gaf i början af mitt anförande, att vara så kort som omständigheterna tillåta; Och jag anhåller nu att få avsluta mitt anförande dermed, att jag instämmer uti Herr Carl Ifvarssons reservation äfvensom Herr Nordenfelts reservation, för så vidt båda dessa reservationer hafva sin motsvarighet uti den nu föredragna punkten af Utskottets betänkande.

Då båda reservationerna till tankegången äro desamma, men Herr Nordenfelts är till formen fullständigare, får jag vördsamt anhålla om proposition å 1:a, 2:a och 4:e punkterna af denna reservation.

Herr Per Staaff: Det är icke mycket uppmuntrande att framträda till talareplatsen, då en så gouterad talare som Herr Nils Larson i Tullus icke tillvunnit sig någon större uppmärksamhet — att döma af det allmänna samtalet i Kammaren — och då han icke lyckats fånga Herrarnes uppmärksamhet, lär icke heller jag kunna påräkna många åhörare. Emellertid anser jag mig skyldig att fram-bära hvad jag i saken har att säga, men kan icke underlåta att derförrinnan i förbigående anmärka, att jag egentligen icke finner den omständigheten, att åt Herr Larson icke egnades någon uppmärksamhet, nedsättande för talaren själf, utan att den är ett uttryck af den brist på intresse för saken, som i närvarande stund råder hos Kammarens ledamöter. Hvadan kommer denna likgiltighet? Jo, dels deraf att riksdagen befinner sig i sitt sista stadium, dels deraf att Kammarens kvarvarande ledamöter inse, att ett definitivt beslut i den föreliggande viktiga frågan under nuvarande förhållanden, då hvar och en är uttröttad af de långa förhandlingarne, ådrager äfven de få närvarande ledamöterne ett större ansvar än som skulle vara händelsen, om hela Riksdagen vore samlad. Det är bekant, att jemväl inom Första Kam-maren en stor del af ledamöterne aflägsnat sig, och detta är ett ytterligare skäl för mig att anse olämpligt att i riksdagens sista timma afgöra en fråga af omätlig vikt — så att säga — på en slump, ty afgörandet kommer icke att ensamt bero på mogen pröfning hos hvar och en ledamot, utan fast mera på den tillfälliga omständigheten, att en del ledamöter rest och en annan del stannat kvar, d. v. s. på slumpen. Det har hitintills varit ett framstående drag hos den svenska representationen, att man städse sparat rättskänsla i alla dess beslut. Huru än frågorna invecklat sig, har rättskänslan dock aldrig vikit, så vida icke tankekrafter och omdömesförmåga genom långvarigt arbete slappats. Jag tror derföre, att en tvekan bör förefinnas, om det kan vara rätt att i närvarande stund med voteringssedeln afgöra en fråga, hvilken kan lyfta en ort till en förut ej anad höjd, men å andra sidan också kan tvinga en annan ort att stå stilla och, hvad värre är, komma den att gå tillbaka — med ett ord, jag tror här finnes en ganska utpreglad motvilja för att göra frågan till ett lotterispel, som icke kan vara nyttigt.

Angående
norra stam-
banans sträck-
ning.
(Forts.)

Angående
norra stam-
banans sträck-
ning.
(Forts.)

Under sådana förhållanden tager jag mig friheten att för min del hemställa, att Riksdagen icke för närvarande i detta ämne fattar beslut. Och att Riksdagen bör göra så, är för öfrigt desto klarare som, trots Herr f. d. Civil-ministerns yttrande i anförandet till stadsrådsprotokollet, saken ännu befinner sig i ett långt ifrån utredt skick. Ingen må inbilla sig, att det kan vara Regeringens eller Jernvägsbyggnadsstyrelsens verkliga mening, att bygga delen nedanför Torpshammar öfver Välje till Hybo sådan den nu föreslagits, utan så beskaffade förändringar i afseende a denna sträcka komma sannolikt att göras, att de med många procent öka bandelens längd och i följd deraf kostnaden kan komma att fördubblas. Förenämnda bansträckning har nemligen blifvit undersökt för en blifvande smalspårig bana, men icke för en bredspårig, och man måste derföre, sedan beslut fattats derom, att denna bana skulle byggas bredspårig, beräkna kostnadsförslaget med hänsyn till denna förändring från smal- till bredspårig bana, då nu tillika åtskilliga ställen af bansträckan kunna vara så beskaffade att de kräfva stora och nya kostnader i och för ändringen till bredspårig.

Vid sådant förhållande hemställer jag, om det ej kunde vara rättvist att dessa kostnader borde vara utredda och kända samt jemförda med kostnaden för de öfriga banorna, innan Riksdagen fattar sitt slutliga beslut.

Likaledes torde det vara en möjlighet — och denna möjlighet gränsar nära till ett faktum — att på den ifrågasatta *östligaste* sträckningen utfinna en vida bättre banlinie än den mellan Hybo, Välje och Torpshammar; och hvarföre då neka anhängarne af den östra linien tillfälle för åstadkommande af en sådan utredning? Således tror jag det vara utom all fråga att, antingen vi för närvarande uppskjuta eller afslå frågan, ingenting dervid är att förlora; ty ingen del af nu omtalade, nedanför Torpshammar liggande bandelarne behöfver byggas genast; och Riksdagen kan således nästa år lika väl fatta sitt beslut som nu.

Vidare har jag genom samtal med enskilda personer hört uttalas den fruktan, att ett uppskof skulle kunna föranleda frågans kombinerande med politiska frågor. Detta tror jag dock icke blifva fallet, och dessutom är faran af denna kombination mycket ringa i jemförelse med faran af att lägga ifrågavarande banor i en oriktig sträckning.

Jag kan icke lemna ordet utan att fästa uppmärksamheten på den märkvärdiga otur det *östra alternativet* fått röna, under det att *vestra alternativet*, på sätt Herr Nils Larson nyss yttrade, varit märkvärdigt lyckligt gynnadt af ödet. Märkvärdigt måste det förefalla, att, så snart i denna fråga fosterlandets bästa blifvit framhållet, det då burit sig så till, att alla de punkter, hvilka påpekats såsom bidragande till dess befrämjande, fallit inom Jemtland och att, i fråga om förmedling af afstånden, denna förmedling äfven medfört alla liniernas indragning i Jemtland. Naturligtvis är det långt ifrån att detta varit meningen, men en märkvärdig slump eller ett beklagensvärdt öde har väl fogat så, att det icke kunnat beredas någon sådan förmedling i afseende på de orter som ligga omkring den östra linien. Men, mine Herrar, huru hänger det tillsammans med denna förmedling? Jo, af-

stånden från kusten hafva utefter hela den norrländska jernvägssträckningen blifvit förmedlade så att det östliga landet fått 8, 9 à 10 mil längre afstånd till stambanan, dit bibanorna i nordvestlig riktning måste dragas, hvilket skall komma att försvåra kommunikationen med de södra orterna. För min del har jag dock det gamla Sverige så kärt, att jag hellre skulle vilja att Norrland förmedlades dit, än till Norge. Hvad för öfrigt angår den af Herr Nils Larson påpekade stora inverkan på handelsförhållandena med Norrland, som denna förmedling skulle medföra, så är hans påstående icke stödt på riktiga grunder, ty handeln med Norrland bör ej få genom konstlade medel ledas från hufvudstaden och södra Sverige.

Slutligen hemställer jag till Herr f. d. Civilministern om icke till äfventyrs förslaget skulle erhållit ett annat utseende, så framt ej i regeringens plan för undersökningen om stambanans lämpliga sträckning punkten *Wälje* antagits såsom en i 1873 års riksdagsskrifvelse fixerad punkt. Men denna punkt var icke fixerad, ty enligt förenämnda skrifvelse skulle undersökningarna verkställas från *Hybo* norrut till någon lämplig punkt på tvärbanan. Nu gafs emellertid åt Styrelsen för statens jernvägsbyggnader order om att företaga undersökningarna från *Wälje* till någon punkt *vester* om Torpshammar. Också häri låg en inskränkning, ty Byggnadsstyrelsen hade ju möjligen kunnat anträffa en punkt öster om Torpshammar lämplig för anknyttande till tvärbanan.

Till sist, och jemte det jag yrkar rent afslag, som är liktydigt med ett faktiskt uppskof, anser jag mig böra angående östra liniens riktning yttra, att ehuru dess nedre del mellan Torpshammar, *Wälje* och *Hybo* är ett dåligt val, jag likväl, då den dock tillskyndar öfre Norrland åtminstone någon nytta, enär liniens öfre del går från Torpshammar till *Häsjö*, på samma gång som någon orättvisa icke tillskyndas Jemtland, kommer, om uppskof icke kan erhållas, att gifva min röst för det af Utskottet föreslagna alternativ, eller det s. k. *östra* med mellanlinien nedanför Torpshammar öfver *Wälje*.

Grefve Sparre: Såsom den näst föregående talaren yttrade, synes det verkligen vara förhållandet, att Kammaren icke med synnerlig uppmärksamhet vill åhöra diskussionen i denna fråga. Sant är också, att frågan blifvit framlagd i riksdagens sista timme, och det är ej att undra på, om Kammarens ledamöter i följd deraf icke äro synnerligen benägne att afgöra densamma i det skick, hvari den nu befinnes.

I den förhoppning att man möjligen skulle kunna ådraga sig litet mera uppmärksamhet af Kammarens ledamöter, om man kunde anses vara *opartisk* i saken, anhåller jag likväl att få yttra några ord.

Den norrländska stambanans byggande, mine Herrar, är ett faktum, ty beslut derom är längesedan fattadt; det är nu blott fråga om sättet för beslutets utförande; jag har gillat det beslut, som härom fattats, ehuru jag hittills ej i diskussionen deltagit. En stor del af landet har stora särskilda intressen att bevaka, och hvad beträffar Norrland, så är min uppfattning den, att landet är pligtigt att underkasta sig uppoffringar för att förskaffa denna landsdel de kommunikationer, den nu saknar; och då vi en gång beslutat en norrländsk jernbana, måste den

Angående
norra stam-
banans sträck-
ning.
(Forts.)

Angående
norra stam-
banans sträck-
ning.
(Forts.)

ock fram. Men jag kan dock icke blunda för farhågorna, att denna bana skall blifva en svår stötesten för våra finanser. Jag fruktar att de förhoppningar vi hittills hyst om förökade inkomster af våra jernvägar möjligen kunna komma att genom den norrländska jernvägen besvikas på ett för landet menligt sätt.

Frågans vikt manar oss derföre till den yttersta försigtighet, ty en norrländsk jernväg kan blifva våra finansers graf. Här är nemligen icke fråga om småsummor; vi skola bygga en 30 mils jernväg genom ofruktbara orter, millioner komma att för detta ändamål rulla bort, vi skola en gång betala ränta på dem och, såsom det vill synas, gå vi till mötes en framtid, som för våra finanser blir sämre än den närvarande stunden.

Jag hoppas allt af de norrländska jernbanorna, men under många år skola de icke gifva någon inkomst. Till stöd för denna min åsigt vill jag åberopa några siffror. Banan från Arvika till norska gränsen gick flera år *med förlust*. Under de första åren kostade underhållet af trafiken omkring en procent, oberäknadt räntan af anläggningskostnaden. Banan var lyckligtvis blott några få mil, men hvarje mil kostade en million förutom 50,000 à 60,000 R:dr för trafikunderhållet, hvarjemte man hade att betala räntor på dessa summor, andra utgifter att förtiga. Ja, invänder man, detta inträffade förr än hela banan blef färdig. Visserligen borttog den banan såsom färdig nämnda minus, men inkomsten gaf i allt fall året 1870, eller rättare 1871, då banan öppnades, endast $\frac{1}{2}$ procent i behållning och år 1873 ungefär lika mycket. Detta är, skulle jag tro, ett farligt exempel. Om man nu skulle säga, att förhållandet skall blifva helt annorlunda i afseende på den norrländska jernvägen, så frågar jag: hvilken erfarenhet har då hittills vunnits på redan anlagda banor mot Norrland? Hvad har t. ex. Sala—Krylbo-banan under sistlidet år gifvit? Då andra bandelar gifvit 60, 70, 90, à 100,000 R:dr i behållning, gaf nämnde bandel 11,000 R:dr samt Upsala—Sala-linien 17,000 R:dr. Visserligen kan man invända, att detta inträffade kort efter dessa banors öppnande och innan ännu trafiken der kom i gång. Men hvar och en vet, att trafiken i år är sämre än förra året, hvilket var utmärkt gynnsamt för trafiken. Och likväl äro vi ännu icke komna till Norrland, samt kunna ej heller vänta en lifligare trafik på de tillämnade banorna.

Jag har sagt detta, icke för att på minsta sätt motarbeta en jernväg till Norrland — ty den skola vi bygga — utan endast för att framhålla, att vi vid bestämmandet af dess riktning böra iakttaga den allra största försigtighet, och att vi icke böra förfara såsom hittills, då vi byggt våra statsbanor, hvilka beklagligt nog nästan alla blifvit lagda i en ofördelaktig riktning. Jag tillhör en bygd, som kommit i erfarenhet af att den *vestra* stambanan från början fått en oriktig riktning. En jernväg öfver svältorna var icke någon lycklig idé.

Just derföre hafva två banor blifvit anlagda, den ena från Herrljunga öfver Larfs-slätten, den andra öfver Skara-slätten. Ett annat exempel. När stambanan skulle dragas genom Småland, så var det alldeles solklart, att den bort läggas utefter Lagaådalen, der skogar och jernverk finnas; men man beslöt sig dock för att låta den gå till Nässjö. Jag tror icke, att någon numera tvekar om vilkendera af

dessa riktningar hade varit den fördelaktigaste. Jag vill icke inlåta mig på den på sin tid mycket omtvistade fragan om, hvilketdera skulle hafva varit bättre, att låta vestra stambanan gå norr eller söder om Mälaren eller *norra stambanan*! Inkomsterna af Upsala—Sala-banan äro talande. Hvad åter beträffar stambanans sträckning genom Verm-land, vädjar jag till vermländingarne sjelfve, om icke de anse, att den s. k. *nordvestra stambanan* erhållit en orätt riktning. Aktom oss, mine Herrar, att begå samma fel i fråga om *norra stambanan*. Det har icke varit så farligt att begå något misstag i detta hänseende, då fråga varit om öfriga delar af landet, der befolkningen är så stor och tillgångarne så rikliga, att stambanorna burit sig, oakadt vid bestämmandet af deras riktning stundom några misstag blifvit begångna. Nu åter är faran af ett sådant misstag större, därför att den *norra stambanan* kommer att genomlöpa trakter, der icke någon stor trafik kan vara att vänta. Jag vill önska, att denna bana åtminstone några år kunde bära sjelfva trafikskostnaderna.

Sedan jag nu yttrat mig om, huru våra stambanor hittills blifvit lagda, ber jag få säga några ord om det sätt, hvarpå de tillkommit. När den första stambanan skulle anläggas i Sverige, gick så till, att man först tillsatte en komité, som skulle yttra sig i saken. Denna komité afgaf ett ganska fullständigt utlåtande i ämnet; men genom någon besynnerlig omständighet kastade man denna komités yttrande öfver bord och anmodade chefen för statens jernvägsbyggnader att afgifva yttrande i saken. Det kan icke falla någon och minst mig in att bestrida, att den man, som då stod i spetsen för våra jernvägsbyggnader, var i besittning af utmärkta egenskaper såsom tekniker och administratör; men om han äfven var den lämpligaste att bestämma, genom hvilka orter en jernstambana borde läggas, vill jag lemna derhän. Sedan dess inhemtar man yttrande i fråga om riktningen från chefen för statens jernvägsbyggnader. Så vidt jag känner, har man vid afgifvandet af nu föreliggande Kongl. proposition gått till väga på samma sätt. Jag har icke sett till, att någon utredning egt rum, utan endast läst ett yttrande af Jernvägsbyggnadsstyrelsen. Jag frågar, om denna styrelse bör bestämma, hvarest en jernväg i afseende å ekonomiska och andra förhållanden lämpligast bör läggas. Snarare borde en sådan bestämmande rätt tillkomma Trafikstyrelsen, hvilken i dylika saker borde sitta som ett slags domare, sedan man i ämnet hört orternas innevånare från olika håll. Ty, mine Herrar, det är en beklaglig erfarenhet, att i fråga om jernvägar just de, som hafva de sämsta argument att andraga, anstränga sig mest för att lägga fram dem; just desse är det som svänga sig med siffror, som äro oriktiga, och det händer dervid, att ju mera de skära till i växten, desto bättre öfvertyga de sådana, som äro okunnige och icke sjelfve kunna bedöma förhållandena. Så böra vi icke gå till väga. Nej, lät personer från olika orter, som äro intresserade i frågan, komma tillsammans för att vederlägga och beslå hvarandra, och först derefter kan man bedöma hvilken väg, som i hvarje fall kan vara den lämpligaste att välja. På sådant sätt bör, enligt min tanke, utredning ske, innan man fattar beslut i så viktiga frågor som denna. Ty här gäller icke blott finanser, utan jernvägarne äro för närvarande till den grad betydelsefulla för

Angående
*norra stam-
banans sträck-
ning.*
(Forts).

Angående
norra stambanans sträckning.
(Forts.)

oss, att de utom i finansielt hänseende äfven i ganska väsentlig mån kunna inverka på andra förhållanden. Det gäller nemligen att genom jernvägarne upphjelpa de orter, som vi älska och hvilka vi vilja uppamma till välstånd. För att vinna detta mål må vi underkasta oss de uppoffringar som äro nödiga.

Jag är långt ifrån att ett ögonblick vilja uppskjuta fullbordandet af den förevarande jernvägen; men jag vill att vi skola noga besinna oss, innan vi afgöra frågan, på det att företaget må blifva så välsignelsebringande som möjligt för alla och åtminstone medelbart ersätta oss de uppoffringar vi göra för detsamma. Vi hafva, enligt min tanke, begått ett stort *fel* vid anläggningen af våra stambanor. Norrmännen hafva varit vida klokare än vi. Innan de beslutit sig för att bygga en jernväg — de bygga också sådana på statens bekostnad — låta de de orter, genom hvilka det är fråga att draga banan, teckna de bidrag, orterna vilja för jernvägens byggande lemna. Orterna ingå såsom aktieegare i företaget, men då vi lemna penningar såsom lån, få desse privatpersoner, som insätta sina penningar i en jernväg, som bygges för statens räkning, preference-aktier, och de erhålla således ränta på dem framför staten. Det är icke ord — jag har nyss sagt, att ord kunna vara förvillande, och att jag tror mycket litet på ord — det är handlingar, det är fakta, man skall fästa afseende vid; och den ort, som är färdig att göra stora uppoffringar för att få en jernväg, förtjenar äfven att få den. Inom den orten bör den läggas. Den erfarenhet vi i det afseendet hafva, är att Jemtlands läns landsting beviljat ett betydligt anslag för tvärbanan; och man finner deraf, att denna provins hysar ett stort intresse för jernvägen, ett intresse, som uttalar sig annorlunda än med ord. Därföre beviljades också denna tvärbana. Men denna omständighet kan icke ensam utgöra skäl för att nu bestämma riktningen af norra stambanan; ty vi måste erkänna, att för de uppoffringar, Jemtlands landsting gjort, har staten också gjort ganska betydliga uppoffringar, då den beslutade att lägga tvärbanan från Sundsvall till Trondhjem, hvilket dock för Jemtland var det viktigaste.

Jag vill nu icke, då Jemtland för ändamålet redan gjort stora uppoffringar, ifrågasätta ytterligare bidrag derifrån för att kunna jemföra dem med hvad som kan göras för östra linien; men jag säger, att det i allmänhet hade varit klokt, om svenska staten tillvägagått på samma sätt som den norska, och, innan den fattat sitt beslut i fråga om stambanornas sträckning, pröfvat annorlunda än på grund af ord fördelen af eller intresset för den ena eller andra riktningen. Vi hade då, mine Herrar, varit befriade från sådana misstag som dem, vi begått, och för hvilka jag med afseende på framtiden tillät mig varna Herrarne.

