

# RIKSDAGENS PROTOKOLL.

1877.            Andra Kammaren.            N:o 22.

Tisdagen den 13 Mars.

Kl. 3 e. m.

§ 1.

Justerades protokollet för den 6 i denna månad.

§ 2.

Föredrogs och hänvisades till Stats-Utskottet Herr *Jöns Pehrssons* på Kammarens bord hvilande motion, N:o 138, angående förvaltningen af statens egendomar.

§ 3.

Föredrogs, men blefvo å nyo bordlagda:  
Stats-Utskottets utlåtande N:o 33; samt  
Andra Kammarens Fjerde Tillfälliga Utskotts utlåtande N:is 2—4 (i samlingen N:is 16—18.)

§ 4.

Till bordläggning anmäldes Andra Kammarens Första Tillfälliga Utskotts utlåtande N:o 7 (i samlingen N:o 19), angående teckningsundervisningen samt teckningslärares ställning och lönevilkor vid elementarläroverken.

§ 5.

Ledighet från riksdagsgöromålen beviljades:

Herr <i>Hj. Petre</i>	under	8 dag. fr. o. m. d.	14 Mars.
” <i>Jonas Jonasson</i> i Gullaboås	”	14 ” ”	19 ”
” <i>And. Larsson</i> i Lund	”	14 ” ”	22 ”
” <i>P. Näsman</i>	”	14 ” ”	23 ”
” <i>Joh. Andersson</i> i Knarrevik	”	14 ” ”	23 ”
” <i>M. Trulsson</i>	”	14 ” ”	23 ”

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

In fidem  
*Gustaf Westdahl.*

**Onsdagen den 14 Mars.**

Kl. 10 f. m.

## § 1.

Justerades de i Kammarens sammanträden den 7 innevarande månad förda protokoll.

## § 2.

*Ang. jernvägs-  
byggnaderna i  
Norrländ.* Förekom till behandling Stats-Utskottets utlåtande N:o 27, an-  
gående statens jernvägsbyggnader.

*Punkten 1.*

Uti den nådiga propositionen angående statsverkets tillstånd och behof hade Kongl. Maj:t föreslagit Riksdagen att för år 1878 anvisa ett belopp af 6,000,000 kronor för fortsättande under samma år arbetena ej mindre på tvärbanan emellan Torpshammar och riksgränsen, än ock på norra stambanan inom Norrländ; denna senare bestämd att från Hybo framdragas öfver Välje i nordlig rigtning till Ånge, med rätt för Kongl. Maj:t att närmare förordna om de orter, jernvägen borde genomgå, och de ställen, den skulle anlöpa.

Härjemte hade i motioner blifvit föreslaget:

af Herr *Pehr Staaff* (motion i Andra Kammaren N:o 103):

det måtte Riksdagen, med afslag å Kongl. Maj:ts proposition beträffande norra stambanans rigtning, förklara, att den norrländska stambanan bör från Hybo fortsättas genom Delsbo, Bjuråkers och Bergsjö socknar till Malungen och derifrån vidare till Vattjom eller annan lämplig punkt för öfvergången af Indalselven, för att sedermera i sinom tid fortsättas till lämplig plats vid Ångermanelfven, eller, om icke i frågans närvarande skick sådant kunde bifallas, besluta, att med stambanerigtningens bestämmande från Hybo må anstå till nästa års riksdag, derförinnan på enskild väg föranstaltad undersökning af denna jernvägssträckning kunde hinna behörigen afslutas och af vederbörande granskas;

af Herr *W. Farup* (motion i Andra Kammaren N:o 123):

att Riksdagen måtte besluta, att norra stambanan från Hybo drages öfver Hogdal och Råtan till lämpligt ställe på tvärbanan Torpshammar—Näskott eller, alternativt, ingå till Kongl. Maj:t med underdånig begäran, att nödig plan för ett blifvande jernvägsnät för de norra provinserna först beredes, innan stambanan från Hybo vidare fortsättes; samt

af Herr *Edvard Frisk* (motion i Första Kammaren N:o 35):

att Riksdagen måtte

a) lemna frågan om norra stambanans fortsättande från Hybo för närvarande oafgjord, men tillika hos Kongl. Maj:t i underdånighet anhålla, det täcktes Kongl. Maj:t bland nu varande riksdagsmän utse tre eller fem lämpliga personer från söder om Gefleborgs län belägna orter, hvilka egde att sig emellan utse ordförande, för att under loppet af instundande sommar genomresa orterna mellan höjden af Hybo och tvärbanan eller, helst, Ångermanelfven och särskildt efter de ifrågasatta vestliga (Hybo—Välje—Ånge) och östliga (Hybo—Elfsund—Malungen-tvärbanan) rigtningarne samt derefter och med ledning af under resan vunnen erfarenhet och gjorda iakttagelser för Riksdagen framställa sina åsigtter derom, hvar norra stambanan borde från Hybo framgå, för att dels i vidsträcktaste mån gagna Norrlands befolkning och dels höja de norrländska provinserna till den högsta möjliga grad af utveckling i de uti motionen antydda hänseenden och dymedelst, gagnande hela fäderneslandet, återgälda detsamma alla dess uppoffringar för det stora ändamålets vinnande; och

b) till bestridande af med nyss berörda åtgärd förenade kostnader bevilja ett förslagsanslag af sex tusen kronor.

I anledning af alla dessa förslag, som af Utskottet blifvit i ett sammanhang behandlade, hade Utskottet på anförda skäl hemställt:

“att Riksdagen, med bifall till Kongl. Maj:ts förslag och afslag å Herrar Staaffs, Farups och Frisks motioner, må för år 1878 anvisa ett belopp af 6,000,000 kronor för fortsättande under samma år af arbetena ej mindre på tvärbanan emellan Torpshammar och riksränsen, än ock på norra stambanan inom Norrland; denna senare bestämd att från Hybo framdragas öfver Välje i nordlig rigtning till Ånge, med rätt för Kongl. Maj:t att närmare förordna om de orter, jernvägen bör genomgå, och de ställen, den skall anlöpa.“

Efter uppläsning af denna hemställan anförde

Herr Helander: I fråga om statsjernvägarnes sträckning i Norrland har jag under föregående riksdagar icke någon gång tagit Kammarrens tid i anspråk, men måste göra det nu, emedan det ser ut, som skulle det blifva nödigt att få sin mening i protokollet förvarad angående en för hela landet, och särskildt för Norrland, så i hög grad vigtig sak som denna. Innan jag berör hufvudämnet måste jag dock ett ögonblick uppehålla mig vid en bisak, om ock möjligen man skulle vilja anse denna på samma gång vara en småsak. Jag åsyftar härmed det förhållande, att jernvägsbyggnadsstyrelsen har för vana att vid angifvande af jernvägsrigtningars längd uttrycka delar af milen uti 1,000- och 100-tal fot. Vål vet jag att så ock är förhållandet å ritningarne, men detta bör väl ej hindra att vid angifvandet af längden å undersökta jernvägslinier begagna decimala indelningen, som i så hög grad underlättar beräkningar och jemförelser. Om detta skedde, så sluppe man ifrån dessa mången gång femsiffriga tal och deras reduktion till mil vid sammanläggning, ett arbete som visserligen icke är klyftigt, men gör läsning och jemförelser tunga. Då man vid redan

And. jernvägs-  
byggnaderna i  
Norrland.  
(Forts.)

Ang. jernvägs-  
byggnaderna i  
Norrländ.  
(Forts.)

färdiga jernvägar icke begagnar annan indelning af milen än den decimala — med användande af blott en decimal, således ej större noggrannhet än  $\frac{1}{10}$  af milen — så synes det mig vara så mycket mindre nödvändigt att i fråga om jernvägssträckningar, hvilka ännu icke kommit till utförande, och som derföre, i händelse de dertill bringas, ofta undergå förändring till både längd och läge, använda en sådan ytterlig noggrannhet som  $\frac{1}{360}$  af milen. I praktiskt hänseende tror jag derföre att det skulle vara nyttigt, om en förändring härutinnan blefve påbjuden.