Jag är således för min del obetingadt af den mening, att något beslut i fråga om jernvägens sträckning *nu* icke bör fattas, icke allenast därför att vi icke äro riktigt initierade i saken, utan äfven därför att propositionen kommit något sent på riksdagen och ärendet framlagts för Riksdagen i sista minuten af dess tillvaro. Man skulle visserligen kunna säga, att vi i flera månader blifvit underhållna med denna sak, att åtskilliga fakta i den blifvit för oss framlagda, och att

vi således genom dessa från båda sidor framställda berättelser borde vara initierade i frågan; men, mine Herrar, det är en utredning af fakta, sådan att derpå kan grundas ett omdöme, som Riksdagen behöfver för att kunna fatta ett beslut i denna för vår finansiela framtid, för Norrlands ekonomiska framtid så viktiga fråga.

*Angående
norra stam-
banans sträck-
ning.
(Forts.)*

Ehuru jag skulle vara benägen att yttra mig för något så när den riktning, motionärerne här uttryckt, nemligen om tillsättande af en komité, bestående af ledamöter från de särskilda landstingen och några opartiske, af Kongl. Maj:t utsedde personer, vill jag dock för närvarande icke ingå i några detaljer i detta afseende, utan öfverlemnar åt Kongl. Maj:t att besluta öfver den frågan.

Det är icke mindre än två reservanter, Herrar Ekman och Rundbäck, som i sina reservationer haft samma mening; men de hafva likväl yttrat den åsigten, att man nu borde bestämma sig för tvärbanan. Jag respekterar deras åsigt och kan nog inse det bjudande för att nu fatta beslut i den delen; men då jag tror, att det åtminstone är möjligt att ett beslut i detta afseende kan komma att inverka på beslutet om norra stambanans riktning, så skulle jag för min del icke vilja tillstyrka ett sådant beslut, utan hellre vara benägen för att Riksdagen hos Kongl. Maj:t anhåller om en vidare utredning äfven af denna fråga.

Skall jag yttra mig om stambanans slutliga riktning, så får jag säga, att jag är obetingadt för det mest östliga alternativet, därför att der finnes åtminstone folk; och jag kan icke tänka mig, att vi nu redan äro så långt avancerade, att vi vilja lägga jernvägar i ödemarker. I Norrland finnes folket vid kusterna; der finnes jemförelsevis god och uppodlad jord; dit gå alla elfvarne, på hvilka trävirket kan nedföras; der ligga sägverken, som försåga virket; der kan blifva konsumtion; der råder, som det visat sig, sommartiden liflig rörelse genom ångbåtarne, och det är sådana kommunikationsleder, som liksom bana vägen för den större trafik, som erfordras för att underhålla jernväg. Jag skulle således vara benägen för den östra sträckningen, men jag kan icke tro — och det ber jag om förlåtelse för — att dessa krume-lurer, kartan i afseende å denna sträckning utvisar, kunna hafva skäl för sig. Jag kan omöjligt få i mitt hufvud, att det kan vara så stäldt, att man behöfver gå fram och tillbaka på detta sätt, och ibland gå i vissa besynnerliga figurer. Jag tror att, om vi skola sätta oss i beröring med Norrland, så bör det ske med den bördiga delen af Norrland, med de trakter som stöta intill hafvet, der folket finnes, der odlingarne finnas och der sägverken ligga, men icke med ödemarken. Jag betviflar visserligen icke, att i framtiden äfven dessa skola komma att befaras, skola komma att genombrytas af jernvägar, men vill man då tala om kol, skogar och allt det der, så skall man icke draga jernvägen på det föreslagna sättet, utan låta densamma komma i be-röring med bruksdistrikten, draga den åt kusten eller åtminstone icke i mer eller mindre besynnerliga krokar. Men detta känner jag nu endast af mina sympatier, ty mot ingenjörernes yttrande kan jag ju icke tala. Jag hoppas blott, att det må finnas en väg till människorna i Norrland, till den odlade delen af Norrland, till verken i Norrland,

Angående
norra stam-
banans sträck-
ning.
(Forts.)

utan dessa besynnerliga krokar. Skulle jag vara tvungen att, i öfverensstämmelse med Herrar Ekmans och Rundbäcks förslag, yttra mig i afseende å den riktning, tvärbanan skall taga, då erkänner jag, att jag för närvarande har den uppfattning, att det vestra alternativet bör väljas, ty om man kan behålla rörelsen med de norrländska provinserna och låta den gå öfver våra hamnar, i stället för att den skall taga vägen öfver Trondhjem, nog ser jag det hellre; ty blodet är tjockare än vattnet. Detta är orsaken hvarföre jag hellre vill att jernvägen skall gå till människorna i Norrland, att vi skola behålla våra handelsförbindelser med dem, och att jag icke vill att hela handeln i Norrland skall gå till Trondhjem. Dessa skäl har jag dock blott yttrat såsom lösa hugskott, jag har talat endast på grund af mina sympatier, de väga icke något emot ingenjörerna, och jag vågar icke yttra en tanke motsatt deras i afseende å de norrländska förhållandena, men det säger jag — jag skulle mycket misstaga mig om, illa känna det sätt, hvarpå undersökningarne göras, om jag icke skulle tro det vara möjligt att finna någon lämpligare sträckning.

I afseende härå anhåller jag, att Riksdagen ville, äfven med hänseende till den korta tiden till riksdagens afslutande, som nu återstår, och vår snara skilsmessa samt det outhärdliga skick, hvaruti frågan befinner sig, förklara, att Riksdagen för det närvarande icke kan fatta beslut i frågan, utan att Kongl. Maj:t måtte, efter behörig utredning af densamma, aflåta ny proposition i ämnet. Jag tror, att detta icke skall vara så synnerligt farligt för saken. Vi komma ju åter tillsammans i Januari, och till dess kunna väl icke några underverk göras i afseende å jernvägsarbetena. Om Kongl. Maj:t i början af riksdagen aflåter proposition i frågan, kunna vi fatta beslut deri, och arbetena ändock taga sin början i Maj. Norrländingarne kunna till dess hafva grälat ut, och vi kunna sätta oss till doms öfver denna fråga.

Jag förklarar att min uppfattning är — och detta är orsaken till mitt långa tal, därför jag ber om ursäkt — att frågan är för Sverige ytterst vigtig, ty vi böra icke fatta sådana beslut, att vårt land får afsmak för jernvägar. Tvärtom, vi skola hafva så många jernvägar som möjligt, men de skola vara väl anlagda.

På grund af hvad nu blifvit anfördt hemställer jag:

att Riksdagen, med förklarande, att Kongl. Maj:ts nådiga proposition angående fastställande af sträckningen för beslutade jernbanorna från Storvik mot Norrland och riksgränsen mot Norge för närvarande icke kunnat godkännas, anhåller, att Kongl. Maj:t täcktes låta verkställa ytterligare utredning af lämpligaste sträckningen för dessa banor, icke blott i tekniskt afseende, men äfven med hänsyn till utvecklingen af handel och näringar äfvensom beräknelig trafikinkomst, samt derefter för kommande Riksdag framlägga förslag i ämnet.

Herr *Per Staaff* instämde uti det förslag till lydelse för beslutet, som af Grefve Sparre nu blifvit framställt.

Herr Gumælius: Efter tre lysande och grundliga anföranden, och före åtskilliga andra sådana, som ännu lära vara att vänta, torde Herrarne, för att hvilat sig en smula, tillata mig att komma med ett kortare inlägg i frågan.

Jag ber att få till en viss grad förena mig med alla dessa tre föregående talare. Ty om de också äro mycket skiljaktige, så hafva de dock med sina yttranden tilltalat mig i ett eller annat, den förste, den andre och den tredje. Äfven jag önskar i någon mån uppskof, i likhet med två af dessa talare, men jag vill icke hafva *fullständigt* uppskof. Jag är rädd för ett fullständigt uppskof, ty jag tror icke att det, såsom den senaste talaren yttrade, skulle leda dertill, att man i lugn kunde afgöra frågan vid nästa riksdag; jag tror tvärtom, att det skulle leda till en helt annan strid, än man nu må hända kan drömma om. Med den erfarenhet jag har af riksdagsgöromålen och särskildt med afseende på jernvägsförhållandena, så har jag ingen svårighet att räkna ut, att, om denna fråga, som nu någorlunda i lugn kan slitas, uppskjutes till nästa riksdag, sådana hittills tillbakasatta eller ännu ofödda förslag skola under mellantiden uppstå och sammangyttras, att frågan kan komma att förrycka belä nästa Riksdags verksamhet. Jag anser derföre önskligt, att vi komma till det slut i frågan som vi kunna, att vi i afseende å de utredda delarne af densamma fatta beslut; men jag har anledning antaga, att någon del af frågan *icke* kan anses utredd — jag skall straxt yttra mig mera bestämdt härom — och i denna del, men blott i denna, önskar jag uppskof.

Först ber jag få anmärka, att då Kongl. Maj:ts proposition har till *titel*: »Kongl. Maj:ts nådiga proposition till Riksdagen, angående fastställande af sträckning för de delar af beslutade jernbanorna från Storvik till riksgränsen mot Norge, hvilkas riktning hittills icke blifvit slutligen bestämd», och så ett *litet* »m. m.», så har det i sjelfva propositionen kommit in ett *stort* »m. m.» i stället, ty i den Kongl. propositionen hafva vi fått förslag på en aldeles *ny* norrländsk stambana, jag menar Gällö—Håsjöbanan. Jag har likväl icke sett Utskottet förorda denna bana och icke heller hört någon i Kammaren yttra sig till fördel för densamma och anser derföre frågan härom aldeles förfallen; i annat fall skulle jag sökt gifva några skäl för de betänkligheter jag hyser emot att nu besluta en sådan bana, men som det nu är, lemnar jag Gällö—Håsjöbanan aldeles ur sigte.

I afseende å sträckningen Torpshammar—Ånge—Gällö—Östersund—Näskott, om hvilken Styrelsen för statens jernvägsbyggnader och Kongl. Maj:t förenat sig, synes det mig icke böra råda någon synnerlig skiljaktighet. Så vidt jag på afstånd kunnat göra mig ett begrepp om saken, förefinnas fullgiltiga skäl för tvärbanans riktning ungefär så som Kongl. Maj:t föreslagit. Jag säger *ungefär*, ty det förefaller mig, att om, norra stambanan från Hybo fortsattes till Torpshammar, det skulle blifva en onödig krok att draga tvärbanan öfver Ånge; men detta är en detalj, hvars bestämmande lämpligast torde böra öfverlemnas till Kongl. Maj:t, och jag vill uttryckligen åt Kongl. Maj:t förbehålla sådan handlingsfrihet.

I de delar, der jag således instämmer med Kongl. Maj:t, synes det öfverflödigt att upplysa om skälen dertill, då dessa utförligt uppgifvits

Angående
norra stam-
banans sträck-
ning.
(Forts.)

Angående
norra stan-
banans sträck-
ning.
(Forts.)

i utdelade handlingar, men den del deremot, som mest synes mig vara tvist underkastad, det är linien från Hybo till tvärbanan. Den förste talaren har i afseende härå påyrkat det *vestra* alternativet, den andre har sagt sig i nödfall vilja votera för det *mellersta*, och den tredje, ja, han vill ha uppskop på det hela, men han sade dock, att hans sympatier gingo i den *östliga* riktningen och på den ville han taga bort både »mage» och »näsor» eller alla »krumelurerna», såsom han yttrade sig.

Af dessa tre banor, hvilka således tillvunnit sig hvardera en talare och i afseende å hvilka Stats-Utskottets ledamöter varit till ytterlig grad skiljaktige, har likväl Utskottets flertal förordat den mellersta, eller linien Hybo—Välje—Torpshammar. Oafsedt den krok denna linie gör till väster, är det denna som mest af alla tilltalar mig, när jag nemligen håller mig endast till kartan, men förhållandet är ju, att på denna sträcka marken företer många svårigheter. Utskottets betänkande upptager siffror, som visa detta, hvad lutningarne beträffar, men Utskottet har glömt att omförmäla äfven kurvorna. Derom hafva vi dock uppgift i Jernvägsbyggnadsstyrelsens betänkande till Kongl. Maj:t. För att visa denna sträcknings (Hybo—Välje—Torpshammars) svårigheter må det tillätas mig jemföra densamma, eller dess öfre del Välje—Torpshammar, med en annan föreslagen jernvägsbit, en del af tvärbanan mellan Dusnäsviden och Östersundstrakten. Nu har Utskottet ansett sig böra förorda tvärbanans riktning från Dusnäsviden icke till, utan norr om Östersund med bibana till denna stad. Derigenom skulle vi få olägenheten af en bibana med för all framtid dyr och besvärlig särskild trafik och derjemte för en gång omkring 500,000 kronor dyrare anläggningskostnad, men detta allt har Utskottet ansett att man bör underkasta sig, därför att linien Dusnäsviden—Östersund företer så stora tekniska svårigheter. Men hvilka svårigheter företer den då, jemförd med den af Stats-Utskottet förordade sträckningen mellan Välje och Torpshammar. Ser man på lutningarne, så är den svåraste lutningen 1:60 på ungefär $\frac{1}{4}$ af väglängden från Dusnäsviden till Östersund, under det att på linien Välje—Torpshammar, som Utskottet förordat, inemot hälften af väglängden företer samma svåra lutningsförhållande; och är således linien Välje—Torpshammar i det afseendet dubbelt så svår som linien Dusnäsviden—Östersund, som Utskottet ansett sig böra förkasta. Jag tror således, att Stats-Utskottets votum mot linien Dusnäsviden—Östersund redan af detta skäl slår ihjel det af Utskottet förordade förslaget, att den från Hybo uppåtgående jernbanan skulle dragas från Välje till Torpshammar. Vidare finner man i afseende å de kurvor, som finnas på de olika sträckningarne Dusnäsviden—Östersund och Välje—Torpshammar, att, då på den förra sträckningen kurvor med radie af 1 på 1,000 finnas på, i nedertal, 1,000 fot per banmil, så har den andra sträckningen deremot trånga kurvor på 4,500 fot per banmil, och deraf visar sig, att den af Stats-Utskottet godkända sträckningen i detta fall är fyra och en half gånger så svår, som den af Utskottet såsom för svår förkastade linien Dusnäsviden—Östersund. Således har Utskottet äfven der gjort allt hvad det kunnat för att nedslå sitt eget förslag, Välje—Torpshammar, ty, jag upprepar det ännu en gång, på den sträckningen finnas nära dubbelt så långa stigningar af 1:60 och nära $4\frac{1}{2}$ gånger så långa kur-

vor med minsta radie som på den af Stats-Utskottet på grund af svårigheterna vid utförandet förkastade linien Dusnäsviden—Östersund. Om jag endast ville rätta mig efter kartan, skulle jag, som sagdt, vara mera benägen för linien Välje—TorpsHAMMAR än för någon annan uppåtgående linie, emedan denna, för så vidt jag kunnat inse, af de sträckningar som blifvit föreslagna är till sin riktning den bästa; men dess terrängförhållanden äro knappast möjliga. Kanske skola nya undersökningar, om sådana få ske, gifva vid handen, att vi kunna erhålla någon fördelaktigare linie i den riktningen, och i detta hopp anser jag att vi nu icke böra fatta något definitivt beslut för stambanans dragande norr ut, vare sig öfver Välje eller uti någon annan riktning, utan att man gerna kan uppskjuta med afgörandet af denna del af frågan till nästa riksdag och under tiden genom vidare undersökningar söka ernå ett mindre nedslående resultat än hittilldags. Jag tror att ett sådant beslut icke skulle vara så farligt, då man icke behöfver befara att frågan, sålunda begränsad, skall vid nästa riksdag samla alltför starka intressen.

Jag skall nu icke tillägga något vidare i denna fråga än att jag, på anförda grunder, hemställer, att Riksdagen nu måtte fatta ett definitivt beslut i afseende å tvärbansans riktning, och jag skulle då vilja i första punkten ansluta mig till första punkten af den reservation Herr Nordenfelt afgifvit och hvilken Herr Carl Ifvarsson biträdt, men då jag icke kan gå in på Herr Nordenfels reservation i 2:a och 3:e punkterna, så anser jag bättre att antaga den form för beslutet, som Herr Jöns Rundbäck i sin reservation framställt, och hvilket i sak öfverensstämmer med första punkten i Herr Nordenfels reservation. Jag skall endast bedja att uti Herr Rundbäcks förslag, som återfinnes på 18 och 19 sidorna af Utskottets betänkande, få tillägga tre ord, nemligen: »i ungefärlig riktning» framför orden »öfver Ange—Gällö—Östersund—Näskott» o. s. v. Jag gör detta tillägg, emedan om, såsom jag förut sagt, genom fortsatta undersökningar skulle kunna finnas en linie från Hybo norrut med jemförelsevis mindre lutning och kurvor än på de nu föreslagna, har jag föreställt mig, att man borde lemna Kongl. Maj:t fria händer att afrunda kantigheten vid Ange, om det ej blir nödigt göra en afvikelse till just den punkten. Jag hemställer således hos Herr Talmannen om proposition å följande förslag till beslut:

att Riksdagen icke för närvarande, och intill dess närmare undersökningar, som Kongl. Maj:t täcktes låta anställa, egt rum om stambanans riktning norrut från Hybo, anser sig kunna bifalla Kongl. Maj:ts förslag, för så vidt det angår riktningen af nämnda stambana; men att Riksdagen deremot för sin del funnit skäligen besluta, att arbetet på byggande af en tvärbana från TorpsHAMMAR i ungefärlig riktning öfver Ange—Gällö—Östersund—Näskott och vidare till riksgränsen, en norsk statsbana till mötes, bör, när Kongl. Maj:t därför finner tiden lämplig, påbörjas; och vidare

att Riksdagen måtte medgifva, att vid detta jernvägsarbetes utförande Kongl. Maj:t må närmare bestämma de orter, som i fråga varande jernbana eller delar deraf skola genomgå och de ställen densamma bör anlöpa; och att de utaf Riksdagen beviljade anslag till arbeten å jernbanorna från Storvik till riksgränsen mot Norge må få utaf

Angående
norra stam-
banans sträck-
ning.
(Forts.)

Angående
norra stambanans sträckning.
(Forts.)

Kongl. Maj:t, såsom honom lämpligast synes, användas till jernvägsbyggnader å vare sig den förut till sin riktning bestämda stambanan eller förenämnda tvärbana.

Herr Malmberg: Herr Talman, mine Herrar! Det var med verklig tillfredsställelse jag ahörde den förste talaren, min störste antagonist i denna fråga. Han visade sig synnerligt angelägen att rentva sig för den petition, som Jemtlands jernvägskomité och Östersunds stadsfullmäktige aflätit till Kongl. Maj:t. Han ville nemligen befrias från den tillvitelsen, att denna petition tillkommit till följd af något *Jemtlands* intresse gent emot ett *Norrlands*; för min del vill jag äfven medgifva detta. Motiven för denna petition hafva sannolikt varit att tillgodose allenast Östersunds och ett norskt intresse. Om det kan lugna Herr Nils Larson, vill jag således villigt erkänna, att det icke varit *Jemtlands* intresse, som framkallat denna petition.

Han har sagt, att trafiken på det vestra alternativet skulle vara mera fördelaktig och större än på Håsjö-linien och att detta skulle ligga i öppen dag. Ja! naturligtvis har han då utgått från den synpunkten, att tillgodose endast de södra orternas och vestra Jemtlands intresse, men bortkastat de norra och östra delarna af samma provins' intressen; har han häri handlat rätt?

Han säger vidare, att trävarutrafiken på det vestra alternativet skulle blifva i högsta mätto inbringande, emedan flottningen på Indalselfven är så lätt och förenad med så ringa kostnad, att inga trävaror skulle komma att fraktas på jernväg från Stugun till Sundsvall. Men huru förhåller det sig härmed? På linien »Ånge—Gällö» finnas skogseffekter allenast från skogar på omkring 2 å 300,000 tunnlandsvidd, då deremot på linien Torpshammar—Håsjö finnas skogstillgångar från mera än 500,000 tunland, hvartill kommer linien Håsjö—Stugun med en skogstillgång från omkring 50,000 tunnland. Jag vill icke tvista med honom, huruvida trävarorna i en framtid komma att fraktas på jernväg eller att flottas; det är en sak som man för närvarande icke kan bestämma. Således kan det omöjligt hålla streck, att det kan blifva en större trävarutrafik från Refsundsjön än på linien »Torpshammar—Håsjö—Stugun».