Öfvergående till yttrande i hufvudfrågan, kan jag naturligtvis ej annat än uttala mitt gillande deraf, att man blott småningom utför statens jernvägsbyggnader i Norrländ, men måste deremot på samma gång beklaga, att man icke funnit det vara nödvändigt att redan från början antaga en fullständig plan för dessa byggnader, hvilken, i mån som omständigheterna det tilläte, kunde delvis utföras, så att hvarje del noa inföll uti den fastställda planen, intill dess denna i sin helhet blifvit fullbordad. På sätt man nu förfar, då rigtningen af hvarje del för sig särskildt bestämmes, kan man ej annat än äfventyra både, och i främsta rummet, att förrycka banbyggnaden från dess hufvuduppgift samt att få bygga mera och dyrare än nödigt vore. Härpå fastes i synnerhet uppmärksamheten vid genomläsandet af Stats-Utskottets nu förevarande utlåtande, i hvilket Utskottet repeterade gånger förklarar, att det alldeles icke är nu fråga om annat än att söderifrån bygga till tvärbanan. Detta må vara sant efter orden, men ofantligt kortsynt vore det väl att vid pröfning af lämpligaste rigtningen för norra stambanan söder om tvärbanan icke taga hänsyn till ändamålsenligaste rigtningen för samma banas blifvande fortsättning norr om tvärbanan. Följaktligen måste det icke allenast vara riktigt, utan oafvisligen nödvändigt, att nu tänka sig läget af banan i sin fortsättning. på grund hvaraf ock Herr Staaffs motion har full befogenhet för sig, icke blott för att komma under ompröfning hvad beträffar rigtningen emellan Hybo och Vattjom, utan äfven i hvad den innehåller reflexion derom, att banan sedan i sinom tid borde fortsättas mot Ångermanelfven, emedan det senare väl vore en nästan gifven följd af det förras godkännande. Ja, denna framställning är mycket mera berättigad, om det kan visas att den östra rigtningen, eller den s. k. B-linien, har mera skäl för sig än någon annan. Också har Kongl. Maj:t redan år 1873, så väl som under senaste året, funnit nödigt att låta anställa undersökningar för stambanans fortsättning norr om tvärbanan, sagda år jemväl i afseende å B-linien, fast, olyckligtvis, undersökningen af den linien första året icke medhans, hvarefter densamma alldeles uteblifvit, till en början påtagligen af det skäl, att man från kustprovinserna, hvilka alla klarligen insågo att B-linien vore den enda rätta rigtningen för en norrländsk stambana, ville tillmötesgå det vestliga intresset, och för den skull föreslog rigtningen öfver Elfsund och Johannisfors, vester om Stödesjön, hvilken rigtning sedermera, efter det att fråga uppstått om gemensam sträckning till någon del, af stam- och tvärbanorna, utbyttes mot den mera direkta: Hybo—Välje—Torpshammar—Håsjö.