Han sökte någon brukskar i denna Kammare, som skulle kunna upplysa honom, huruvida det icke vore gifvet att de största koltillgångarne skulle kunna erhållas från trakterna kring Refsundsjön och Storsjön. Han behöfde icke söka länge, ty det fans en, som i 30 år varit brukskar, ehuru icke bruksegare. Jag skall därför försöka att redogöra för de koltillgångar, som kunna erbjudas från det östra eller vestra alternativet.

Jag vill icke behandla linien »Hybo—Ramsjö—Ånge», ty der finnes någon större skogstillgång att påräkna, emedan vattendelaren på kartan tydligt visar, att endast en mindre skogstillgång kan på den linien tillföras banan. För öfrigt leder Hennan med sitt ypperliga vattendrag flottningen till Hybo, hvarigenom för banan uppstår en svår medtäflare till trafiken, så att skogseffekter, som vid nämnda bana kunna finnas, sannolikt skulle komma att fraktas till Hybo för att der försågas eller

förkolas, hvilket den fåtaliga befolkningen i sjelfva orten icke läser kunna verkställa. Det har äfven förespeglats af samme talare, att i trakterna omkring Storsjön skulle stora koltillgångar finnas; men, mine Herrar! hvar taga bröd i öknen; der vid Storsjön finnas endast skogar till ortens behof och ej till afsalu, så att hela sträckan mellan Gällösundet—Östersund och Näskott icke har några skogstillgångar att erbjuda, hvarom jag längre fram skall lemna fullständiga intyg, när jag kommer att tala om Herr Nordenfelts reservation.

Angående
norra stambanans sträckning.
(Forts.)

Den värde talaren behagade icke anföra några fakta till stöd för sina uppgifter om det vestra alternativets företräde, och det är heller icke godt att anföra sådana, när man inga har. Deremot utbröt han med sin vredes åskor emot Stats-Utskottet för ett i dess utlåtande befintligt tryckfel. Om man skulle ändra det af honom klandrade »af» till »att», så undrar jag, om icke det skulle vara tillfyllestgörande och hans fordringar på språket då blifva uppfyllda. Jag lemnar emellertid nu min värde vän och tackar för hans anförande samt betygar, att det varit mig en glädje att få instämma i hans medgifvande, att den Jemtlandska petitionen icke varit stödd på Jemtlands intresse.

Nu, mine Herrar! skall jag bedja att få bemöta Herr Nordenfelts reservation, men förrän jag går att göra detta, vill jag för Herrarne framställa, att jag för min del anser att Norrlands framtida väl, dess utveckling och dess framåtskridande hädanefter icke komma att ensamt bero af trävaruexport, såsom hittills egt rum, ty våra skogar, redan nu under de sista decennierna mycket anlitade, kunna icke för framtiden lemna mogna träd till en så storartad export, som nu sker. Nej! Norrlands framtid måste byggas på trävaruförädling i förening med jern tillverkning och ett utveckladt, jordbruk, och härtill skola lättade kommunikationer och Norrlands blifvande jernvägar i väsentlig mån bidra. Vi böra därför, mine Herrar! förlägga den norrländska jernbanan i den riktning, som på bästa sätt tillgodoser landet, och hvarengom en industri kan utvecklas och ett förbättradt jordbruk åstadkommas, ty i annat fall blefve våra förhoppningar på en norrländsk jernbana svikna.

Jag vill här icke vidröra frågan om banan emellan »Ånge—Ramsjö—Hybo»; den kommer nog att af andra personer med större förmåga än min att framhållas, och dessutom hafva flere talare redan derom yttrat saker, som äro behjertansvärda.

Jag ber att få vända mig till frågan om *tvärbanan* och uttala min åsigt angående densamma, så väl om den vestliga som den östliga riktningen. Jernvägsbyggnadsstyrelsen nämner bland annat i sitt utlåtande, att inom dessa fem provinser, som jernbanan nu skall genomlöpa, förstöres årligen en skogstillgång å 56 millioner kubikfot skadade trån, vindfälln och toppändar. Jag frågar då, huruvida icke, när man tänker anlägga en norrländsk stambana, det vore skäl att lägga denna bana så, att man kunde upptaga och tillgodogöra sig dessa hittills alldeles onyttiga produkter, som nu äro till skada för skogens återväxt och befrämja skogseldars uppkomst och näring. Ja, mine Herrar, vi böra lägga banan i den riktning, der vi kunna begagna oss utaf de tillförselleder, som Vår Herre i så rikt mått skänkt Norrland, dessa floder, åar och bäckar, der skogseffekter kunna framföras en eller annan

Angående
norra stam-
banans sträck-
ning.
(Forts.)

mil, ja, såsom en broschyrförfattare framhållit, ända till sex mil; der vattenfall finnas, som erbjuda drifkraft för industriela anläggningar och der odlad eller odlingsbar jord förefinnes antingen i banans närhet eller icke långt derifrån. Vid betraktande af detta påstår jag, att linien »Torpshammar—Håsjö—Dusnäsviden—Lith—Näskott» är den rätta sträckningen. Ty, mine Herrar, det vestra alternativet har inga tillförselleder, inga vattenfall, och der finnas, som nämnt är, ganska ringa skogstillgångar jemförelsevis med det östra. I sin reservation yttrar Herr Nordenfelt beträffande det vestra alternativet, »att det vida bättre tillgodoser det inre landets behof af lättade kommunikationer och dess förbindelse med hafvet, omfattar ett vida större trafikområde, öppnar detsamma för befolkning, odling och industri samt gör dess skogar och andra produkter tillgängliga.»

Ja, mine Herrar, reservanten säger, att det vestra alternativet bättre tillgodoser det inre landets behof af lättade kommunikationer; men han förbiser, att han förlägger denna bana utefter en länge befintlig god landsväg, den enda af något egentligt värde, som finnes i Jemtland, och en kommunikationsled från Bräcke till Pilgrimsta på Refsundsjön och från Lillviken vid sydöstra ändan af Storsjön till Ytterå, hvilken kommunikationsled befares med ångbåtar och som åtminstone sommartiden är af värde. Men reservanten utesluter det östra alternativet, som icke har någon väg eller några kommunikationer alls och hvilket likväl sträcker sig genom Jemtlands förnämsta trakter. Reservanten nämner, att han genom det vestra alternativet skall åstadkomma odling och industri samt göra skogarne och andra produkter tillgängliga. Låtom oss se till hvad som fins utefter det vestra alternativet. Emellan »Ange och Gällö» skulle banan få tillförsel ifrån trakter, som utgöra emellan 2—300,000 tunnland skogbärande mark, nemligen:

$\frac{1}{3}$ af Bräcke socken	26,000	tunnland.
Refsund och Bodsjö	186,000	»
$\frac{1}{3}$ del af Sundsjö	24,000	»
Lockne	27,000	»

263,000 tunnland.

(Se Jernvägsbyggnadsstyrelsens tabell n:o 5.) Men på linien »Gällö — Ange och Näskott en sträcka af 6 à 8 mil är tillförseln af skogsprodukter ingen. Socknarne Brunflo—Marieby—Sunne—Frösön—Rödön—Ås, som omgifva denna sträckning ha endast skog till husbehof. Till bestyrkande af denna min uppgift beder jag att få hänvisa till den Norrländska skogskomiténs betänkande, sid. 383. Denna komité infortrade ifrån samtliga Kongl. Maj:ts Befallningshafvande i Norrlands län uppgifter, uppställda i form af frågor och svar. Så framstälde skogskomitén till Jemtlands landshöfdingembete följande fråga: »finnas socknar, der skogen är för husbehof otillräcklig, och hvilka äro de?» Härpå svarar Kongl. Maj:ts Befallningshafvande: »Ovikens, Myssjö, Frösö och Norderö». Den andra frågan lyder: »gifves det socknar, der skogen är endast för husbehof tillräcklig, och hvilka äro de?» »Svaret är: »Brunflo, Marieby, Sunne och Rödön.» Är detta svar riktigt, hvilket jag för min del icke betviflar, så måste äfven min uppgift vara riktig, att det på linien »Gällö—Östersund—Näskott» alldeles icke

finnas några trävaror att frakta. Om det på annat sätt förhåller sig, ber jag förfäktarne för det vestra alternativet söka vederlägga hvad jag här yttrat. Deremot ber jag få framhålla, hvilka skogstillgångar som finnas längs det östra alternativet. Mellan »Torpshammar och Håsjö» tillföres banan trafik från 503,000 tunnland skogbärande mark.

Angående
norra stambanans sträckning.
(Forts.)

Se Jernvägsbyggnads-Styrelsens tabell N:o 5.

Holms socken	41,000,
Hällesjö	77,000,
Håsjö	45,000,
$\frac{2}{3}$:delar af Bräcke	55,000,
$\frac{1}{3}$:del af Sundsjö	24,000,
Tillkommer på linien »Ånge—Gällö».....	263,000.
	= 503,000 Tunnland.

Mellan Håsjö och Stugun finnes omkring 50,000 tunnland och mellan Stugun—Lith och Näskott 882,000 tunnland:

$\frac{1}{3}$:del af Sundsjö socken.....	24,000.
Kyrkås	21,000,
Lith	126,000,
Häggenäs	86,000,
Föllinge	389,000,
Offerdal	236,000,
Rödön	0,000,
Ås	0,000.

= 882,000 Tunnland,

eller tillsammans 1,441,000 tunnland skogbärande mark, som gifver trävarutrafik åt denna bansträckning. Således finnes det efter det vestra alternativet »Ånge—Gällö—Östersund—Näskott» 2 à 300,000 tunnland och efter det östra alternativet »Torpshammar—Håsjö—Stugun—Lith—Näskott» 1,441,000 tunnland skogbärande mark eller, om man räknar efter arealen, öfver 2,000,000 tunnland, impedimenter inberäknade.

Efter det *östra* alternativet finnas minst 13 tillförselleder och 19 vattenfall; efter det *vestra* deremot, så vidt jag vet, inga. Förfäktarne af vestra alternativet behagade uppgifva några sådana om de kunna. Hvad den odlade jorden beträffar, så vågar jag påstå, att de flesta odlingslägenheterna förefinnas efter det östra alternativet. Ty Hellesjö, Håsjö, Ragunda, Stugun, Lith och Hammardal äro de främsta socknarne i Jemtlands län och de, som kunna utveckla ett storartadt jordbruk i jemförelse med länets öfriga socknar.

Herr Nordenfelt säger vidare i sin reservation: »Då dertill kommer, att befolkningen i dessa trakter (efter det östra alternativet) är så obetydlig och så spridd, att densamma icke kan bereda banan någon synnerlig trafik, så skulle å denna bandel, mellan Torpshammar och Näskott, af omkring 17 mils längd, så vidt jag kan inse, inkomsterna af trafiken icke ens förslå att betäcka de löpande utgifterna». Men huru förhåller det sig då med denna folkmängd efter det östra alternativet, som skulle vara så spridd och obetydlig i jemförelse med folkmängden utefter det vestra alternativet? Jo, af jernvägsbyggnads-

Angående
norra stam-
banans sträck-
ning.
(Forts.)

styrelsens tabeller framgår, att utefter det senare alternativet utgöres folkmängden, räknad efter 2 mils rayon, i socknarne Borgsjö, Hafverö, Bräcke, Refsund, Bodsjö med Nyhems kapell, Sundsjö, Näs och Lockne 11,964 personer:

	Folkmängd.	Tillväxt under 33 år:
Borgsjö socken	3,464	— 76 %,
Hafverö	1,382	— 75 %,
Bräcke	1,065	— 81 %,
Refsund	1,261	— 20 %,
Bodsjö med Nyhems kapell	1,154	— 136 %,
Sundsjö	1,313	— 79 %,
Näs	900	— 33 %,
Lockne	1,425	— 27 %.
	<hr/>	
	= 11,964,	

hvaremot den utefter det östra alternativet i socknarne Torp, Stöde, Holm, Liden, Hellesjö, Håsjö, Fors, Ragunda, Stugun, Lith och Häggenås utgöres af icke mindre än 24,964 personer:

	Folkmängd.	Tillväxt under 33 år.
Torps socken	6,258	— 65 %,
Stöde	3,272	— 74 %,
Holm	1,045	— 79 %,
Liden	2,012	— 54 %,
Hellesjö	1,512	— 122 %,
Håsjö	767	— 68 %,
Fors	1,667	— 97 %,
Ragunda	3,053	— 119 %,
Stugun	1,425	— 133 %,
Lith	2,263	— 34 %,
Häggenås	1,690	— 60 %,
	<hr/>	
	= 24,964,	

således af mera än dubbelt antal, i jämförelse med det vestra. I fråga om folkmängdens tillväxt under de tretiotre åren mellan 1840 och 1873 har den inom Hellesjö ökats med 122 procent, inom Ragunda med 119 procent och inom Stugun med 133 procent. Hvad bevisar då detta? Jo, att dessa socknar, som hafva sämre eller inga kommunikationsleder, inom sig måste hafva något, såsom odlingsbar jord m. m., som gör att folkmängden der blifvit så talrik. Deremot har i fråga om den vestra sträckningen folkmängden t. ex. i Refsund under samma tid ökats endast med 20 procent. Visserligen utvisa tabellerna, att inom Bodsjö socken med Nyhems kapell folkmängden stigit med 136 procent, hvilket således skulle tala till förmån för denna sträckning. Men denna uppgift har tillkommit genom ett misstag, för hvilket jag dock icke vill klandra Jernvägsbyggnadsstyrelsen, då den icke med uppsåt lärer låtit komma sig till last ett sådant falsarium. Misstaget består deruti, att man sammankedjat detta kapell med Bodsjö socken, från hvilket det dock ligger långt aflägsset, då det rätteligen hör till Refsund och är beläget invid Ulfsjö by ej långt från Hellesjö socken. Således kan ej heller i fråga om folkmängdens tillväxt det vestra alternativet tåla

någon jemförelse med det östra, oaktadt det förra under många år haft goda kommunikationer, som bort kunna befordra så väl industri och odling, som ökad befolkning.

Herr Nordenfelt yttrar vidare:

Äfven med flottleden på Indalselven från Storsjön synes jernvägen kunna täfla om det vestra alternativet antages, emedan genom försäkring vid Storsjön och frakt på jernväg vunnas en betydligt bättre beskaffenhet af det sågade virket och minskade förlagsräntor, hvilka fördelar tillsammans synas väl uppväga den skilnad i transportkostnad, som eger rum till fördel för flottleden.

Det har likaledes blifvit ådagalagdt, att försäkring på stället och transport på jernväg till Sundsvall af timmer från Refsunds sjön skulle, om det vestra alternativet antages, gifva betydligt större behållning, än flottning af samma timmer till kusten och dess försäkring derstädes, samt att för timmer från Ljunga-elf ofvan Angesjön jernvägen kan ingå i allvarlig täflan med flottleden, om timret sagas vid Ange. För upptagande af sliper, byggnadstimmer och kol ligger äfven den vestra linien mycket bättre, än den östra, emedan man i större mängd och med mindre kostnad kan erhålla dessa varor kring stränderna af Hafverösjöarne, Refsunds sjön och Storsjön, än utefter det östra alternativet.

Jag har i det föregående nämnt huru det förhåller sig med skogstillgången från Refsunds sjön å linien Ange—Gällö. Jag ber nu få tillägga, att dessa stora skogstillgångar, som man påräknar för att fylla trafiken å jernbanan från Refsunds sjön, möjligen snart nog icke mera finnas till. En underlättad kommunikation sasom hästbana eller dylikt mellan Refsunds sjön och sjön Näkten eller Storsjön skall helt säkert tillföra den sistnämnda de trävaror, som äro tillgängliga inom Refsunds sjöns område; för astadkommande af detta lärers redan bolag vara i fråga, hvilket bolag kommer att vid Ytterå eller Qvisle anlägga ångsåg till förädling af dessa skogstillgångar och de som finnas inom socknar söder om Storsjön för att sedan på jernväg afsändas till Trondhjem. Att förädladt trävirke kan från Storsjön öfverföras till Trondhjem har Jernvägsbyggnadsstyrelsen antagit kunna ske med fördel. Och skulle detta verkligen gå i fullbordan som jag nu angifvit, hvilken trafik har väl då denna bana »Ange—Gällö» att upphemta, när dertill kommer att någon trafik af trävaror på linien »Gällö—Östersund—Näskott» ej är att påräkna? Hvad har då denna bansträckning att erbjuda jemförd med den östra? Om deremot de trävaror, från omkring 900,000 tunnland skogbärande mark som tillföras linien »Stugun—Lith—Näskott» från Hårkens, Långens, Örans m. fl. vattendrag, förädlas vid Senneås, Skärhälls eller Medskogsforsarne, så skola dessa trävaror i sin förädlade form kunna föras på jernbana till norsk hamn och lemna åt dessa socknars skogegande befolkning en dubbel inkomstkälla, emot hvad nuvarande priser kunna bereda och lemna åt stambanan en storartad inkomst. I detta afseende har min vän Hans Andersson i Bringåsen åtskilliga uppgifter att meddela angående transportkostnaderna, försäljnings- och fraktprisen i Trondhjem m. m., som jag tror på ett nöjaktigt sätt skola bevisa Eder, mine Herrar! att min uppfattning i denna sak är den rätta.

Angående
norra stambanans sträckning.
(Forts.)

Angående
norra stam-
banans sträck-
ning.
(Forts.)

»Inom Ramsjö och Hafverö socknar», säger vidare Herr Nordenfelt, »ligga nära det vestra alternativet kronoparker med en areal af tillsammans 291,827 kvadratref eller 52,112 tunuland, hvilka genom antagandet af detta alternativ skulle komma att stiga högst betydligt i värde och afkastning. Deremot eger Kronan utefter det östra alternativet endast några mindre kronoparker och boställshemman».

Hur det verkligen förhåller sig härmed, skall jag visa genom att anföra några siffror ur skogskommitténs tabellariska uppgifter sid. 10 lit. B. d. Enligt dessa uppgifter finnas efter tvärbanan inom det vestra alternativet boställen med 300,378 qv.-ref och kronohemman med 32,251 qv.-ref, eller en areal af tillsammans 332,629 qv.-ref, hvaremot inom det östra alternativet, »Torpshammar—Håsjö—Stugun—Lith—Näskott», finnas boställsskogar med 313,342 qv.-refs areal, kronohemman med 22,929 qv.-refs och kronoöfverloppsmarker med 287,296 qv.-refs areal; således inom östra alternativet tillsammans 623,567 qv.-refs areal mot 332,629 inom det vestra.

Herr Nordenfelt säger vidare:

»Hvad beträffar Kongl. Maj:ts framställning derom, att, i händelse linien öfver Ånge och Östersund af Riksdagen föredrages, Riksdagen ville medgifva »att derjemte må byggas en jernväg från Gällösundet i nordostlig riktning till Håsjö, finner jag, att afgörande skäl saknas att nu fatta ett sådant beslut. Ty *dels* bör man kunna antaga, att Riksdagen, då tiden därför är inne, kommer att bevilja anslag för Norra stambanans fortsättning, åtminstone till Ångerman-elfven, *dels* läser denna fortsättning, om den nu beslutas, icke komma att verkställas förr än om beslutet uppskjutes, *dels* läser Håsjö icke ens för kort tid kunna vara någon lämplig slutpunkt på denna bana, och *dels* är det mycket möjligt, att fullständigare undersökning och utredning å denna sträcka kunna ådagalägga, att hvarken Gällösund är den fördelaktigaste utgångspunkten eller Håsjö en punkt som lämpligen bör beröras af stambanan, helst ett sydligare och östligare läge af hela denna linie sannolikt skulle betydligt förkorta afståndet efter jernvägen från Stockholm till Ångerman-elfven».

Om detta yttrande fälts af en annan person än af denne, hvilken är ingenjör, skulle jag mindre förvånat mig öfver detsamma, än jag nu gör, ty han bör väl veta, att de norrländska höjderna och bergen gå i samma riktning, som floderna, och att annan riktning för en stambanas sträckning, än den öfver Håsjö, icke finnes. Indalselven kan nemligen icke öfvergås på något annat ställe mellan det s. k. *döda fallet* (sjön Gesundens gamla utlopp) och Bergeforsen vid Bottenhafvet, enär denna elfs djupa dalgång och de höga bergen å ömse sidor härför lägga öfverstigliga hinder.

Den, som vandrat omkring i dessa trakter och förskaffat sig kändedom om landets beskaffenhet, måste uppfatta detta yttrande endast som en illusion. Reservanten förmenar, att möjligen en annan sydligare och östligare sträckning af stambanan skulle kunna befinnas fördelaktigare än någon af de nu föreslagna sträckningarne. Jag tror mig förstå hvad han härmed menar, nemligen att den gamla B-linien skulle kunna åter upptagas. Detta är ett löfte, som numera framhålles af det vestra alternativets förfäktare och som väl aldrig kan uppfyllas.

Norrland fordrar icke mer än *en* stambana, men fordrar att den skall förläggas i den riktning som bäst gagnar landet, och detta sker om stam- och tvärbana förenas i *Håsjö*; der förmedlas allas intressen; de norra orterna få bekväm väg till Vesterhafvet, liksom söderut, utan att Jemtlands fördel i nämnvärdt afseende åsidosättes. Från *Håsjö* kan banan fortsättas norrut till Sollefteå och beröra Helgumsjön, den viktigaste beröringspunkten för en stambana inom Ångermanland.

Angående
norra stam-
banans sträck-
ning
(Forts.)

Vidare yttrade denne i reservationen:

»Efter öfvervägande af alla dessa förhållanden och synnerligen med afseende derpå, att det vestra alternativet har ett betydligt större trafikområde, samt otvifvelaktigt lemnar ett vida bättre ekonomiskt resultat än det östra, finner jag mig böra föreslå» etc.

Efter hvad jag förut yttrat i saken, kan jag naturligtvis icke annat än protestera mot ett sådant utlåtande, ty utefter det vestra alternativets sträckning finnes hvarken skogstillgång, folkmängd eller odlingsbar jord, jemförliga med de traktens, hvilka det östra alternativets sträckning genomlöper. Denna framställning är således bygd på samma lösa och felaktiga grunder, som Herr Nordenfelts reservation i öfrigt, liksom deras åsigt, hvilka med honom instämt.

Till sist vänder jag mig emot reservanten Herr Rundbäck med några ord. Han har behagat instämma med Herr Nordenfelt i dennes reservation och mina anmärkningar mot den senare gälla också honom. Han har emellertid varit nog vänlig att göra ett kort besök i Sollefteå, och jag tackar honom derfor; men han har dervid funnit, att afståndet från Sollefteå till den stora segelleden skulle utgöra tio mil. Häri har han dock misstagit sig, ty afståndet är endast omkring tre mil, ty till Nyland kunna de största fartyg anlöpa, och den sex mil långa segelleden från Bottenhafvet till Nyland är ej att anse annat än som en fjord, hvars vattenhöjd är lika med Östersjön.

Man har ock här åberopat åtskilliga broschyrer, som i denna fråga från trycket utkommit och, jag har nu i min hand en af dem, utgifven af en person vid namn Sandell, hvilken troligen är densamme, som under föregående veckor varit en så villig tjensteande i sammanbindningsbanan, der han många gånger funnits mycket tjenstaktig och mycket docerande. Har han således af rent nit för den vestra bansträckningen och af egen drift utgifvit denna broschyr? Jag lemnar detta derhän. Vill man försvara en dålig sak, då fordras ovilkorligen andra skäl, än denna broschyr innehåller.

Jag får bekänna, att jag icke förstår allt i hans broschyr, äfven om det algebraice bevisas. Jag har dock funnit, att han vill söka ställa Stugun i skuggan och nedsätta värdet af Stugun—Lith—Näskottlinien, ty han påstår, att alla trävaror från dessa trakter absolut skola fraktas på Indalselven till Sundsvall i oförädladt skick. Ja han går så långt i sin ifver, att han, tvärt emot byggnadsstyrelsen, säger att trävaror i förädladt skick svårligen kunna föras från Storsjön till Trondhjem och naturligtvis så mycket mindre från Stugun. Man får väl antaga, att han menat detta; i annat fall är hans broschyr af noll och intet värde. Stugun är den punkt, som utgör Östersunds achilleshäl. Det ligger i Östersunds intresse att nedsätta Stugun, för att göra Östersund sjelft stort. Östersund erbjuder emellertid icke någon

Angående
norra stambanans sträckning.
(Forts.).

trafik; det har väl landshöfdingeresidens och elementarläroverk, förutom vänliga människor — något som för öfrigt hela Jemtland eger — detta är allt. Östersund har en folkmängd af 1,800 personer; för denna lilla befolkning skulle nu Hällesjö, Häsjö, Ragunda, Stugun, Lits, Häggenås och Hammerdals socknar förnekas fördelen af en jernbana, då såsom exempel ensamt det lilla Hällesjö eger en nästan lika stor folkmängd, eller 1,500 personer.

Hvad manar då att draga banan öfver Östersund? Jo, säger Byggnadsstyrelsen, att denna stad är Jemtlands hufvudstad. Detta är visserligen vackert så, men dock icke ensamt tillräckligt skäl att draga banan dit. Dess utmärkta hamn och stora handel, säges det vidare; hvad hamnen vid Östersund beträffar, så finnes en lika god sådan vid Ytterå, och ingen må söka inbilla sig, att södra Jemtlands produkter komma att först fraktas till Östersund, för att derifrån föras till Trondhjem, 3 à 4 mil längre väg än öfver Ytterå. Ytterå skall blifva en medtäflare med Östersund, det kan ej hjälpas och att på ett så konstladt sätt söka åstadkomma affärsrörelse i Östersund, som genom att draga banan direkt dit och derigenom föröka transitovägen med omkring en mil torde ej lyckas. Den staden kan, likaväl som de öfriga norrländska städerna, nöja sig med en bibana; för min del kan jag icke gå in på att banan drages till Östersund, förbi de ofvan nämnda stora socknarne, helst dessa socknar äro de förnämsta i Jemtland, både i afseende på jordbruk och industriel utveckling. Emellan Litselfven och Ströms vattendrag ligger Jemtlands mest odlingsbara jord. Hammerdals socken ensam är, som man plägar säga, jemförlig med ett litet hertigdöme. Broschurförfattaren anser att jernbanan skulle erhålla en stor trävarutrafik från Ange. Om så skulle ske, det jag högeligen betviflar, så skall denna trafik icke tillföras banan på linien Ange — Wälje — Hybo söderut, icke eller på linien Ange — Gällö — Östersund vesterut, utan Ljungelfvens trävaror skola framdeles, som hittills flottas till Stödesjön och der möjligen upptagas till någon del på Sundsvalls — Torpshammar-banan. Byggnadsstyrelsen har bifogat sitt betänkande en uppgift af Herr Severin Axell, öfver flottningskostnaderna för trävaror från Ange till Ljungans utlopp. Jag ber att få något litet beröra denna uppgift. Han ställer sina beräkningar sålunda:

»Från Borgsjösjön efter linien 1.

Bjelke per 28 kubikfot:

per vatten	{	Flottningskostnad till Ljungans utlopp	0,70	2,38».
		1 ¹ / ₂ års ränta å värdet 12 kronor.....	1,08	
		5 % skada	0,60	

Nu har han här beräknat 1¹/₂ års ränta, men för att lugna sitt samvete bifogar han en anmärkning af följande innehåll:

»Af virke levererad i Angesjön före midsommar kunna ³/₄-delar påräknas i början af Oktober vid Ljungans utlopp. Resten följande sommar».

Detta oaktadt påför han flottningskostnaderna med 1¹/₂ års ränta ehuru ³/₄-delar af virket kan framkomma på några månader. Att bygga ett förslag på så lösa beräkningar är i allmänhet ganska vanskligt.

Jag vill icke längre trötta den ärade Kammaren, då jag nu tror mig hafva visat, att Herr Nordenfelts reservation stöder sig på oriktiga och osanna grunder, hvadan resultatet af hans beräkningar följaktligen äfven blifvit felaktigt.

Jag är tacksam för Stats-Utskottets bemödande att sätta sig in i denna fråga, oaktadt den korta tid det haft sig anvisadt att behandla densamma, samt att det antagit Kongl. Maj:ts alternativ »eller» med den verkliga förbättring af bibana till Östersund, hvarigenom Jemtlands förnämsta socknar få åtnjuta de fördelar som tvärbanan kan åstadkomma.

Jag yrkar bifall till Utskottets förslag.

Herr Peter Olsson: Jag skulle icke hafva kastat mig in i denna s. k. järnvägsstrid, ehuru jag anser frågan vara af en synnerlig vikt, så vida jag icke ansett det vara min skyldighet, då jag varit med på afdelningen i Stats-Utskottet vid frågans utredning, och sedermera äfven närvarit då beslutet fattades i Utskottets plenum.

Då frågan förevar på afdelningen, var det två omständigheter, vid hvilka afdelningen fästade sin uppmärksamhet. Den första, att den Kongl. propositionen så sent inkommit till Riksdagens behandling. Då man nemligen tog i betraktande frågans stora vikt, den tid och det arbete, som oundgängligen behöfves för att sätta sig in i densamma, må det icke förefalla någon underligt, att man kom att fästa sig vid denna omständighet. Jag vill dermed icke hafva uttalat något klander mot Kongl. Maj:ts regering, ej heller mot de personer, som haft att före Regeringen behandla frågan, emedan jag förmodar att giltiga skäl till dröjsmålet förefunnits. Jag vill endast säga, att den tanken genast uppstod hos afdelningen, att man borde uppskjuta en så vigtig fråga, då man icke ansåg sig hafva tillräcklig tid att egna åt densammans behandling.

Det andra förhållandet hvarvid afdelningen fästade sin uppmärksamhet, var den, att Kongl. propositionen innehöll *två* olika förslag. Det kunde icke verka annat än en viss tveksamhet inom den afdelning, som hade att i detalj behandla denna fråga, då den såg, att Kongl. Maj:t framställde två alternativ. Jag vill icke heller härmed hafva uttalat något direkt klander mot Kongl. Maj:ts regering, emedan jag tager för gifvet, att äfven till denna dubbelhet funnits giltig anledning.

Då frågan behandlades på afdelningen, så lag den åtgärden nära till hands, att man gick tillbaka till frågans ursprungliga ställning, de yttranden, som afgäfvos då frågan första gången väcktes. Det visade sig då, att det första alternativet af Kongl. Maj:ts förslag, eller Gällösund—Häsjö, var någonting alldeles nytt. Jag klandrar icke heller denna framställning om en ny, eller kanske rättare två nya linier, emedan jag är öfvertygad om, att äfven till denna framställning funnits skäl.

Jag ber likväl att få fästa uppmärksamheten på de åsikter, som Herr Civil-ministern, uti den år 1873 till Riksdagen afåtna nådiga propositionen, uttalade med afseende på den sträckning, som Utskottet här föreslagit. I den proposition, som riksdagen 1873 mottog, talas

*Angående
norra stam-
banans sträck-
ning.
(Forts.)*

Angående
norra stam-
banans sträck-
ning.
(Forts.)

ingenting om det vestra alternativet, men väl om, huruvida det icke vore lämpligare att draga den norra jernbanan, som då benämndes tvärbana, österut. Jag vill i förbigående nämna, det jag nästan trott, att benämningen »tvärbana» nu skulle hafva upphört, emedan jag icke kan förstå, att denna benämning stödde sig på något annat, än den omständigheten, att banan ursprungligen var föreslagen till att blifva smalspårig; sedan detta nu blifvit ändradt, borde den väl åter kallas stambana. Detta är emellertid något som är af mindre betydelse.

Emellertid yttrar Civil-ministern uti det nyssnämnda proposition bifogade statsrådsprotokoll, sedan han förut afhandlat, huruvida man i framtiden kunde draga linien mera nordligt eller nordostligt mot Sollefteå: »Mera skäl för sig synes mig den särskilda mening hafva, som påyrkar tvärbans dragande norrut till Håsjö och först der vesterut. Om nemligen i en framtid från samma ställe anlades en hibana af omkring sex mils längd öfver Indalselven till närmaste punkt vid Angermanelfven eller Sollefteå skulle de ifrågakända banorna komma i beröring med fyra särskilda flodområden, nemligen Ljusnans, Ljungans, Indalselvans och Angermanelvans, hvilken förbindelse komme att mäktigt bidraga till höjande af trafiken å dessa banor, som deremot enligt den för närvarande undersökta riktningen skulle endast träffa Ljusnans och Ljungans vattendrag». Det synes här tydligt, hvad också framgår af den Kongl. propositionen i sin helhet, att man icke förut tänkt på den vestliga linien utan just på den som Utskottet här föreslagit; ty man fästade då uteslutande afseende på att Norrland skulle erhålla en jernväg och icke i första hand att finna kortaste vägen till Trondhjem. Man förbisåg väl icke fördelen af att komma till Trondhjem, som har isfri hamn och hvarifrån trafiken på utlandet kan i allmänhet drivas lättare och billigare, utan man afsåg hufvudsakligast att tillgodose Norrland med en sådan jernbana som det verkligen behöfver. Jag delade då dessa åsigtter, och då frågan förevar vid 1873 års riksdag förordade jag varmt ett dylikt förslag, emedan jag hyser den uppfattning om jernvägar i allmänhet, att de icke blott bidraga till landets utveckling, utan äfven säkerligen komma att i framtiden lemna en betydande afkastning, så att jag i detta hänseende icke delar Herr Grefve Sparres farhågor för inkomsterna af jernvägarne, men deremot delar hans åsigt derutinnan att man med omsorgsfull försigtighet bör behandla frågan om sjelfva banans sträckning.

Sedan vi på afdelningen behandlat frågan från denna synpunkt, togo vi i öfvervägande svårigheterna för de olika bansträckningarne i tekniskt hänseende. Det visade sig då, — såsom af det föreliggande betänkandet kan inhemtas — att då man slår ihop det första och andra alternativet af Kongl. Maj:ts proposition, stigningarne på de olika linierna, hvilka man anser medföra så synnerligen stora betänkligheter, äro ungefärligen desamma. På det första alternativet äro förhållandena mindre gynsamma på en del och bättre på en annan del af linien, samt tvärtom på det andra alternativet, så att, om man slår ihop de olika stigningarne på hvardera linien, såsom Utskottet gjort, kan skillnaden vid jemförelse emellan de olika linierna icke sägas förtjena något afseende. Skulle man anse, att fördelen vore på

någondera sidan, så tror jag, att den skulle komma det andra alternativet till godo, emedan dels väglängden här är kortare och dels kostnadsförslaget något billigare.

Sedermera förekom frågan om den trafik, man kunde på de olika linierna beräkna. Jag vill icke i detta afseende ingå i några närmare detaljer; ty det förefinnes så väsendtligt olika uppgifter, beroende på den beräkningsgrund, hvarifrån man utgår, att det är svårt att tillerkänna den ena uppgiften större betydelse än den andra. Emellertid anhåller jag att få uttala den åsigt såsom min fullkomliga öfvertygelse, att trafiken på den af Stats-Utskottet föreslagna bansträckningen efter alla för handen varande förhållanden, uppgifter och beräkningar böra blifva lika tillfredsställande, som någonsin den vestliga, och jag är till och med öfvertygad, att de största utsigterna för trafik böra kunna beräknas för den linie, som af Utskottet blifvit föreslagen.

Mot det första alternativet har jag den anmärkningen att det skulle medföra en bibana, hvilken skulle särskildt trafikeras, något som är förenadt med betydlig kostnad, hvilken icke torde komma att uppvägas af inkomsterna. Med afseende å det vestra alternativet måste jag jemväl gifva en del af den projekterade banan, nemligen den mellan Torpshammar och Ånge namn af bibana, som kommer att såsom sådan särskildt trafikeras, en anordning, hvilken är förenad med stora kostnader.

Hvad de olika orternas befolkning och dermed sammanhängande omständigheter beträffar, har frågan derom i betänkandet blifvit fullkomligt utredd, och jag tror att dessa omständigheter tala för det östra alternativet eller det af Stats-Utskottet förordade. Jag har i detta afseende varit af olika mening med Utskottsmajoriteten endast i en detalj, nemligen i fråga om direkt eller indirekt beröring med Östersund. Da Jemtlands landsting beslutat bidraga med 900,000 kronor, så synes mig både rättvisa och billighet bjuda, att också Jemtlands huvudstad får *direkt* beröring med den norrländska stambanan. Bygges en bibana till Östersund, så har man ådragit sig de kostnader, dess trafikera särskildt utan sammanhang med huvudbanan måste medföra. Visserligen medgifves att terrängen från Dusväsviken till Östersund är mindre lämplig, men man skulle vilja hoppas att genom noggranna undersökningar möjligen en sträckning öfver gynsammare terräng der i trakten kan uppsökas. I alla fall kan terrängens mindre lämpliga beskaffenhet icke utöfva det inflytande på min åsigt, att jag vill underlåta gå direkt på Östersund, hvilket Kongl. Maj:t också föreslagit uti andra alternativet och såsom jag tror på ganska goda skäl.

Jag sade i början af mitt anförande att inom afdelningen var stark fråga om att tillstyrka ett uppskof med frågans afgörande, men äfven vid ärendets föredragning i Utskottet gjorde sig samma mening gällande, och om man icke ansett ett förslag i sådan riktning af formela skäl olämpligt, så hade den åsigten troligen samlat kring sig en majoritet. Det hade nemligen i så fall kunnat inträffa att Kamrarna sagt, att först sedan frågan blifvit utredd och diskuterad, vilja vi fatta beslut, huruvida frågan skall uppskjutas eller icke. En återremiss hade då blifvit följden, och man hade förlorat en dyrbar tid.

Angående
norra stam-
banans sträck-
ning.
(Forts.)

Angående
norra stam-
banans sträck-
ning.
(Forts.)

För min del uttalade jag emellertid den åsigten, att Utskottet borde föreslå ett uppskof, och jag gjorde det, emedan, oaktadt jag af bästa förmåga sökte sätta mig in i frågan, jag dock funnit att jag behöfver närmare känna till atskilliga omständigheter, för att med visshet kunna fatta mitt beslut. Jag tvekar derföre icke att, om proposition framställes om det yrkande i sådant syfte, som här afgifvits, rösta för detsamma. Man har sagt att Riksdagen derigenom skulle kasta in frågan i kommande strider. Man har äfven talat om att man kan jemka på sina åsikter, för att i en eller annan fråga få en återtjänst. Jag erkänner att sådant kan ske, men tror icke att dylika strider och kastningar kunna undvikas. Så länge det enskilda intresset spelar en så stor rol som det i allmänhet gör, så finnes alltid någon fråga, som kan gifva anledning till dylika missförhållanden. När frågan om sträckningen i det stora hela af Norrlandsbanan är afgjord, återstår frågan om särskilda delar deraf att strida om, och då allt detta är slut, finnes alltid något annat ämne, som kan uppväcka strid. Emellertid tror jag att, då en fråga är af så genomgående vigt som den föreliggande, man gerna må strida, ty frågan vinner derigenom i utredning.

Till en sådan utredning finnes för närvarande icke tid och — jag skulle våga tillägga det — ej heller fullt tillfredsställande material. Jag är således helt och hållet af den åsigten, att frågan bör uppskjutas; och jag föreställer mig att ett dylikt uppskof eller — hvilket för det närvarande är detsamma — afslag å Kongl. Maj:ts proposition, skulle lända till fördel för den viktiga frågan.