Då vid sistlidne riksdag läget af tvärbanan skulle definitivt bestämmas, fann jag väl att, om man vid sakens bedömande endast tog hänsyn till denna banas rätta sträckning, utan afseende tillika på den uppåt-gående stambanans, riktningen öfver Ånge var den rätta, men att, åter, om frågan betraktades i sin helhet, Håsjölinien hade företräde. Jag röstade alltså då med minoriteten för denna senare riktning, ehuru jag visserligen ingalunda var öfvertygad om att en stambana öfver Håsjö skulle tillfredsställa Norrlands behof med hänseende till framtida förbindelser genom bibanor. Jag nödgades emellertid till detta val dels, och förnämligast, emedan någon bättre riktning då ej var i fråga, dels emedan jag hörde åtskilliga norrlandsrepresentanter nöja sig med den riktningen, och dels emedan man genom att välja denna kunde förekomma utöfver behofvet utsträckta jernvägs-byggnader och kostnader i framtiden. Sedan tvärbanans läge emellertid blifvit bestämdt öfver Ånge, synes man hafva tagit för gifvet, att stambanan måste anslutas till nämnda punkt, att döma deraf att de fortsatta undersökningarne alla utgått derifrån eller från andra ställen af tvärbanan i trakten norr om Ånge, såsom Kotjern, Bräcke och Gällösundet; och har detta sannolikt skett till följd deraf att, såsom det i statsrådsprotokollet heter, "Håsjö i norr likasom Välje i söder allmänligen antagits såsom gemensamma begynnelse- och slutpunkter för de i öfrigt sinsemellan stridiga linierna". Detta antagande kan jag likväl omöjlig för riktigt erkänna. I och med detsamma som tvärbanans läge blef afgjordt till fördel för det vestliga intresset, måste all tanke på Håsjölinien hafva så fullständigt förfallit, att jag näppligen tror att i Kammaren 10 personer finnas, som nu skulle vilja påyrka riktningen öfver Håsjö, hvilket väl måste vara alldeles gifvet, då den riktningen, såsom nyss nämndes, endast tillkom på grund af försök att förmedla de östliga och vestliga intressena, men som också måste hafva bortfallit i samma stund som det beslöts, att tvärbanan skulle få det vestliga läget. Derigenom har man återkommit helt och hållet till frågan sådan den var då Riksdagen beslutit tvärbana emellan Sundsvall och riksgränsen — som nu är gifven — samt att stambanan skulle skära denna. Då man skall skrida till närmare bestämmelse af detta beslut, kan det nu icke vara tillfyllestgörande, att, på sätt till innevarande Riksdag skett, framlägga en jämförelse endast emellan linierna öfver Torpshammar och öfver Bräcke (Ångeriktningen), emedan, då knappast någon mera har skäl att intressera sig för Torpshammar—Håsjö-linien, det ju derigenom är klart, att således i sjelfva verket det endast är en linie — den öfver Bräcke — som man fått att bestämma sig för enligt Kongl. Maj:ts förslag. Att icke äfven B-linien nu blifvit genom statens försorg undersökt synes mig i hög grad oförklarligt, då det ju är en afgjord sak, att det öfvervägande flertalet af kustlänens invånare just, och på goda skäl, önskar denna riktning. Man har framlagt, såsom det mig synes, så i hög grad giltiga bevis för företrädet af B-linien, att man bort å motsatta sidan varit mycket angelägen om att få denna linie undersökt, och bedömd med hänseende till det gagn den kunde medföra i förhållande till andra riktningar, så att Riksdagen nu kunnat med

Ang. jernvägs-  
byggnaderna i  
Norrland.  
(Forts.)

Ang. jernvägs-  
byggnaderna i  
Norrländ.  
(Forts.)

tillförsigt i saken besluta. I stället finner man B-linien i statsrådsprotokollet vara gjord omöjlig på grund af skäl, som jag anser icke kunna tillmätas någon synnerlig vikt. Derom skall jag be att få säga några ord särskildt.

Att landstingen i två län, i afsigt att tillfredsställa alla intressen förmedelst en bana, om hvilken man trodde att möjligen alla skulle kunna förena sig, år 1874 frångått B-linien lärer väl ej kunna betyda det allra ringaste, när icke äfven de öfriga två landstingen, som jemväl omfattat samma B-linie, frångått densamma, helst det ju visade sig att motsidan icke ville tillmötesgå denna eftergift, och det väl i allt fall berodde på hvad som för det allmänna och Norrländ i sin helhet var det fördelaktigaste.