Jag anser mig slutligen skyldig att genmäla den förste talaren, som här hade ordet. Denne talare klandrade Stats-Utskottet; och det vill nästan synas mig, som hade den starka sidan af hans anförande legat uti just detta klander. Hans ogillande af några uttryck i redaktionen af den nu förevarande punkten i Utskottets utlåtande anser jag fullkomligt berättigadt och skall söka visa hvori felet består, men vill dock hemställa till en i det parlamentariska lifvet så hemmastadd riksdagsman som han, huruvida det kan vara rätt att ensamt på den omständigheten, att uti ett utskottsbetänkande felaktigheter i afseende på redaktionen insmugit sig, vilja grunda en bevisning, gående ut på att vederlägga den sak Utskottet förordat. Jag tror att en sådan slutsats är lika innehållslös som opraktisk. Han nämnde derjeme, att det skulle vara förenadt med stora svårigheter att bygga en jernväg i en trakt, der höjden öfver hafvet är så betydlig på sina ställen som 1,300 fot, såsom förhållandet är med sträckningen Wälje—Torpshammar. Denna sträckning är i detta hänseende mycket ofördelaktig — jag medgifver det — men höjden öfver hafvet är dock i alla fall, som sagdt, icke mera än omkring 1,300 fot. Terrängen erbjuder således visserligen en viss vansklighet, då det är fråga om ett företag af den art som en jernvägsanläggning, men trakten omkring Nässjö t. ex. ligger, om jag icke missminner mig, föga lägre, nemligen 1,100 fot öfver hafvet, och ändå har man der kunnat bygga och trafikera en jernväg. Jag tror således icke, att den omständigheten att sträckan Wälje—Torpshammar beträffande terrängförhållandena är mindre gynnsam, bör vara någon tillräcklig grund till att förkasta den

östra linien och gifva den norra stambanan en annan riktning från Hybo till Näskott, en riktning som — jag upprepar det — tillsammans med de öfriga sträckningarna i sin helhet icke är mera tillfredsställande, utan snarare tvärtom.

Jag nämnde att jag skulle rätta de af talaren på Jemtlandsbänken anmärkta felaktigheter, beträffande vissa uttryck i den nu föredragna punkten af utlåtandet. Den ärade talarens klander mot Stats-Utskottet var så till vida befogadt, som Utskottet här föreslagit, att Riksdagen skulle besluta ett »af» i stället för ett »att» och uteglömt orden »skall dragas» efter orden »jernbana». Klämman var först skriven på ett sådant sätt, att den innehöll en framställning om att en bana skulle byggas. Men då beslut härom redan förut blifvit af Riksdagen fattadt, så fann man vid närmare eftersinnande, att något ytterligare beslut härom ej erfordrades, utan blott en bestämelse om hvar banan skulle framdragas. Man ändrade derföre den första delen af klämman i första punkten, men glömde dervid att i den senare delen af punkten insätta »att» i stället för »af». Härei består således hela den af talaren på Jemtlandsbänken klandrade »utskottssvenskan».

Ehuru jag, såsom af min reservation framgår, icke i alla delar instämt i Stats-Utskottets hemställan i denna punkt, vågar jag således hos herr Talmannen anhålla om den förändring att, då proposition på bifall till densamma framställes, den felaktighet i redaktionen, som af Herr Nils Larson blifvit anmärkt, blifver rättad, så att sista delen af punkten måtte komma att lyda sålunda: »äfvensom att en jernbana drages från Håsjö till Dusnäsviden och vidare derifrån norr om Östersund till Näskott med bibana till Östersund». Jag gör detta förslag på uppdrag af de ledamöter i Stats-Utskottet, hvilka till alla delar varit ense om Utskottets förslag. Sjelf har jag, som Herrarne finna, i afseende på banans indirekta beröring med Östersund, anmält min reservation mot Utskottsmajoritetens hemställan; och det kan derföre icke missförstås — hoppas jag — om jag hos Herr Talmannen framställer en anhållan om denna ändring i Utskottets förslag. På samma gång förbehåller jag dock mig rätt att framdeles under diskussionen möjligen göra en hemställan om proposition på bifall till min reservation. Jag vill icke göra ett sådant yrkande nu, af det skäl, att genom ett dylikt förslag utom de många, hvilka redan föreligga, möjligen splittra meningarna ännu mera och bidraga till frågans intrasslande. Men skulle jag finna min åsigt i afseende på den indirekta beröring, banan, enligt Utskottets förslag, skulle få med Östersund, delad af andre Kammarrens ledamöter, skall jag, som nämndt, längre fram under öfverläggningen göra en framställning i sådant afseende.

Jag vill nu icke längre upptaga Kammarrens tid, utan vill endast säga, att det må tillåtas mig än en gång uttala, det jag tror, att hvar och en som är mindre viss om huru han bör afgifva sin röst i frågan, kanske skulle handla bäst och klokast, om han biträdde deras åsigt, hvilka önska ett afslag eller — hvilket för närvarande dermed är liktydigt — ett uppskof. Frågan kan i alla fall behandlas af nästkommande riksdag; och under tiden kunna, såsom Grefve Sparre erinrat, nya undersökningar och förberedande åtgärder vidtagas. Hvad beträffar den förlust i tid, som af ett sådant beslut skulle följa, tror jag

*Angående
norra stam-
banans sträck-
ning.
(Forts.)*

*Angående
norra stam-
banans sträck-
ning.
(Forts.)*

ej heller att sådana omständigheter äro för handen, som böra afhållfrån ett uppskofsbeslut, likasom jag å andra sidan är fullkomligt öfvertygad om att de redan förut vid denna riksdag, för banan anslagna medlen mycket väl skola kunna för ändamålet användas, enligt hvad öfveringenjören vid jernvägsbyggnadsstyrelsen sagt mig, på den redan beslutade och således oomtvistade sträckningen.

Jag skulle således för min del helst önska uppskof med beslutet, d. v. s. afslag, men förbehåller mig att, derest ett sådant beslut ej skulle hafva utsigt att vinna Kammarens bifall, framledes få begära bifall till min vid betänkandet fogade reservation.

Herr Bäckström: Det lär af många blifvit ansedt temligen besynnerligt, att norrländingarne, och i synnerhet norrbottningarne, skulle fästa så stort afseende på läget af en jernbana, som skulle sträcka sig genom den mellersta delen af Norrland; men detta torde dock icke vara så besynnerligt, under den förutsättningen att en stambana kommer att sträcka sig ända upp till de nordligaste trakterna af denna så vidsträckta del af riket. Skulle stambanan norrut deremot afslutas med den nu ifrågasatta sträckningeu och icke fortsättas längre åt norr, så vore det ganska naturligt att norrländningarne i allmänhet, och således äfven innevånarne i det län, jag har äran representera, ej särdeles mycket skulle bekymra sig, om hvilken sträckning man gäfvé åt den nu ifrågavarande delen af samma bana. För egen del tror jag emellertid, att under den först nämnda förutsättningen, att banan kommer att framdragas äfven till de inre nordligt belägna delarne af Norrland, det är af den allra största vigt att densamma icke kommer att läggas så långt ifrån kusten, att det för norrländningarne blir omöjligt att mellan stambanan och städerna vid kusten åstadkomma bibanor. Ty blir stambanan dragen så långt från kusten, att det blir omöjligt för kustboarne att här och der, hvarest bibanor behöfvas, anlägga sådana, så är den norrländska stambanan helt och hållet förfelad; och detta skulle blifva händelsen, om banan finge den af Kongl. Maj:t föreslagna vestra riktningen. Lägges banan deremot i den östliga sträckningen, såsom Stats-Utskottet föreslagit, så skulle den visserligen komma att ligga omkring 5 à 6 mil från kusten, men gagnet af henne för Norrlands innevånare i allmänhet skulle i alla fall blifva vida större än om hon droges inåt landet, ty det är just kustlandet som är mest befolkadt och fruktbarast och som således kan lemna banan den största trafikinkomsten. Norrland skulle vidare genom en östlig bana mycket lättare än genom en bana vesterut kunna få sitt behof af de lifsförnödenheter, hvilka det ej sjelft kan framalstra, utan måste från annat håll anskaffa, fylldt. De norrländska hamnarne tillfrysa nemligen tidigare på hösten och blifva isfria senare på våren än öfriga mera sydligt belägna hamnar i landet; och Norrland behöfver således, i synnerhet under vintern, en så snabb och nära kommunikation med den mellersta och sydliga delen af landet som möjligt. Af hvilken vigt detta är för norrländingarne kan hvar och en lätt finna, som erinrar sig hurusom under missväxtåret 1867 de för Norrlands behof reqvirerade förråden af födoämnen, som skulle komma sjövägen söderifrån, till följd af den tidiga vintern blefvo till största delen qvarliggande i Sunds-

vall och Hernösand, utan att kunna till de längre norrut belägna destinationsorterna framkomma. Att dylika transporter också äro ganska besvärliga och förenade med dryga kostnader, framgår deraf att från sistnämnda stad till den sydligast i Norrbotten belägna kommunen är en väglängd af icke mindre än 45 mil. Om nu stambanan drages så långt in i landet, att den icke kan beröra kusttrakterna, der, såsom jag nämnt, befolkningen och sålunda behofvet af hjälp i nödens stund är störst, hvartill gagnar banan väl desse da under kritiska omständigheter.

Angående
norra stam-
banans sträck-
ning.
(Forts.)

Beträffande det för det vestra alternativet anförda skälet, att det kunde för Norrland i dess helhet vara alldeles likgiltigt, om dess innevanare derigenom finge två eller tre miles längre väg till Stockholm, vill jag erinra, att om ett dylikt argument vore riktigt, detsamma skulle vara af ännu mindre betydelse för jemtländingarne, som ju i alla fall hafva en kortare väg till Stockholm än de norr om Jemtland belägna länens innevanare.

Af nu anförda skäl kan jag således för min del icke annat än instämma med de talare, som yrkat bifall till Stats-Utskottets förslag, helst jag anser detta i vida större grad än det vestra alternativet befordra det öfre Norrlands intresse. Det vestra alternativet kan efter min tanke icke skänka det öfre Norrland de fördelar, hvilka man genom jernvägsanläggningar äsyftar att bereda de orter, jernvägen genomlöper, och således i nu förevarande fall Norrland i dess helhet, sedan banan en gång blifvit färdig.

Beträffande fördelarne i öfrigt af de tvenne nu ifrågasatta sträckningarne kan jag med stöd af egen erfarenhet eller sakkännedom ej yttra mig; men det må tillåtas mig att rörande den saken anföra några siffror, hemtade ur tvenne officiella yttranden i frågan, det ena af den s. k. skogskomitén, det andra af jernvägsbyggnadsstyrelsen — hvilka siffror synas mig ganska märkliga.

Skogskomitén har i sitt betänkande sid. 83 beräknat, att samtliga skogar i Jemtlands län skulle, med skogens bestånd och oberäknadt afverkningen till husbehof, till afverkning för industriela ändamål årligen kunna lemna 18,407,190 kubikfot mogna träd och af annat virke, d. v. s. omoget, 50,368,353 kubikfot.

Jernvägsbyggnadsstyrelsen har i sitt betänkande sid. 9 uppgifvit, att från de tullkammardistrikt, som representera Helsingland, Medelpad, Ångermanland, Jemtland och Herjeådalen, i medeltal årligen exporteras något öfver 54,000,000 kubikfot virke. Detta virke skulle, enligt sid. 11 af betänkandet, representera Ljusnans, Voxnans, Ljungans, Indals och Ångermanlandselfvens flodområden.

Märkligt är att jernvägsbyggnadsstyrelsen som stöd för det af henne tillstyrkta vestra alternativet åberopat en vid dess betänkande fogad promemoria (Litt. B), enligt hvilken (sid. 7) beräknas gå genom Borgenssjön 11,000,000 kubikfot virke, genom Ångesjön $10\frac{1}{2}$ millioner och genom Refsundssjön $3\frac{1}{2}$ millioner kubikfot, eller tillhopa 25 millioner kubikfot, hvilka författaren af promemorian säger skola ökas, då jernvägen blifver öppnad, med 5 millioner kubikfot, eller till 30 millioner kubikfot virke, hvilket då skall passera den $5\frac{1}{2}$ mil långa jernvägen Torpshammar—Ånge—Bräcke. Linien N:o 2, eller den östra

Angående
norra stam-
banans sträck-
ning.
(Forts.)

sträckningen, skulle deremot icke erhålla någon trävarutrafik från Indalselfven. Då nu promemorieförfattaren synes afse endast moget virke, så skulle hans $5\frac{1}{2}$ mils jernväg trafikeras med nära dubbla beloppet af allt moget virke, som skogskomitén beräknat kunna för export vara att årligen tillgå för hela Jemtland och Herjeådalen, och med nära 50 procent, efter komiténs beräkning, af allt såväl moget som omoget virke, som, så vidt man tager skogens bestånd i betraktande, vore för industrien att tillgå från berörda län samt med mer än 50 procent af allt virke, som hittills årligen passerat Ljusnan, Voxnan, Ljungan, Indals- och Angermanelfvarne tillsammansaget. Med sådana beräkningar är det ingen konst att få stor jernvägstrafik; men orimligheten deraf lärەر hvar och en lätt kunna bedöma. Jag åtminstone kan icke förstå, huru man kan tänka, att två gånger så mycket virke, som hela Jemtlands skogar kunna lemna, skall kunna komma att transporterats på denna lilla jernvägsbit. För öfrigt må Herrarne sjelfva bedöma möjligheten häraf. De siffror jag anført äro hemtade ur handlingar.

Jag yrkar bifall till Stats-Utskottets förslag.

Herr *Pehr Nilsson* i Vittjerf förenade sig med Herr Bäckström.

Herr Hans Larsson: Det må ursäktas mig, att jag i denna fråga yttrar några ord. Jag skall vara helt kort och icke återöpa några siffror, de der, såsom jag tror, kunna ordnas hur som helst, utan endast yttra några ord i anledning af det yrkande, som här blifvit gjordt, att frågan icke måtte afgöras, utan än vidare uppskjutas.

Visserligen har en ärad talare på elfsborgsbänken förklaradt, att det icke skadar, att skriva och ljuga mycket i en sådan fråga, som den förevarande, och att deraf kunde uppstå ett godt resultat; men härvid vill jag nämna, att, då man tvistat om denna fråga alltsedan år 1870 och arbetat derpå, som jag tror både vinter och sommar på alla möjliga vis, materialier icke böra saknats för dem, som skolat utreda frågan; och att utredning icke saknats, finna vi också af de utaf Kongl. Maj:t och Jernvägsstyrelsen upprättade tabeller, hvilka lemna upplysningar i fråga om skogstillgång, areal och allt annat, som för frågans bedömande kan erfordras.

Jag sade visserligen, att jag icke skulle anföra några siffror; men jag nödgas likväl göra det med anledning af en ärad talares — jag tror han var den tredje i ordningen — Herr Malmbergs yttrande. Nog förefaller det märkvärdigt, att han kunnat komma fram med det påståendet, att icke några skogar finnas i vester utefter den vestra linien, utan att de ligga på annat håll. Hvar och en med en liten smula förstånd måste väl begripa, att det just är raka motsatsen. Det är ju i vester om denna linie som skogarne finnas, och derom behöfver man således icke tvista; och jag skall be att få nämna, huru förhållandet i detta afseende är i några orter utefter den vestra linien. Refsund och Bodsjö vid denna linie hafva 186,373 tunnland skog; flera socknar hafva mindre från 79,000 till 71,000 tunnland skog o. s. v., och hela Herjeådalen, som man också måste taga med i beräkningen, har 751,896 tunnland bärande skog; Ljusdals socken har 377,436 tunnland och Färila socken med Kårböle kapell har 188,344 tunnland

sådan skog. Jag tror likväl, att hvar och en af Kammarens ledamöter läst dessa tabeller, så att de veta, hvar skog finnes eller icke.

Det var dock egentligen om yrkandet på uppskof med frågans afgörande som jag ämnade yttra mig. Jag kan försäkra Herrarne, att så mycket talats, skrifvits och arbetats i denna fråga, att man, då undersökningar på Jernvägsstyrelsens föranstaltande två gånger — å somliga orter minst två gånger — egt rum, utom enskilda undersökningar, mycket väl nu kan afgöra frågan och lika lyckligt nu som framdeles. Det är sant, att frågan kommit fram sent på riksdagen; men vi hafva tidigt fått kartor öfver de olika sträckningarne, vi hafva haft god tid att studera så väl dem som Kongl. Maj:ts proposition och Jernvägsstyrelsens utlåtande; och jag förmodar således, att vi haft tillräcklig tid att sa sätta oss in i frågan, att vi nu kunna fälla vårt omdöme och ett slutligt omdöme om densamma.

Jag kan icke tro, att, äfven om ett uppskof beslutas, Hudiksvalls-linien någonsin kan komma att antagas; ty jag kan icke föreställa mig, att man vill göra Norrland så olyckligt, då vi veta, att icke mera än *en stambana* i Norrland kan erhållas och icke heller behöfves.

Men hvad vi vilja, det är *en stambana* midt in i landet, hvilken bana jag vill hoppas icke skall blifva en finansstöt, som talaren på elfsborgsbanken yttrade. *Det* böra vi dock besinna, att denna bana aldrig bör betraktas såsom en mycket vinstgivande affär, hvad persontrafiken beträffar. Det finnes nog rikedomar i Norrland; men hvarest äro da dessa rikedomar förlagda? Jo, de ligga i landets skogar. Få vi nu en norrländsk bana, som löper utefter kusten, så kommer icke att på densamma lastas en enda påse, ty allt hvad vi hafva att afyttra måste gå vesterut. Jag vill nämna, att i Ljusdals socken finnes en bro, der vägen öfver Ljusne elf stryker fram i riktning mot vester. Öfver den bron passerar ärligen omkring 16,000 foror; detta är litet för en jernväg, förstås, men härvid är äfven att märka att på en annan väg, som sammanstötter med denna från Ljusdal, men ej passerar nämnda bro, om något mindre, men ej betydligt derunder, nära lika många foror transporterats i vester.

Jag vill hoppas att Herrarne icke besluta sig för att uppskjuta frågans afgörande längre, ty hon har verkligen redan åstadkommit så mycket krängel och ledsamheter för Norrland, att jag tycker det kunde hafva varit nog med mindre. Tillräckligt bråk och arbete hafva icke felats i denna sak, ty jag kan försäkra att allt sedan 1871 har petitionerats, gjorts utredningar, sändts deputationer och sysslats med saken på alla möjliga vis. Man har äfven velat få en officiell undersökning af den svåra kustlinien, men, såsom jag hoppas, skola icke många af Herrarne vilja votera på oss denna sistnämnda riktning, ty skulle så ske, blefve Norrland först riktigt misslottadt på jernvägsnät.

Hvad nu vidkommer dels Kongl. Maj:ts första alternativ och dels Utskottets förslag, så vill jag säga, att jag för egen del är färdig att antaga hvilketdera som helst, ty enligt begge dessa förslag komme jernvägen att gå in i landet, i synnerhet efter det vestra alternativet, hvilket jag gifver ett stort företräde framför den af Utskottet förordade sträckningen. Men nu heter det, att den vestra riktningen är ett speciellt östersundsintresse. Hvar ligger då Östersund? Såsom

Angående
norra stam-
banans sträck-
ning.
(Forts.)

Angående
norra stam-
banans sträck-
ning.
(Forts.)

vi veta, är det en liten stad långt upp i landet. Hvem har den lilla staden till granne? Jo, Storsjön. Hvarest ligger då Jemtland? På ömse sidor om Storsjön. Men hvarför tala om så bekanta saker? I norra och vestligaste delarne af Jemtland är banans riktning redan slutligt bestämd. Men från Östersund, eller, rättare sagdt, från Näs-skott öster- och söderut är det som de stridiga riktningarne vidtaga. Utefter den medlersta af Utskottet förordade riktningen fortlöper ett vattendrag, nemligen Ragunda- eller Indalselven, som är särdeles lämpligt för flottning och saledes en farlig konkurrent till en efter flodbrädden fortlöpande jernväg. Efter vestra sträckningen är ett annat vattendrag, som icke på långt när är lika lämpligt för flottning, hvadan skogsprodukter efter detta alternativ måste uppsöka jernbanan. Jag tror, att icke någon bör vara tvehägsen i valet mellan dessa båda riktningar.

Jag ber Herrarne ännu en gång att icke längre uppskjuta afgörandet af frågan, ty nog är, det måste erkännas, i detta ämne redan tillräckligt både skrifvet och ljuget, och ingen lärer väl blifva klokare i saken, om frågan uppskjutes till nästa år. Skulle frågan återkomma till nästa riksdag, så är jag säker på — och jag vet, att man redan förbereder sig derpå — att då framställa ännu flera alternativ, t. ex. från Hybo genom Herjeådalen fram emot Rörås i Norge. Dylika förslag skola då väckas endast för att splittra meningarne, och derigenom hoppas anhängarne af den vestra linien så mycket lättare kunna genomdrifva sina planer. Men, som sagdt, vi behöfva icke mer än en jernvägslinie i Norrland.