Det andra i statsrådsprotokollet omförmälda skäl emot anhägarne af B-linien, att de icke så mycket äsyftade tillvägbringande af en lämplig förening af de två nu under arbete varande banorna, som icke mer framkallande af beslut om byggande af en ny, i närheten af kusten framgående jernväg, kan ej vara giltigt, helt enkelt på den grund, såsom jag nyligen antydde, att, så länge fortsättningen till tvärbanan ännu icke blifvit definitivt bestämd, hvarje uppgifven linie bör få komma under pröfning utan att på förhand, samt utan närmare undersökning och jämförelse, förklaras vara obehörig. Hvad slutligen angår erinran derom att B-linien i militäriskt hänseende ej kan lemnas utan svåra anmärkningar, så må det väl vara vågadt af mig, såsom icke varande militär, att härom uttala mitt omdöme, men jag bör dock göra det till det afseende man dervid behagar fästa. Väl synes det mig vara riktigt att en bana längre in i landet kan hafva företräde, men dervid bör ock ihågkommas, att B-linien ligger på omkring tre mils medelafstånd från kusten, och att, när kusten hotas af fienden med landstigning, det väl icke är utan sin vikt att på en jernväg parallel med kusten kunna hastigt förflytta den försvarande styrkan till de punkter som hotas. Skulle för öfrigt B-linien ur andra synpunkter hafva afgjort företräde, så kan jag icke föreställa mig att de militära skälen böra tilldömas någon öfvervägande betydelse. Till dessa förmenta skäl har Stats-Utskottet nu fogat ett ytterligare, det nemligen, att B-linien skulle skära banan der denna är smalspårig; men, äfven i händelse norra stambanan drages öfver Ånge, lärer väl ingen kunna föreställa sig, att den nu smalspåriga sträckningen emellan Sundsvall och Torpshammar länge kommer att förblifva sådan. Helt säkert komme delen emellan Torpshammar och Vattjom att varda utlagd till bredspårig innan stambanan hunne till sist nämnda punkt.

Jag har sedan flera riksdagar sammanställt de olika riktningarnes längd, byggnadskostnader och trafikförhållanden, men har deraf nu ingen nytta, då erforderliga upplysningar saknas beträffande B-linien. Jag har därför för jämförelse emellan denna och den af Kongl. Maj:t förordade endast kunnat taga hänsyn till sådana stora allmänna förhållanden, som vid hvarje jernvägsanläggning, och i synnerhet der det är fråga om att börja dylik, böra komma i betraktande. Så, t. ex. må det väl erkännas, att en stambana bör följa landets hufvud-

Ang. jernvägs-  
byggnaderna i  
Norrländ.  
(Forts.)

rigtning, och icke från denna, utan af mycket betydande skäl, afvika. Då vårt fädernesland, i sin sträckning från söder mot norr har en sakta böjning mot öster, lär det omöjligen kunna vara riktigt att draga stambanan mot vester. Anser man emellertid detta icke vara oomtvistligt, så kan dock ingen förneka, att läget bör vara sådant, att det underlättar bibanors anläggande till stambanan. En känd sak är ju, att de stora floderna och floddalarna i Norrland hafva sträckning från nordvest till sydost. Följaktligen lär icke, utan kostnader som ingen underkastar sig, det kunna blifva i fråga att bygga bibanor från kusten till stambanan i annan rigtning än den floddalarna hafva. Deraf följer då, att man skulle nödgas bygga bibanorna af 8 à 9 miles längd från kusten, i nordvestlig rigtning, hvarigenom man, för att komma söder ut, nödgades färdas först i denna nordvestliga rigtning en ansenlig del af vägen; vidare att då man uppnådde stambanan man vore en eller annan mil på nordligare latitud än vid utgångspunkten, samt slutligen att man sedan derifrån nödgades jemväl fara vesterut, innan man kunde komma åt söder. Från södra orterna skulle man, för att komma till en norrländsk ort vid Bottenhafvet, således färdas i motsatt rigtning, först i nordvest, sedan i nordost och slutligen sydost. Hvar och en måste inse att det är omöjligt att under sådant förhållande anlägga bibanor från kusten till stambanan, om denna kommer att anläggas i den af Kongl. Maj:t dels föreslagna och dels tilltänkta sträckningen. Det är väl sant att, äfven om B-linien antoges, man, från kusten räknadt, skulle nödgas fara i nyss angifna rigtningarne; men distanserna från kusten blifva genom läget af B-linien förminskade till omkring  $\frac{1}{3}$  mot i förra fallet, något som kan vara rimligt och möjligt för att framkalla bibanor. Af hvad jag här nämnt synes klart, att, genom stambanans förläggande långt in åt landet, den folkrikare delen af Norrland icke kan vänta något gagn af stambanan, men genom dennas dragande närmare kusten äfven den glesare befolkade trakten *vester* om banan, till följd af hufvuddalarnes sträckning, icke har samma olägenhet, som den, hvilken för kusten uppstår genom ett vestligare läge, emedan rörelsen vester om banan, i och med detsamma den uppsöker stambanan, drages efter floddalarna i sydostlig rigtning, och derigenom med detsamma kommer närmare målet mot söder, på samma gång som rörelsen söderifrån kommer i den naturliga rigtningen först norrut på stambanan och sedan nordostligt efter bibanorna i hufvuddalarna. Om Kammarrens ledamöter tänka sig B-linien anlagd och fullbordad, lär det väl icke vara möjligt annat än att hvar och en skall finna, att genom denna all billig förväntan beträffande bibanornas förande till stambanan skulle uppfyllas, med hänseende till de särskilda orternas behov; ty, såsom redan blifvit nämnt, invånarne utmed kusten skulle då öfver hufvud taget få högst tre mil till stambanan; och tänker man sig trakten emellan Ångermanelfven och tvärbanan söder om Gällö delad midt i tu på längden, så finge invånarne i den östligare hälften högst  $4\frac{1}{2}$  mil till stambanan och de i den vestligare högst lika långt till den del af tvärbanan, som ligger vid sidan af Storsjön. Om i framtiden Hybo och Ånge blefve sammanbundna, skulle naturligtvis

Ang. jernvägs-  
byggnaderna i  
Norrland.  
(Forts.)

förhållandet söder om tvärbanan blifva än mera fördelaktigt för det hela.

Jag skall icke besvära Kammaren med att anföra flera af de hufvudsakliga förhållanden, som vidare tala för den östliga rigtningen. Hvad jag nämnt synes mig bevisa, att det vore i hög grad förhastadt att nu fatta beslut i enlighet med Kongl. Maj:ts förslag. Å andra sidan åter vill jag icke påstå, att det vore rådligt att nu genast antaga B-linien utan närmare begrundande; hvilket, sammanlagdt, visar det för mig vara angeläget att frågan om norra stambanans fortsättning ännu ett år åtminstone hvilat. Naturligtvis kan jag vänta mig att man häremot skall invända, att regeringen i enlighet med jernvägsbyggnadsstyrelsens anmälan förklarar, att omständigheterna påkalla ett snart afgörande af den fortsatta rigtningen utaf stambanan, hvarföre således definitivt beslut härom nu måste fattas. Jag påminner mig likväl att detsamma sades beträffande tvärbanan för ett par år sedan, men att, det oaktadt, i följd af Kamrarnes olika beslut, uppskof egde rum. Må hända blefve det väl icke svårare följer af ett uppskof nu än då. Hvilka olägenheter som uppskofvet skulle medföra vågar jag likväl icke bedöma; men jag skall, för att äfven hafva sagt min mening i händelse saken ej kan uppskjutas, tillägga några ord ytterligare, helst jag väl vet hvad det kan betyda när, såsom nu, Kongl. Maj:t, Jernvägsbyggnadsstyrelsen, Stats-Utkottet och första Kammaren omfattat samma mening, nemligen stambanans fortsättande till Ånge. I afseende derå kan jag omöjligen annat än erkänna att, med hänseende till samfärdseln söderifrån med Norge och Trondhjems hamn, så väl som i militäriskt hänseende, sammanbindningen af punkterna Hybo och Ånge kan hafva skäl för sig, ehuru jag på samma gång, enligt hvad jag nämnt, anser den sammanbindningen vara af underordnad vikt mot den som en verklig norrländsk stambana har. Om man alltså nu nödvändigt skall afgöra frågan, månne det icke då åtminstone vore klokast att icke genast förklara linien Hybo—Ånge vara en del af stambanan — hvilket den ju i sjelfva verket icke kan vara — så att man icke må på förhand hafva bundit sig i afseende å sträckningen af stambanan norr om tvärbanan; ty om en grundligare undersökning snart och förvisst skulle ådagalägga att den rätta rigtningen för stambanan vore i det östligare läget, eller B-linien, så vore det väl ett förhastande att nu hafva förklarat Hybo—Ånge-linien vara stambanan. Detta leder mig på tanken att lemna det af Kongl. Maj:t begärda anslaget äfven för sammanbindning af stambanan vid Hybo med tvärbanan vid Ånge, men utan att derigenom uppkommande jernväg på förhand förklaras vara en del af stambanan. Då jag antager att regeringen borde, lika litet som Riksdagen, vara angelägen om att på förhand binda sig för en viss rigtning, så länge man ej fastställt norra stambanans sträckning i sin helhet på en gång — hvilket otvifvelaktigt varit det riktiga — så föreställer jag mig att äfven regeringen icke borde hafva något emot detta förslag. Mot detsamma tänker jag mig nog den invändning kunna göras, att, då Riksdagen redan beslutat bygga stambanan till tvärbanan, antagandet af mitt förslag skulle kunna sedermera tvinga Riksdagen att äfven