Då jag kommer att yrka bifall till Herr Carl Ifvarssons förslag, hoppas jag att detta icke skall förefalla såsom något svårt för norrländingar, hvilka derigenom få omkring 2¹/₂ mil längre väg söderut än efter det mellersta alternativet. Mine Herrar, huru gjorde norrländingarne, när det var fråga om att bestämma sträckningen af den norra stambanans fortsättning norr om Upsala? Jo, vi beslöto oss för den krokiga linien. Vi hade genom antagande af Upsala—Margrethillbanan kunnat få en mycket ginare väg. Men kan någon menniska påstå att en stambana utefter den linien vore riktig? Den banan vi beslöto har ett rätt läge, men emellertid lade vi banan så, att vi fingo sex mils krok till Stockholm. Vi lade den på ett lyckligt ställe, och jag hoppas, att den bana, som nu är i fråga, äfven måtte blifva lagd på ett lyckligt ställe. Visserligen älskar jag mina vänner norrländingar, håller hjertligen af dem och vill dem väl, men jag kan dock icke uti denna fråga fästa något afseende vid om de få en timmas längre väg, då de fara söderut, i synnerhet om banans riktning i öfrigt blir fördelaktig så väl för staten som hela den öfriga norrländska befolkningen.

Såsom jag nämnt, yrkar jag bifall till Herr Carl Ifvarssons reservation.

Herr Berggren: Uppskof har redan af flera talare blifvit yrkad. Jag undrar ingalunda på, att flertalet af denna Kammares ledamöter, hvilka icke tillhöra de orter, som äro i fråga, allra helst nu i riksdagens sista timma, vilja på detta viga sätt komma ifrån det viktiga

afgörandet; men oväntadt var det, att en representant från Norrland, och just den, som under riksdagens lopp vid mera än ett tillfälle visat ett så förtjenstfullt nit för den bana, han förfäktat, skulle vara den förste i denna Kammare, som nämnde ordet uppskof. Jag för min del måste på det bestämdaste motsätta mig detsamma, åtminstone hvad den del af banan beträffar, som vanligen kallas tvärbanan; jag menar den mellan Torpshammar och riksgränsen mot Norge. Vill man uppskjuta afgörandet af riktningen mellan Hybo och nämnda tvärbana, så må det ske. Byggandet af denna bandel kommer i hvilket fall som helst icke i fråga förrän om 2 eller 3 år, och jag vill icke, såsom jag nämnt, motsätta mig ett uppskof i afseende å bestämmandet af riktningen deraf; men afgörandet af tvärbanans riktning, det må nu blifva det vestra eller östra alternativet, anser jag alldeles nödvändigt. Den, som icke medgifver detta, den bör icke tala om sparsamhet med allmänna medel. Jag är skyldig gifva skäl för detta mitt påstående. Då östra stambanan sistlidne höst blef färdig, fraktades alla redskap och öfverblifna materialier till Sundsvall, der de så väl som vid Torpshammar förvaras uti för ändamålet uppförda provisoriska magasin. Äfven ditfördes en mängd hästar, hvarjemte de skickligaste arbetsförmän samt ingenjörer åtföljde. Allt finnes således derstädes i beredskap och väntar blott på Riksdagens beslut för att gripa verket an. Hvad skall man göra med allt detta, i fall man uppskjuter afgörandet. Jo, svaret är lätt. Arbetet skall enligt Riksdagens beslut 1873 fortgå på de ostridiga delarne samtidigt å den uppåt gående och å banan mot norska gränsen. Hvad denna senare beträffar, är blott riktningen från Storsjön till riksgränsen ostridig. Således skulle allt fraktas 20 å 25 mil vesterut till det ställe, der arbetet skall börja, och hvilka oberäkneliga kostnader deraf skulle förorsakas, torde lätteligen en hvar inse. En annan utväg är att rent af inställa arbetet. I det fallet ber jag att få erinra, att väglängden från Torpshammar, vare sig det vestra eller östra alternativet kommer att segra, är vida större till norska gränsen än afståndet från Storvik upp till tvärbanan. Det erfordras sålunda, under förutsättning af lika arbetsstyrka, längre tid att färdigbygga den förra än den senare; i hvilken omständighet bör ligga en mening att icke ett helt år uppskjuta arbetet derpå.

Ett ytterligare skäl *mot* uppskof hemtar jag från de låga arbetspriser, som nu gälla. Det är nogsamnt bekant, att en stagnation inträdd i trävarurörelsen, och att dagsverkslönerna uti dessa orter i följd deraf nedsjunkit från 4, 5 och 6 kronor förra året till 1 krona 50 öre. Detta är ett förhållande som äfven bör komma i betraktande. Härjemte må jag tillägga, hvad jag tror mig veta, att flera enskilda personer och kanske äfven bolag hafva i beredskap ritningar och planer till anläggningar utefter jernvägen och att desse afvakta blott frågans afgörande hos Riksdagen.

Det är på dessa skäl, hvilka jag anhåller att Kammaren ville nogsamnt behjerta, som jag anser att man icke bör uppskjuta med afgörandet åtminstone af tvärbanan. Som jag redan nämnt, skall jag icke motsätta mig ett uppskof i fråga om sträckan Hybo—Tvärbanan; ehuru jag icke kan undertrycka den tanken, att afgörandet jemväl deraf nu borde ske; ty i likhet med föregående talare vågar jag betvifla, att den

Angående
norra stambanans sträckning.
(Forts.)

fullständiga utredning i denna del af frågan, som Jernvägsbyggnadsstyrelsen gjort, kan på något sätt förbättras. Möjligt är dock, att man skulle kunna uppleta från Hybo några fördelaktigare lutningsförhållanden, äfvensom måhända en kortare och rakare riktning derifrån eller från Torpshammar till Ängermanelfven — och för den händelse, att frågan härom nu förekommer till afgörande, vill jag hafva angifvit min ståndpunkt till densamma. Det förhåller sig härvid så, att jag i likhet med alla representanter från Norrlands östra kust icke sträfvar att draga denna norrut gående bana så nära kusten som möjligt, utan anser att den bör förläggas på något afstånd derifrån *inuti* landet. Sålunda har jag icke kunnat biträda deras åsigt, som förorda den af många krökningar bestående östra riktningen eller den s. k. Johannisfors-linien; ehuru densamma kommer ganska nära intill den stad jag tillhör och här representerar. Också torde denna linie hafva ringa utsigt till framgång; hvarföre det till ingenting tjenar att på densamma spilla många ord.

Det har städe förefallit mig rättast, att den uppåt gående stambanan från Storvik fortlöper ungefär parallelt med hafvet på ett afstånd af 6 à 8 mil, allt efter som terrängförhållandena det medgifva. I enlighet härmed borde riktningen från Hybo väljas rakt fram till Torpshammar eller närheten deraf — en åsigt, som jag ock omfattat och vidblifvit, till dess jag erhöll kännedom om de ogynsamma lutningsförhållanden, som på denna sträckning förefinnas. Der är nemligen en sträcka på 3 mil och något derutöver, hvarest lutningen är 1 : 60. Detta kan ej annat än ingifva tveksamhet. Jag hör till dem, som tro på Norrlands framtid, på lif och rörelse i dessa trakter, allra helst sedan jernvägen blifvit färdig. Jag är ock öfvertygad, att bland de myckna varor der komma att fraktas, skall förekomma mycket tungt gods, och jag ser i dessa lutningsförhållanden en olägenhet så stor, att den böjelse jag hyst för denna riktning betydligt svalnat. Ehuru Torpshammar ligger cirka 3 mil närmare kusten, tror jag dock, att kustbefolkningen skall för trafiken söderut villigt göra omvägen till Änge för att undgå nämnda olägenhet. Men jag återgår till hvad jag sade: vill Riksdagen uppskjuta denna fråga för närmare undersökning, då möjligen en fördelaktigare sträckning kan förefinnas, så skall jag icke sätta mig deremot.

Hvad nu beträffar tvärbanan — så brukar man vanligen kalla den — hvilken jag anser böra till sin riktning nu bestämmas, så ber jag få uttala min åsigt om densamma, och äfven skälen deraf.

Det må stå hvad som helst i föregående offentliga handlingar, säkert är åtminstone att i den ort, der jag bor, man aldrig tänkt sig annat än att sammanbinda Bottenhafvet vid Sundsvall med Trondhjem på den kortaste eller den *raka* vägen. Kommer nu härtill att denna väg visat sig hafva de gynsammaste lutningsförhållanden, att den blir billigast att anlägga, och kan det dessutom visas att trafiken der blifver större och lifligare än om banan går öfver Håsjö, så torde man icke så hastigt böra öfvergifva denna riktning.

Hvad lutningsförhållandena angår, så hänvisar jag Herrarne till de officiela handlingarne, som till fullo bestyrka Änge-liniens företråde i detta hänseende. Beträffande åter de väntade frakterna, har det

mycket talats om, huruvida man skulle kunna påräkna större sådana öfver Håsjö-linien än öfver Ange-linien, eller tvärtom. I anledning häraf har jag skaffat mig så noggranna och fullständiga uppgifter, som möjligen stått att erhålla, och får jag därför anföra följande.

Hvad angår de varor man har att vänta såsom import från norska sidan, föreställer jag mig att förhållandet blir ungefär lika på begge linierna; men hvad trafiken med trävaror angår, så påstår jag att en väsentlig olikhet kommer att ega rum.

Det förhåller sig nemligen så, mine Herrar, att Indalselven, som under sitt öfre lopp från Storsjön ända till Gesundsjön beröres af Håsjö-linien, hvilken framgår efter dess södra strand, är den gynsamaste flottled, som finnes i Norrland. Der förekommer egentligen endast *en* sjö, nemligen Gesundssjön; för öfrigt bildar floden en djup dalgång, der flottningen går jemförelsevis lättare än i andra floder och blir ojemförligt billigare än på jernvägen. Det är aldeles otänkbart, att jernvägen kan annat än undantagsvis derstädes uppfånga någon trävarutrafik.

Deremot eger motsatsen rum i södra ådalen. Ljungan bildar bland de norrländska floderna den svåraste flottningsleden, ty den går genom en mängd sjöar, nemligen Marmen, Stödesjön, Torpsjön, Ångesjön, Holmsjön, Hafverösjön och hvad allt de heta, sasom Herrarne närmare kunna af kartan inhenita. Dessa utgöra det svåraste hindret för framflottningen af virket, som, då blåst inträffar, sprides omkring på sjöarne och med stort besvär och dryga kostnader måste hopsamlas.

En promemoria, som Jernvägsbyggnadsstyrelsen fogat vid dess utlåtande, visar tydligt den stora olikheten i flottningskostnad å de nämnda begge floderna jemte en jemförelse med trakten å jernväg samt ådagalägger, att, under det Håsjölinien *i regel* icke kan påräkna frakt af trävaror, Refsunds- eller Angelinien deremot framforslar sådana till ett pris, som blir vida billigare än motsvarande flottningskostnad utefter Ljungan. Jag kunde nog tro, att Herr Malmberg icke ville sätta någon tillit till denna promemoria. Men försigtigtvis har jag förskaffat mig intyg om dess trovärdighet. Jag beder att i detta afseende få upplysa, att flottningen af virke å de begge floderna är regelmessigt ordnad. Alla exportörer, som ega trävaror i den ena eller andra ådalen, hafva ingått bolag för flottningen; särskilda flottningschefer för hvardera ådalen äro antagna (f. n. 2:ne officerare vid allmänna väg- och vattenbyggnadscorpsen); särskilda räkenskapsförare äro anställda, hvilka årligen afsluta räkenskaperna, som efter verkställd revision underställas bolagsmännens godkännande. Med ledning af dessa räkenskaper kan man *på öret* beräkna hvad hvarje stock eller bjelke kostar i flottning.

Ur dessa räkenskaper äro ock de uppgifter hemtade, som i promemorian omförmålas. Att de äro sanningsenliga, derpå har jag ett intyg, afgifvet af 7 de förnämsta trävaruexportörer i Sundsvall eller trakten deromkring, af hvilka flere hafva sina skogar företrädesvis omkring Indalselvans vattendrag. Jag vill ej besvara med uppläsandet af detta intyg, men *här* är det, i fall någon önskar se detsamma. Nu må det visserligen medgifvas, att icke allenast skogsalster, komma att föras på jernvägen, men dessa utgöra likväl ett ganska viktigt bidrag

Angående
norra stam-
banans sträck-
ning.
(Forts.)

Angående
norra stam-
banans sträck-
ning.
(Forts.)

till dess sysselsättning och rentabilitet. Lägges banan från Ånge till Bräcke, så kommer den att gå öfver ett bredt skogsbälte, der såväl sågtimmer som kolvirke i riklig mängd finnes, hvilket eljest näppeligen kan tillgodogöras. Hvad således trafiken af skogsalster beträffar, så tillkommer ett afgjordt företräde det vestra alternativet. Hvad trafiken för öfrigt beträffar, så ber jag att få påminna om en annan sak, som äfven inverkar på frågans afgörande. Jag undrar icke på, att de, som bo i Angermanland, Vesterbotten och Norrbotten, sträfva efter att få jernvägen så nära sig som möjligt; jag tvärtom respekterar dessa sträfvan den, men jag hoppas, att, äfven om de icke nu lyckas att rycka dessa 3 eller 4 mil närmare till sig, Riksdagen likväl i framtiden icke skall underlåta att gå deras fullt berättigade önsksningar till mötes. Mine Herrar! Det är stambanan, som bör gå norrut, icke tvärbanan, den sistnämnda bör gå från öster till vester. Blandar man båda tillsammans, så är det fara värdt, att båda förrycka hvarandra, och de olyckliga följderna deraf kunna icke uteblifva. Tro Herrarne, att tillförseln af sill, fisk etc. från Norge kommer att till största delen vika af norrut? Nej, knappast en tjugonedel skall söka sig väg åt detta håll; ty befolkningen i Vester- och Norrbotten har icke behof af denna vara, enär tillräcklig tillgång finnes af strömming, hvilken de på grund af gammal vana föredraga. Min öfvertygelse är, att hvad som importerats ifrån Norge kommer att till allra största delen gå dels österut öfver Sundsvall till Finland och Ryssland, dels söderut till Helsingland och Gestrkland med deras städer Hudiksvall, Söderhamn och Gefle, samt till Dalarne, Vestmanland och Upland, ja till Stockholm. Hvad åter export beträffar, så kan det sannolikt i en framtid, sedan Vesterbottens och Norrbottens ladugårdsskötsel vunnit en långt större utveckling, än den för närvarande har, komma i fråga att försända sådana produkter till Norge. För närvarande är detta icke tänkbart, enär produktionen af smör och ost i dessa nejder är så obetydlig, att, enligt hvad man sagt mig, innevånarne i norra städerna (Piteå, Luleå Umeå) hemta dessa produkter från Finland.

Slutligen har jag för det vestra alternativet eller Refsundslinien ännu ett skäl som jag icke anser för olämpligt att här andraga. Som Herrarne inhemtad af Kongl. Maj:ts proposition, hafva en hel mängd petitioner blifvit ingifna dels från landsting, dels från komitéer dels från kommuner, men från den stad jag representerar, finnes icke ett enda namn och icke ett enda ord i sådant syfte. Tron I, mine Herrar, att man der är likgiltig både för jernvägar och för deras lämpligaste riktning? Så är sannerligen icke förhållandet; men man har derstädes valt ett annat sätt att gifva sina önsksningar till känna än genom petitioner. I stället för *ord* har man valt *handling*. Man har på egen bekostnad byggt en bana af nära 6 mils längd, hvilken sedan November förlidet år kunnat trafikeras, om än mera tillfälligt, och redan i nästa månad blir färdig att för ordentlig trafik öppnas. Man har med detta företag velat visa så väl att man insåg behofvet af jernvägar i Norrland som ock, att man var öfvertygad om, att de derstädes skulle bära sig, så vida de droges fram i rätt riktning. Dels från staden Sundsvall såsom kommun betraktad och dels af enskilde personer inom samhället har redan hertill utbetalats öfver 2 millioner kronor och det

oaktadt denna stads befolkning till en stor del utgöres af mindre handverkare och arbetare. Tron I väl, mine Herrar, att man underkastar sig sådana uppoffringar och ansträngningar endast i den afsigten att framdeles få göra några 3 à 4 mils långa krumbugter till förut knappt kända fjellsocknar, de må heta Håsjö eller hvad som helst? Nej, det skedde för att antyda, i hvilken riktning tvärbanan borde gå, för att komma rakaste vägen genom Jemtland till Norge och genom att sammanbinda Nordsjön med Östersjön åstadkomma ökade handelsförbindelser så väl med Norge som med Finland. För att uppnå detta senare mål äro förberedande åtgärder jemväl vidtagna. Redan för 3 år sedan gjordes försök att öppna en ångbåtsförbindelse med Wasa. Det lyckades rätt bra och snart tillkom en andra ångbåt (Gustaf Wasa). En tredje är under byggnad, hvilken tros blifva färdig innevarande sommar och, som det blifvit mig sagdt, skall få till uppgift att sammanbinda Sundsvall med en annan finsk stad, nemligen Christinestad.

Då man nu gjort den erfarenhet, att den sålunda mellan Sundsvall och Finland öppnade trafik rönt god framgång, hvad bör icke då inträffa, sedan banan Sundsvall—Trondhjem blifvit färdig. Men, mine Herrar, aktom oss att lägga densamma i några krokvägar!

Med hvad jag nu anfört har jag visst icke velat uttala några anspråk på tillmötesgående mot den lilla stad jag tillhör. Jag kan dock icke förtiga, att denna stad haft ganska mycken otur i sitt bemödande att söka utforska hvad Riksdagen egentligen åsyftat i afseende på jernvägar i Norrland. Den har i mer än ett fall misstagit sig härutinnan. Då det nemligen för flera år sedan beslöts, att den norra stambanan skulle framdragas till Storvik, lyssnade man i Sundsvall mycket noga efter, huruvida Riksdagen ämnade medgifva fortsättning deraf uppåt Norrland. På den tiden var nihilismen ganska mäktig, och det hette, att allt stambanebyggande norrut borde sluta vid Storvik. De, som ville hafva en stambana äfven genom Norrland, vågade icke tala om annat än en smalspärig. Det var under sådana förhållanden, ett bolag bildades i Sundsvall för att bygga Torpshammarsbanan, hvilken sålunda helt naturligt blef smalspärig, allrahelst som hon beräknades att i en framtid möta det smalspäriga norska jernvägssystemet. Efter erhållen concession i början af år 1872 greps verket an. Man stälde sig likväl klokt så till vida, som man endast företog schaktningar, terrasseringar och dylikt samt undvek att beställa någon rullande materiel, innan man fått kännedom om det beslut Riksdagen komme att rörande norra stambanan från Storvik fatta; med ett ord man stälde sig så, att man skulle kunna ändra Sundsvall—Torpshammarsbanan till bredspärig, i fall Riksdagen beslöte sig för detta system för norrlandsbanan. Efter hvad jag vill erinra mig var det den 22 Mars, som Riksdagen fattade sitt beslut i frågan, hvilket lydde, att stambanan från Storvik skulle blifva bredspärig, men tvärbanan deremot smalspärig. Domen var nu färdig och Sundsvalls jernvägsaktiebolag måste skynda både med byggandet och att beställa rullande materiel för dess bana efter det smalspäriga systemet, ty på den tiden var det mera än nu af nöden att beställa jernvägsmateriel minst ett år på förhand. Men hvad hände? 1874 års Riksdag beslöt att ändra föregående Riksdags beslut och antog det bredspäriga systemet jemväl för tvärbanan. Nu stodo vi der i sticket med

*Angående
norra stam-
banans sträck-
ning.
(Forts.)*

Angående
norra stam-
banans sträck-
ning.
(Forts.)

vår smalspåriga bana. Först och främst skedde sjelfva jernvägsanläggningen under en dyr tid, så att de beräknade medlen på långt när icke förslogo till arbetets fullbordande, utan vi tvingades att på enskild väg anskaffa nära 1½ million kronor ytterligare, och nu återstår att efter ett eller annat år bygga om den till bredspårig, om vi skola kunna vinna åsyftad fördel af densamma. Denna ombyggnad i förening med anskaffande af bredspårig rullande materiel kommer att kosta ganska betydligt. Dock har ingen klagan sports öfver förändringen, emedan man från första stund icke önskat annat än bredspårighet.