bygga B-linien söderifrån till tvärbanan. Denna invändning vill jag, för att af denna anledning icke åter behöfva begära ordet, på förhand bemöta. Skulle en noggran undersökning visa att B-linien icke vore att föredraga, så behöfdes naturligtvis i sådan händelse ej annat än att då åt Hybo—Ånge-linien gifva dess välförtjenta benämning stambana. Skulle åter motsatsen ådagaläggas, så borde det väl vara Riksdagens skyldighet att rätta sitt förhastande, äfven om det ej kunde ske utan någon uppoffring för staten. Denna uppoffring borde likväl ej blifva af synnerlig betydenhet, ty dels lärer, noga räknadt, B-linien blifva kortare än den vestligare rigtningen, och dels kunde det väl sättas i fråga om icke de fyra nordliga kustlänen, hvilka alla äro folkrikare och hafva större materiella tillgångar än Jemtland, borde, lika väl som nämnda läns landsting, hvilket bidragit med 900,000 kronor till tvärbanan, tillförbindas att hvaradera släppa till minst lika mycket som detta, för att få en bana som verkligen motsvarade deras behof, i hvilket fall uppoffringen för staten blefve af ringa betydelse i jemförelse med vinsten af att då jemväl hafva en ginare väg åt Norge och Jemtland, som man äfven i militäriskt hänseende anser vara af sådan vigt, men, framför allt, att hafva undvikit betydliga uppoffringar för stambanans fortsättning norr om tvärbanan, hvilken i den af Kongl. Maj:t tänkta rigtningen omöjligan kan gagna Norrland och det allmänna, men väl medföra högst betydliga utgifter för staten. Äfven om det belopp, med hvilket kustlänen kunde anses böra bidraga, till dem utlånades af statsverket, måste den formen af statens bidrag för ändamålet hafva fullt så mycket skäl för sig som understöden åt enskilda jernvägsanläggningar. Detta allt har jag ansett mig nu böra nämna; för tidigt är det naturligtvis eljes att redan diskutera den frågan, huruvida det har skäl för sig eller icke, att kustlänen landsting tillförbindas att lemna nu nämnda bidrag.

Helt och hållet kan jag icke med tystnad förbigå den omständigheten att Stats-Utskottet så obeskedligt bemött den af Herr Staaff förordade rigtningen, eller just den, som jag anser vara den som företrädesvis bör ifrågakomma. Utskottet säger, bland annat, att de af Herr Staaff ingifna kartor och handlingar hvarken utvisa samma utgångs- eller slutpunkter som linien Hybo—Välje—Ånge—Bräcke—Sollefteå, med hvilken jemförelse blifvit gjord. Efter orden är detta riktigt, men i verkligheten utan all betydelse. Den af Herr Staaff föreslagna slutpunkten Björnkå ligger, såsom Utskottet säger, 1,5 mil öster om Sollefteå, men i jemnhöjd — samma latitud — med Sollefteå, och kan således mycket väl uppställas till jemförelse med uppgifna andra slutpunkten Sollefteå, till hvilken Herr Staaffs linie, såsom belägen mera östligt, icke kan anslutas. Beträffande utgångspunkten Kramsta må det vara, att Utskottet äfven har rätt deruti att denna punkt ligger en mil söder om Hybo; men som densamma tillika ligger i stambanan innan denna söder ifrån hunnit till Hybo, så är det klart att, om man, såsom Utskottet gör, vill anställa jemförelse emellan väglängderna till tvärbanan, man måste, för att få dessa rigiga, för Hybo—Ångelinien tillägga distansen Hybo—Kramsta, och blir sålunda förhållandet alldeles motsatt det som Stats-Utskottet uppgifvit,

Ang. jernvägs-  
byggnaderna i  
Norrland.  
(Forts.)