Om hvad jag nu anfört kan man med skäl säga, att det rör lokala förhållanden. Ja, jag medgifver detta; men det ådagalägger derjemte, att det finnes tro deruppe, att en jernväg skall bära sig, och att man der redan gjort uppoffringar af den art, som Grefve Sparre fordrade.

Samma förhållande är det ock med Jemtlands landsting och specielt den lilla stad, som flera gånger här varit omtalad såsom den der skulle utgöra den egentliga dragningskraften för det vestra alternativet. Jag tror icke att det är sjelfva staden med dess omkring 2,000 invånare, som är i detta fall bestämmande, utan det förhållande, att Östersund i strängare mening, än någon annan residenstad i riket utgör sitt läns medelpunkt. Östersund är den enda staden i länet; der finnas alla dess allmänna verk och inrättningar; der äro landshöfdingembetet, elementarläroverket förlagda och der äro domhafvande, häradsskrifvare och förste landtmätaren bosatte. Så snart en jemtländing har något af mera vigt att uträtta, måste han begifva sig till Östersund. Men då frågas: är det skäl att gå förbi denna länets enda stad? Jag kan icke finna, att så är.

Väljes nu det östra alternativet, eller linien Håsjö—Ragunda—Stugun, kommer denna icke att tangeras Storsjön förrän i dess nordvestra ända. Hvad tro Herrarne då följden häraf skulle blifva? Jo, att Trondhem eröfrade större delen af Jemtlands handel. Väljes deremot det vestra alternativet, kommer banan att träffa Storsjön på dess östra sida, och då tror jag ej, att man behöfver frukta, att all handel skall dragas öfver till Norge.

Jag vill icke längre uppehålla diskussionen. Jag kunde visserligen hafva att besvara åtskilliga yttranden, som här blifvit fälda, men det torde icke tjena till mycket. Herr Malmberg påstod, att det icke finnes några skogar i trakten omkring Storsjön. Ja, om han menade vid stränderna, på de odlade fälten, de öppna ängarne, vill jag icke bestrida honom. Men påstår han, att derutanför icke skulle finnas någon skog, då fruktar jag, att han icke sett skogen för trädens skull. Härvid må endast erinras, att till Storsjön blifvit med stor kostnad anskaffade ångbåtar, som hafva till uteslutande sysselsättning att från dess skilda stränder draga flottor af sågblock och bjelkar till Krokum, der de utsläppas i Indalselven. Herr Malmberg är skyldig upplysa, hvareifrån dessa hundratusentals timmer och bjelkar årligen hemtas, om icke just från »trakterna omkring Storsjön.»

Såsom frågan nu står, finner jag för min del skäligt att yrka bifall till Herr Nordenfelts reservation. Skulle likväl Kammaren vilja uppskjuta afgörandet af bansträckningen från Hybo till gränsen, ämnar

jag, såsom jag redan sagt, icke motsätta mig detta, utan kommer jag i sådant fall att rösta för Herr Rundbäckes reservation.

*Angående
norra stam-
banans sträck-
ning.
(Forts.)*

Häruti instämde Herr *Anders Andersson* i Torp.

Herr Bergström: Jag börjar med att yrka bifall till Kongl. Maj:ts förslag, att den år 1873 beslutade tvärbana, hvilken afser att tillsammans med Sundsvall—Torpshammarsbanan och en norsk jernväg mellan Trondhjem och riksgränsen sammanbinda Bottenhafvet och Vesterhafvet, må, hvad angår den hittills stridiga sträckningen, dragas från Torpshammar vester ut till Ange och derifrån i nordvestlig riktning öfver Gällösundet och Östersund till Näskott; att den uppåtgående stambanan, så vidt fråga är om dess hittills obestämda riktning, må sträckas från Hybo öfver Välje till Ange; samt att derjemte må byggas en jernväg från Gällösundet i nordostlig riktning till Håsjö. Till detta, som i anda och sanning utgör Kongl. Maj:ts förslag, yrkar jag, såsom sagdt, bifall. Det är väl sant, att i Kongl. Maj:ts proposition förekommer ett annat, ett nödfallsförslag, hvilket man behagat kalla ett alternativ. Men efter det begrepp, som jag fäster vid alternativ, måste sådana medgifva valfrihet. Kongl. Maj:t har dock härvid förutsatt så liten valfrihet, att, endast i den händelse icke hvarje punkt i det förstnämnda förslaget bifölles, det senare skulle kunna komma i fråga. Det kan väl sägas, att denna qvasi-alternativa framställning försvagat Kongl. Maj:ts förslag. Men vill man vara rättvis, måste man erkänna, att omsorgen om de tre nordligaste länens befolkning berättigar till en sådan framställning, åsyftande att i hvarje fall indraga Håsjö i jernvägsnätet. När i Första Kammaren den Kongl. propositionen föredrogs till remiss, klandrade en ledamot af samma Kammar särdeles bittert både formen för framställningen och att propositionen så sent till Riksdagen inkommit och satte den senare omständigheten i sammanhang med åtskilliga politiska företeelser. Jag är nu mera icke i tillfälle att bemöta nämnde ledamots klander på samma rum, hvarest det framställdes; men så mycket vågar jag säga, att icke några politiska motiv gifvit anledning till att Kongl. Maj:ts proposition icke framkommit förr än som skett. Jernvägsbyggnadsstyrelsens utlåtande inkom till Kongl. Maj:t den 1 April, och Kongl. Maj:ts proposition är daterad den 27 i samma månad och blef kort derefter tryckt aflemnad till Riksdagen. Jag tror icke, att någon med fog bör ifrågasätta, att en departementschef under löpande göromål skulle kunnat fortare, än som skett, hinna bearbeta en så vigtig fråga, som den förevarande. Det är med djup känsla af ansvarighet, som jag inför Kongl. Maj:t föreslagit hvad som nu blifvit Kongl. Maj:ts proposition. För mig personligen hade det varit ganska angenämt att undvika att framkomma med detta förslag. Men då jag af den promemoria, som är omförmäld i mitt underdaniga utlåtande till statsrådsprotokollet och är afgifven af chefen för Jernvägsbyggnadsstyrelsen, fann, att det gälde stora kostnader för staten, om ett uppskof gjordes med frågans afgörande, var det min pligt att söka förebygga, det staten skulle få vidkännas sådana kostnader. Och, mine Herrar, det var inga obetydliga kostnader, som det här gälde, ty ett fördrojande med afgörandet

Angående
norra stam-
banans sträck-
ning.
(Forts.)

af frågan föranleder, på sätt chefen för Jernvägsbyggnadsstyrelsen upplyst, till ett uppskof med färdigbyggandet af tvärbanan. Anläggningskostnaderna för denna senare äro ungefär 18 millioner och räntan på detta kapital är hvad som ungefärligen går förloradt genom ett uppskof. Ty antagligen kan den uteblifna trafikinkomsten uppskattas till belopp, motsvarande räntan på alägningskostnaden, i synnerhet om man jemväl tager i beräkning de kostnader, som skulle uppkomma genom förflyttningen af arbetsmaterielen från TorpsHAMMAR, der den nu förvaras, till ett annat arbetsdistrikt.

Icke heller betviflar jag, att frågan är tillräckligt utredd, för att kunna afgöras. Jag beklagar visserligen, att Riksdagen haft så kort tid att sätta sig in i frågan, men jag vågar likväl påstå, att materialier förefinnas för dess afgörande. Visserligen äro många af Kammarens ledamöter redan resta; men, mine Herrar, att Kammaren nu står så tom, det är icke något fel af oss, som stannat kvar och fullgöra vår pligt. Detta få de hemresta taga på sitt samvete. För öfrigt är jag lifligt öfvertygad, att, hvilken linie som än af Kongl. Maj:t blifvit föreslagen, så skulle denna linies anhängare ansett frågan tillräckligt utredd, medan anhängarne af en motsatt åsigt skulle ansett den icke vara utredd. Till en sådan uppfattning af förhållandena kommer man temligen lätt vid genomläsningen af de norrländska representanternes petition till Kongl. Maj:t. De anhålla nemligen, att »Kongl. Maj:t måtte tackas, derest frågan finnes fullt utredd, för Riksdagen nu i nåder föreslå den beslutade jernvägens byggande genom Norrland efter det östra alternativet, men att, om frågan ej dertill finnes tillräckligen utredd, Kongl. Maj:t i nåder måtte låta åtminstone till ett annat år, då erforderlig utredning och fullständigare upplysningar om det ena eller andra alternativets verkliga företräde hunnit till fullo beredas, anstå med framläggande af förslag till banans riktning från Hybo norrut». Denna framställning erinrar mig lifligt om en händelse från mina yngre år, då jag i egenskap af tillförordnad härads höfding förvaltade domareembete på landet. Efter utagerande af ett tvistemål frågade jag parterne, huruvida de öfverlemnade målet till rättens pröfning? En af dem svarade då helt naivt: »ja, om jag vinner saken; men i motsatt fall önskar jag uppskof till nästa ting.»

Jag tillåter mig att i Herrarnes minne återkalla de förhållanden, som förelågo år 1873, då Riksdagen fattade det för hela vårt land och särskildt för Norrland så viktiga beslutet om byggande af denna bana. Det gälde då att åstadkomma en förbindelse emellan Botten- och Vesterhafvet, emellan Sundsvall och Trondhjem — märken väl, mine Herrar, just de båda städer, som nu äro i fråga; det gälde vidare att sätta denna tvärbana i förbindelse med Sveriges öfriga jernvägsnät genom en uppåtgående stambana, som skulle träffa denna tvärbana, antingen i TorpsHAMMAR eller på någon punkt öster om TorpsHAMMAR. Riksdagen biföll i väsendtliga delar Kongl. Maj:ts framställning och gillade det uttalande som förekom i den Kongl. propositionen, samt afvek derifrån endast derutinnan, att Riksdagen, i stället för att bestämma TorpsHAMMAR eller någon öster derom belägen punkt såsom lämplig för att en uppåtgående bana kunde falla derpå, antog en punkt på sträckningen Sundsvall—riksgränsen. Detta förutsätter

således, att äfven en *vesterut* belägen punkt kunde finnas, på hvilken en uppåtgående bana lämpligen kunde falla. Och, på sätt Herr Nils Larson i Tullus framhållit, är det icke Jemtland, som framkallat frågan om den vestra riktningen, ty det skedde genom Riksdagens eget beslut år 1873 samt de undersökningar, som föregått och hvilka med nödvändighet föranledde valet af linien Välje—Ånge. Till följd deraf, att Ljungan i sitt lopp mot hafvet småningom sänker sig, måste Ånge, som ligger högre upp vid Ljungan än Torpshammar, också ligga betydligt högre än Torpshammar; och på sätt i mitt anförande till statsrådsprotokollet finnes uppgifvet, uppgår höjdskilnaden till 330 fot. Linien Välje—Ånge blir mycket lättare att trafikera än linien Välje—Torpshammar, som otvifvelaktigt skulle blifva den mest svårtrafikerade bana i Sverige, åtminstone så vidt jag har mig bekant, med undantag möjligen af några mindre banor. Det är visserligen sant, såsom också Herr P. Olsson från Helsingborg framhållit, att på södra stambanan stationen Nässjö ligger temligen högt öfver hafvet. Men stigningen der är dock icke starkare än 1 på 100, hvaremot den på Välje—Torpshammarlinien är ända till 1 på 60, så att man med nödvändighet måste, om det kan ske utan att kränka andras intressen, välja någon annan linie än Välje—Torpshammar.

Hvad angår den så kallade tvärbanan, tror jag att man, utan fara att röna för mycken motsägelse, kan våga påstå, att man, vid bestämmande af riktningen för en så lång bana, som tvärbanan eller den bana, som är ämnad att sammanbinda Botten- och Vesterhafvet, bör i allmänhet draga den så rakt fram som möjligt.

Hvarje afvikelse från rakaste vägen är förkastlig, om ej en sådan afvikelse betingas af högre intressen. Hvad innehåller nu Utskottets förslag? Jo, en stor afvikelse, i det Utskottet vill draga banan från Torpshammar öfver Håsjö till Dussnäsviden och vidare norr om Östersund till Näskott med bibana till Östersund; och för min del kan jag icke finna något berättigande till en sådan afvikelse. Om man vill antaga Kongl. Maj:ts ursprungliga förslag om banans sträckning efter vestliga linien, är det af vigt, såsom jag förut antydtt, att man närmar sig Ångermanland samt Vester- och Norrbotten med jernvägsnätet. Astadkommes detta närmande på det sätt Kongl. Maj:t föreslagit, d. v. s. genom byggandet af banan Gällösund—Håsjö, tror jag allas billiga anspråk böra blifva tillfredsställda, ty väglängden för dem, som resa mellan Håsjö och Hybo, blifver, om jernvägen går från Hybo öfver Välje och Ånge till Gällö och en bana derifrån till Håsjö, endast 3 mil 4,200 fot längre, än om bansträckningen Hybo—Välje—Torpshammar—Håsjö väljes, en omväg således af så ringa betydenhet, att den icke torde förtjena något afseende, synnerligast om man tager i betraktande de stora afstånden i allmänhet i Norrland. Vill man reducera jernvägsmil till landsvägsmil samt beräknat fraktkostnaden å landsvägarne i Norrland per centner för mil till 50 öre och för jernvägsmil till 5 öre, hvilken senare beräkning dock är högt tilltagen, skulle 1 jernvägsmil motsvara ungefär $\frac{1}{10}$ landsvägsmil och 3 jernvägsmil $\frac{3}{10}$ landsvägsmil.

Vidare är mycket att anmärka mot tvärbanans anläggning utefter Indalselven till så stor sträcka, som Utskottet föreslagit, nemligen ända från Dussnäsviden till Näskott. Denna elf är nemligen, såsom en före-

Angående
norra stam-
banans sträck-
ning.
(Forts.)

Angående
norra stam-
banans sträck-
ning.
(Forts.)

gående talare också anmärkt, den beqvämaste flottningsleden i vårt land, och åtminstone från Gesundssjön kan virke transporterats till hafvet på fjorton dagar eller högst en månad. Någon virkestrafik är således icke att beräkna för järnvägen på denna sträcka; hvaremot man kan vara viss om betydlig sådan, om vestra linien, som berör Refsunds-
sjön, väljes.

Här har i dag åberopats en broschyr, utgifven af löjtnant Sandell. Hvad än må kunna anmärkas emot densamma i fråga om detaljupp-
gifterna, förtjenar den dock i det stora hela full trovärdighet, emedan deri förekommande trafikberäkningar blifvit verkställda på en tid, då Jemtlands och Medelpads befolkning tänkte den stora tanken, att sjelfva bygga en tvärbana, och för sådant ändamål läto anställa undersökningar, hvilka ledde till tvänne alternativa förslag: det ena, att banan borde gå öfver Håsjö, det andra, att den borde beröra Refsunds-
sjön. Man bestämde sig då för det senare alternativet. Man har många gånger sagt i denna Kammare, att i fråga om anläggning af järnvägar och bestämmandet af deras riktning det enskilda intresset alltid arbetar sig fram och tar ut sin rätt; och här torde väl den omständighet att Jemtland och Medelpad bestämde sig för Refsundslinien just vara ett talande bevis för denna linies lämplighet framför Håsjösträckningen.

Det är ej riktigt, såsom Herr Peter Olsson anmärkt, att nu, sedan Riksdagen ändrat sitt beslut om spårvidden å denna bana, begreppet tvärbana skulle hafva försvunnit. Det är visserligen sant, att om beslutet, att banan skulle byggas smalspårig, kvarstått, detta hade varit ett prof på hvad som är stam- eller tvärbana, men onekligt är att, fastän banan nu skall byggas bredspårig, den likväl måste anses såsom en tvärbana.

Ej heller innebär, såsom man sagt, Kongl. Maj:ts förslag om den vestra linien något nytt förslag. Det skiljer sig fran Kongl. Maj:ts ursprungliga förslag i frågan, hvilket afgafs vid 1873 års riksdag, endast i det afseende, att i stället för bandelen Vålje—Torpshammar, hvars anläggande i tekniskt hänseende befunnits alltför besvärlig, föredragits linien Vålje—Ånge; men systemet är i båda fallen detsamma.

Vidare vill jag erinra att, då jag i mitt anförande till det vid Kongl. Maj:ts proposition i ämnet till 1873 års riksdag fogade statsrådsprotokoll jemförde de tre olika föreslagna banlinierna, jag icke då bestämdt uttalade mig för Håsjölinien. Jag omnämnde nemligen då först den af Kongl. Maj:t till undersökning i främsta rummet anbefalda så kallade A-linien och jemförde sedan dermed B-linien eller den östligaste, som vid Vifsta varf skulle beröra hafvet, och sedan jag sagt, att denna senare linie icke hade några skäl för sig, yttrade jag, såsom Herr Peter Olsson riktigt anført, att C-linien hade mera skäl för sig, d. v. s. syntes snarare böra väljas än B-linien, utan att dermed hafva i hufvudsaken afgifvit något bestämdt omdöme; och jag var nog försigtig att icke på sådant sätt binda händerna för framtiden. Sedan dess har erfarenheten tydligen gifvit mig rätt, ty talet om B-linien har alldeles upphört, och frågan vänder sig nu endast om A-liniens eller C-liniens företråde. Jag kan icke föreställa mig, att en bana i sträckningen Vålje—Ånge skulle blifva så ofördelaktig, som man har velat

påstå. Ett af motiven till Kongl. Maj:ts framställning till 1873 års Riksdag var att sätta Sveriges malmdistrikt i beröring med skogsdistrikten i Norrland och derigenom förmedla föreningen mellan malm- och kolförråden. I detta fall måste man väl fästa allt afseende vid bruksegarnes mening om hvad som är fördelaktigt för deras näring, och bland dem råder, så vidt jag funnit, icke något tvifvel om, att ju ej Välje—Angebanan skulle leda dem till de stora koldistrikten.

Angående
norra stam-
banans sträck-
ning.
(Forts.)

Grefve Sparre har talat särdeles varmt för en så östlig bana som möjligt; han vill att den skall gå till de befolkade bygderna, der lif och rörelse råder. Men Norrlands befolkning är icke så stor, att man förnämligast får taga hänsyn till den, då man skall bestämma sträckningen af jernbanorna der. I Norrland måste banorna byggas i första rummet för godstrafiken och således icke på kusten endast för att underlätta kommunikationen mellan befolkningen i kuststäderna. Härtill har man vid fastställandet af banornas sträckning icke kunnat taga hänsyn ens i det södra Sverige. Så t. ex. måste man för att på jernväg komma från Karlshamn till Karlskrona först resa upp till Vieslanda, derifrån till Wexjö och vidare öfver Emmeboda till Karlskrona. Vill man deremot icke göra denna omväg, så får man underkasta sig att resa landsvägen.

Jag slutar med förklaring, att frågan är så tillräckligt utredd, att Kammaren kan fatta sitt beslut deri, hvilket jag hoppas blifva i öfverensstämmelse med Kongl. Maj:ts förslag, till hvilket jag yrkar bifall.

Herr Liss Olof Larsson: Som jag anser denna fråga vara tillräckligt utredd, hade jag icke ämnat begära ordet, om jag icke uppkallats dertill af några yttranden utaf den nästföregående ärade talar- en, f. d. statsrådet Bergström, hvilka icke så litet förvånat mig. Han yttrar sig nemligen om den af Utskottet förordade jernvägslinien alldeles som om densamma upprunnit i Utskottets eget hufvud, under det likväl förslaget derom blifvit af Kongl. Maj:t framställt. Kongl. Maj:t har nemligen obestriddigen framlagt *tvänne* alternativ i frågan, nemligen ett vestra och ett östra, och jag kan icke förstå, huru en f. d. regeringsledamot, som sjelf varit med om, eller rättare, varit den som förordat ett sådant beslut, kan uppträda, på sätt han här gjort, mot den ena delen deraf. Visserligen har han förklarat, att det egentligen var det första alternativet, som Kongl. Maj:t önskade genomfördt, då åter det andra endast var framlagd för att, som han uttryckte sig, tillfredsställa norrländingarne, utan att det någonsin synes ha varit allvarligen menadt att få det genomfördt. Jag hade nemligen trott, att Utskottet skulle ansetts hafva gått Kongl. Maj:ts önsknings till mötes, då det tillstyrkte, visserligen icke det beryktade »antingen», men det icke mindre beryktade »eller»; och är den af Utskottet tillstyrkta sträckningen af jernbanan så förkastlig som f. d. Civilministern här framhållit, så kan jag verkligen icke fatta huru Regeringen kunnat föreslå densamma. Någon allvarlig mening med det östra alternativet måste man väl dock tänka sig Regeringen haft med sin framställning derom.

F. d. Civilministern har jemväl förebrått Stats-Utskottet att densamma frångått Kongl. Maj:ts åsigt, att en möjligast gin förbindelse mel-

Angående
norra stam-
banans sträck-
ning.
(Forts.)

lan Bottenhafvet och Vesterhafvet bör åstadkommas, derigenom att det föreslagit en krökning å jernvägen. Men det är just denna krökning, som Kongl. Maj:t i sitt alternativ sjelf angifvit. Och har man således något att tillvita Utskottet, så vore det väl att Utskottet frångått en krok som Regeringen föreslagit, nemligen jernvägens krökning till Östersund, hvilket Utskottet ansett vara mindre lämpligt, då det gälde att få en så gin förbindelse som möjligt mellan Östersjön och Vesterhafvet. Om förbindelsen mellan Vesterhafvet och Östersjön, skall jag be att sedan få säga något mera.

Ett ytterligare skäl, hvarföre förre Civilministern motsatte sig den af Utskottet tillstyrkta sträckningen, det var, att banan derigenom komme att gå utmed vattendrag, hvilket han fann alldeles orimligt. Men hvadan denna rädsla hos honom, för att vägen på den norra linien till någon del skall blifva ledd utefter vattendrag, då han icke synes hafva hyst någon fruktan i detta afseende, då det gäller den vestra linien? Och likväl skulle banan å den norra linien endast komma att ledas utmed vattendrag, utför hvilka, men icke uppför, man väl kan flotta timmer, men hvarå det är omöjligt att transportera andra varor, hvarken uppför eller utför; hvaremot jernvägen å den vestra sträckningen skulle komma att gå längs vattendrag, hvarå varor af hvad slag som helst kunna transporteras både upp och ned. Der har man nemligen utom Hännas vattendrag, först den fyra mil långa Refsundsjön, derifrån man efter $1\frac{3}{4}$ mils landväg möter Storsjön, utmed hvars strand jernvägen framgår till Östersund och Nässkott.

Skall man verkligen hafva något skäl för det påståendet, att jernvägar icke böra förläggas längs vattendragen, så skola de snarare i främsta rummet vara sådana, å hvilka stark kommunikation redan råder. Och detta är verkligen fallet med både Refsundsjön och Storsjön, der en liflig ångbåtstrafk råder. Med dessa blifver det verkligen svårt för en blifvande jernväg att konkurrera, men icke med vattendrag som ej kunna trafikeras med fartyg.

Det har blifvit mycket taladt om uppskof med denna fråga. För min del kan jag icke vara med om något uppskof, ty jag vet ej, hvilken förevändning man skulle kunna få, för att undanskjuta frågan. Man har visserligen så väl här som i Utskottet framhållit den omständigheten att åtskillige af Riksdagens ledamöter rest hem, men detta skäl har blifvit tillräckligt vederlagdt af den talare, som näst före mig hade ordet.

Man har vidare sagt, att, derföre att vi ej äro fullkomligt ense i frågan, det vore nödvändigt att uppskjuta densamma. Men skall man uppskjuta bestämmandet af denna jernvägs riktning tilldess man blifvit fullkomligt ense, så kunna vi få vänta både i vår och våra efterkommandes tid, innan vi få jernväg till Norrland; ty alltid skall det förekomma några meningsskiljaktigheter.

Man har äfven sagt, att det möjligen kan behövas flera undersökningar. Redan då 1873 års Riksdag beslöt byggandet af en norrländsk stambana sade man, att frågan derom ej var tillräckligt utredd; Kongl. Maj:t har sedan låtit utreda frågan och inkommit med förslag till Riksdagen, och man kan väl icke tro, att Kongl. Maj:t

låtit undersöka de sämsta linierna, och att de bästa återstå, om hvilka man således skulle kunna begära en undersökning.

Ett annat skäl till uppskof kan vara det, att de, som icke fått den riktningen för banan, som de önska, möjligen tro, att de skola få något kryphål och, i händelse frågan uppskjutes, vid en annan riksdag kunna få sin vilja fram.

Jag tror således, att det ur denna synpunkt är önskligt att frågan *nu* afgöres, emedan det icke allenast är fråga om sträckningen af jernvägen, utan äfven om det olyckliga i det samband, hvari denna fråga sättes till andra, hvarpå vi äfven haft flera exempel. Jag kan icke heller finna det lämpligare, att frågan vid nästa riksdag afgöres, då det kommer en hel del nya riksdagsmän, som icke hafva den erfarenhet, vi böra ega. Vi hafva varit tillsammans en längre tid och lärt känna hvarandra, och då man icke har tillgång till officiella uppgifter, eller finner dessa otillfredsställande, kan man vända sig till kamrater, hvilka man känner och på hvilkas uppgifter man är van att lita. Allt detta är fördelar, som de nykomne riksdagsmännen ej hafva. För öfrigt är jag fullt öfvertygad om, att de få tillräckligt att göra med andra ärenden, utan att de behöfva belastas med behandlingen af denna fråga.

Jag anser således det vara i högsta måtto önskligt, att frågan *nu* afgöres. Jag antager nemligen — jag känner visserligen ej förhållandet — att Utskottets förslag inom Andra Kammaren har de största sympatierna. Beslutar man sig *nu* för att uppskjuta frågan, under det att, såsom jag antager, det första alternativet i Kongl. Maj:ts förslag inom Första Kammaren segrar, så blir deraf följden, att vid den gemensamma votering, som med anledning deraf kan komma att ifrågasättas och kanske genomdrivas, Andra Kammaren afskurit för sig möjligheten att få votera om den linie, som den anser fördelaktigast, under förutsättning, såsom jag nyss nämnde, att denna Kammare gillar Utskottets förslag.

Jag vill nu söka så kort som möjligt redogöra för min åsigt i denna fråga och de motiv, som ledt mitt handlings sätt; då jag nemligen icke har kunnat komma till annat resultat än det af Utskottet framlagda.

Om man bifaller det första alternativet i Kongl. Maj:ts förslag, så skulle hela systemet af jernvägar i Norrland förryckas. Jag har nemligen ej kunnat uppfatta beslutet om en stambanas byggande i Norrland på annat sätt, än att en stambana mellan Norrland och det öfriga Sverige skulle utgöra hufvudsaken, och att från denna bana en tvärbana skulle utgå öfver Jemtland till Norge. Men om alternativet n:o 1 i Kongl. Maj:ts förslag skulle antagas, så blefve hufvudbanan till Jemtland och bibanan till Norrland. Man talar om den svåra krok, som i annat fall skulle uppstå för Jemtlandingarne när de resa söderut; men att hela det öfriga Norrland skulle komma att få göra en krok upp till Gällö, anses icke betydta någonting. Jag kan ej förstå ett dylikt resonnement; mig synes som, om det har betydelse i ena fallet, det äfven måste hafva det i det andra, ty nog är väl Norrland, norr om tvärbanan, mer än Jemtland, och detta så

Angående
norra stam-
banans sträck-
ning.
(Forts.)

mycket mer som en stor del af sistnämnda provins, icke heller vill ha det vestra alternativet.

Jag förstår ej heller, hvad *Ånge* är för en märkvärdig punkt. Förre Civilministern Herr Bergström sade visserligen, att det var Riksdagens egen skull, att denna sammanknytningspunkt blifvit af Kongl. Maj:t föreslagen, emedan Riksdagen uti 1873 års skrifvelse i ämnet, icke *bestämde* uttalade sig för någon viss sådan punkt utan blott föreslog: »Torpshammar *eller* någon annan punkt mellan Sundsvall och riksgränsen». Anledningen hvarföre vi dock ej uti skrifvelsen, som vi väl känna, uttalade oss så, var den, att vi icke ville bestämma en viss punkt der stambanan skulle skära tvärbanan, emedan Torps- hammar möjligen icke vore den lämpligaste punkten för en uppåt gående bana. Likväl tror jag ej, att det var någon inom Riksdagen, som tänkte att banan skulle från Hybo vika af till *Ånge*, hvilket icke heller kan anses framgå af samma Riksdags Stats-Utskotts utlå- tande i frågan, der det uttryckligen står »i *närheten* af Torpshammar», utan är linien Hybo—*Ånge*—Gällö ett förslag, som sedermera fram- kommit. För öfrigt framgår så väl af Kongl. Maj:ts till 1873 års riks- dag aflättna nådiga proposition jemte Jernvägsbyggnads-styrelsens der- vid fogade utlåtande som ock af samma Riksdags beslut, att hufvud- saken var att få en *norrländsk stambana* med en tvärbana till Jemt- land och än vidare vesterut till riksgränsen, men aldrig att få en hufvudbana till Jemtland med en bibana till Norrland, utan tvärtom.

Redan vid riksdagens början ansåg jag ock, att jernvägen borde dragas i den sträckning Utskottet nu föreslagit, men fram på riks- dagen sökte man visa oss, att det af Utskottet nu framlagda förslag, eller alternativet n:o 2 i den Kongl. propositionen, vore alldeles oan- tagligt, i följd af de å den deri upptagna sträckningen rådande ogyn- samma terrängförhållanden. Man höll oss i denna tro, ända tills Jern- vägsbyggnadsstyrelsen, i en visserligen till formen besynnerlig men dock tillfyllestgörande utredning, ådagalade, att terrängförhållandena å alternativet n:o 2 ingalunda vore underlägsna eller sämre än ter- rängen å alternativet n:o 1, och i följd deraf har numera det hufvud- skäl förfallit, hvarpå man i fråga om förkastligheten af det utaf Ut- skottet nu framlagda förslag, hittills stält sig.

En talare yttrade, att trafiken från och till Norge skulle drabbas af en svår krok, om Utskottets förslag antoges. Häremot vill jag erinra, att jag för min del icke tror att ifrågavarande tvärbana är afsedd att endast tillgodose det södra Sverige, utan fastmer Norrland norr om densamma. Men sedermera tillade samme talare, att, då trafiken från Norge skulle komma att bestå hufvudsakligen af sill och fisk från Trondhjem, men norrländingarne ej äto annat än ström- ming, hvaremot berörda norska produkter skulle *dels* konsumeras i Helsingland och Gestrikland, *dels* ock i Finland och Ryssland, det ej vore värdt att draga banan i den sträckning Utskottet föreslagit, ty det vore att göra vägen längre. Jag kan dock ej inse hvar- före sillen och fisken skulle smaka finnar och ryssar bättre, om de finge varorna öfver Sundsvall än om de erhöilo dem efter norra ba- nan till Sollefteå, ty dit lär väl jernväg nog komma att snart byg- gas; man har så mycket talat om ginaste vägen från Nordsjön öfver

Jemtland till Ostersjöns vatten, och därför skall man gå vestra linien till Torpshammar och Sundsvall; men tror ni då, mine Herrar, att Sundsvall är det närmaste stället? Nej en blick på kartan visar oss att det icke är Sundsvall, utan närmaste segelbara vatten är Sollefteå; och vill man befordra transitofrakten, så skall man bifalla Utskottets förslag. Således kan jag icke heller från denna synpunkt finna att det *vestra* alternativet har företräde framför det östra, utan tvärtom.

*Angående
norra stam-
banans sträck-
ning.
(Forts.)*

Man har äfven, såsom skäl för bifall till det *vestra* alternativet, talat om den mängd af skogseffekter, som skulle komma att fraktas på den vestra linien, men derom är å ömse sidor redan så mycket taladt, att jag helt och hållet kan afstå att yttra mig derom, och jag gör det så mycket hellre som jag icke gerna vill hemta skäl från gissningarnes område; får blott säga, att jag för min del tror, att, vid en jämförelse emellan de tvänne alternativen af trävarutrafiken, det andra alternativet icke skall komma till korta.

En annan hufvudartikel för Jemtland att afsätta är kalk, som deremot ej finnes i Norrland; och emedan jag är öfvertygad om att en stor mängd af denna vara, som ej tål vid långa transporter, kommer att fraktas från Jemtland till Norrland, bör man se till, det man genom antagandet af det *östra* alternativet får den snabbaste förbindelsen mellan provinserna.

Nu har man äfven talat för bifall till Herr Carl Ifvarssons förslag, hvarigenom man vill afklippa den besynnerliga linien Gällösund—Håsjö, under förhoppning att sedermera få framställning om en bana längre österut. Men om detta förslag antages, blir kroken ännu större för all trafik emellan Jemtland och Norrland än om Kongl. Maj:ts alternativ N:o 1 antoges oförändradt.

Flere talare hafva äfven framhållit den omständigheten att Jemtland har mycket kol att skicka söderut. Ja, ehuru jag gerna medger att Jemtland har stora skogar, vill jag dock erinra om, att en mängd sådana äfven finnas i Norrland, som i följd deraf jemväl kan exportera kol; och jag kan således ej inse hvarför man af detta skäl skall draga hufvudbanan upp till Gällö, ty derigenom fördyrar man kolen från Norrland, — och hvarföre? om ej för att utestänga Norrland från konkurrens med Jemtland i fråga om kolhandel.

Man talar så mycket om att den största trafiken från Jemtland, nu går i samma riktning som vestra linien; ja detta är ju helt naturligt då, såsom jag redan påpekat, der redan finnas de lättaste kommunikationer, på hvilka staten uppoffrat icke obetydliga summor; visserligen heter det »den mycket har, honom skall ock mycket gifvet vardas», men jag kan ej inse billigheten utaf att lägga banan der man förut har temligen goda kommunikationsleder, under det att de, som deraf äro i mycket större behof, fortfarande skola sakna dessa fördelar.

Men om det nu vore sant, att den vestra linien har en så ofantligt stor trafik, så vet jag icke, hvarför man skall nödgas komma med sådana uppgifter, som att äfven Herjeådalen skall skicka sina trävaror på den banan, ty om så vore fallet, förstår jag icke hvarför Jemtlands läns landsting vid beviljandet af 900,000 kronor beslöt, att Herjeådalen skulle vara fritt från detta anslag. Jag kan nemligen icke

Angående
norra stam-
banans sträck-
ning.
(Forts.)

förstå annat, än att, då dessa slapp att betala, man också ansåg, att de icke skulle hafva någon direkt nytta af banan.

En af Utskottets ledamöter har framhållit, att man måste draga tvärbana direkt på Östersund och icke, såsom Utskottet föreslagit, endast gå dit med en bibana. Dervid ber jag att få erinra om, att jemtländingarne, då de beviljade de ofta nämnda 900,000 kronorna, aldrig nämnt Östersund, utan det var Riksdagen, som beslöt att Östersund skulle beröras endera direkt eller indirekt; och hade icke Riksdagen redan lofvat detta, skulle jag aldrig hafva biträdt ens en bibana till Östersund, ty Östersund är en alltför obetydlig punkt, att staten skulle anlägga en särskild bana dit, då så många andra städer fått på egen bekostnad skaffa sig bibanor från sjelfva stambanan genom landet. Jag medgifver nog fördelen af en bibana till Östersund, men jag kan ej gilla, att sjelfva hufvudbanan från öster till vester skall leda dit. Man uppgifver såsom skäl, hvarföre man bör göra denna krok till Östersund, att det är alldeles nödvändigt för jemtländingarne att få förbindelse med residensstaden; men man förbiser då, att förhållanden inom andra län kunna vara enahanda, utan att samma skäl der fått göra sig gällande, och de, som framhålla detta skäl, ha de väl tänkt på huru det i sådant fall gestaltar sig för t. ex. sundsvallsboarne, då de skola besöka sin residensstad och nödgas resa, enligt Kongl. Maj:ts 1 alternativ, upp till Gällö och vidare till Håsjö, derifrån jernvägen helt visst kommer att byggas till Sollefteå och Hernösand? Männe icke kroken blir nog betydlig, äfven om de slippa fara längre upp än till Håsjö?

Jag anser mig böra framhålla, att, då man bygger en jernväg i Norrland med dess glesa befolkning, bör man i första hand söka att sträcka denna bana så långt norrut som möjligt för så billigt pris som man kan göra; och när man nu kan komma ända till Håsjö för billigare pris än Kongl. Maj:ts förslag för banans sträckning innefattar, så anser jag mig för min del böra yrka bifall till Utskottets förslag, med den obetydliga förändring i sjelfva klämman, som Herr Peter Olsson framhållit.

Om man, till följd af bristande lokalkännedom, känner tvekan om hvilken af de olika linierna är den rätta, borde man fästa något afseende vid representanters önskningsar, som bo i Norrland och som böra känna Norrlands behof. Frågar man alla, som bo norr om tvärbanan, så stå alla dessa såsom en man för Utskottets förslag. Detta förhållande borde, enligt min tanke, vägleda dem som känna sig tveksamme.

Jag får alltså vördsamt hemställa om bifall till Utskottets förslag, med den redaktionsförändring i sjelfva klämman som Herr Peter Olsson tillstyrkt.

Herr *Johan Erik Johansson* instämde i Herr Liss Olof Larssons anförande.

Herr *Jöns Rundbäck*: Jag kan vara helt kort, ty jag har uttalat min mening uti en reservation, som jag nu återoppar. Min åsigt är icke dikterad af något slags enskildt norrlandsintresse, utan af mitt

enfaldiga studium af frågan. Må den för denna gång falla, ty möjligen sker ingen skada derigenom; men jag vågar fortfarande vidhålla mina i reservationen uttalade åsigt, trots de personliga tillvitelser man — enligt hvad jag hört berättas — riktat mot mig i anledning af min ståndpunkt till frågan. Detta anfall på person måste vara föranledt af brist på sak. Inom afdelningen var en sådan mängd materialier till vårt förfogande, att åtminstone jag för min del icke med bästa vilja kunde hinna genomläsa och pröfva alltsammans. Jag forskade så mycket jag förmådde, men tiden tillät mig icke att fortsätta, och jag fann mig nödsakad att reservationsvis framlägga hvad jag i frågan funnit anmärkningsvärdt. Jag har icke sökt att med någon imponerande apparat af siffror och kalkyler utöfva intryk på Herrarnes öfvertygelse — jag har helt enkelt ställt mig på den grund, 1873 års skrifvelse utstakat, och då Kammaren ännu utgöres af samma ledamöter, som då beslutade om dels en *stambana* såsom fortsättning af norra stambanan och dels en *tvärbana* till riksgränsen, med utgångspunkten Torpshammar eller annan lämplig plats vid stambanan, så böra vi se till att dessa sträckningar först byggas. Vi kunna ej gerna dess föinnan gå vidare, utan böra lemna omsorgen derom till framtiden. Den nu varande representationen har uttagit första steget, det andra bör lemnas till den blifvande representationen, om hvars sammansättning vi icke ännu kunna döma.

Jag har endast velat yttra dessa få ord. Herr Gumælius har förordat min reservation med en liten redaktionsförändring, bestående deri att orden i "ungefärlig riktning" skulle inflickas uti det af mig formulerade förslaget till beslut. I händelse Kammaren ville besluta bifall till min reservation med den af Herr Gumælius föreslagna redaktionsförändringen, vore det mig kärt, och jag vågar derom framställa ett yrkande.

I anseende till den långt framskridna tiden, uppsköts nu den vidare öfverläggningen i ämnet till klockan 7 i afton, då Kammarens ledamöter genom utfärdadt anslag kallats att åter sammanträda.

§ 4.

Föredrogos och godkändes nedannämuda förslag till Riksdagens underdåniga skrifvelser, nemligen:

af *Stats-Utskottet*:

N:o 57, i anledning af väckta förslag om förändrad reglering af skjutsväsendet;

af *Lag-Utskottet*:

N:o 61, rörande ändring i gällande bestämmelser om skyldighet att bygga och underhålla tiodelada;

och af *Bevillnings-Utskottet*:

N:o 62, angående förändrade bestämmelser i afseende å taxeringar af försändelser af myntadt guld eller silfver, som genom postverket befordras mellan inrikes orter.

Kammarens ledamöter åtskildes kl. 3 e. m.

In fidem
H. Husberg.