Ang jernvägs-  
byggnaderna i  
Norrländ.  
(Forts.)

i det att Herr Staaffs linie blir kortare och således ej längre än den andra. Vidare skall jag ej sysselsätta mig med Stats-Utskottet.

Vid bedömandet af frågor om jernvägssträckningar är man nästan mera än eljest utsatt för möjligheten att mot sin vilja påverkas af biförhållanden, hvarföre det ej är så mycket att undra på, om någon gång, alldeles omedvetet, man råkar intressera sig för en viss rigtning. Jag kan dock försäkra Kammaren med lugnt samvete, att intet dylikt förhållande kan ens i ringaste mån hafva inverkat på mitt omdöme i saken. Jag är icke norrländing, har aldrig varit i Norrland, och, jag kunde nästan säga det, kommer ej heller dit, åtminstone känner jag nu ingen anledning som skulle föranleda besök derstädes. Intet personligt förhållande existerar, som kunde göra mig mera benägen för den rigtning jag här förordar, men väl möjligen för den motsatta. Blott bemödandet att söka genomtränga frågan, och det slut hvartill jag dervid kommit, har ledt mig till min oertergifliga pligt att här uttala hvad jag funnit det rätta vara.

Åberopande hvad jag nu anfört och mitt förklarande på förhand att, derest ett uppskof med frågans afgörande kunde vinnas, på grund af framställning från annan ledamot af Kammaren, jag dertill företrädesvis ansluter mig, tager jag mig friheten härmed föreslå att Kammaren behagade i ämnet fatta beslut af följande lydelse:

att Riksdagen, utan att för det närvarande förbinda sig till vidare stambanebyggnad i Norrland, samt med afslag af Herrar Staaffs, Farups och Frisks motioner, må på det sätt bifalla Kongl. Maj:ts i ämnet afgifna förslag, att för år 1878 anvisas ett belopp af sex millioner kronor dels för fortsättande under samma år af arbetena på tvärbanan mellan Torpshammar och riksgränsen, samt dels för sammanbindning af Hybo på norra stambanan med Ånge på tvärbanan, medelst en jernväg af enahanda byggnadssätt, som norra stambanans; med rätt för Kongl. Maj:t att närmare förordna om de orter jernvägen bör genomgå och de ställen den skall anlöpa.

Herr Farup: Till en början skall jag tillåta mig fästa Kammarrens uppmärksamhet å de stora farhågor, som under förlidet års riksdag yppade sig härstädes, för nedläggande i jernvägsföretag af allt för stora kapital, och att det just var dessa farhågor som bestämde Riksdagen för beviljande af ett så obetydligt belopp till understöd åt enskilda jernvägsanläggningar. Man ansåg nemligen att, om, i synnerhet inom vissa trakter, för många jernvägar anlades, ett sådant förhållande skulle utöfva ett menligt inflytande på industrien, äfvensom att, derest jernvägsbyggandet inom landet i sin helhet allt för mycket påskyndades, till och med kriser skulle kunna deraf befaras. Jag trodde, att samma åsigter äfven detta år skulle göra sig gällande vid Riksdagen.

För öfver ett år sedan erhöi ett enskildt bolag Kongl. Maj:ts nådiga koncession att anlägga en jernväg från Näsvisken till Sveg. Planen för denna jernväg var alltså redan vid den tiden fastställd, kostnadsförslag upprättadt, och alla förberedande åtgärder vidtagna. Bolaget erhöi likväl icke något med af de anslag, som vid sistlidne riksdag beviljades till understödande af enskilda jernvägsanläggningar.

Vi egde icke rätt att klaga deröfver, det var omständigheterna som medförde denna otur för bolaget. Det oaktadt hade vi svårt att vilja antaga, att hela jernvägsföretaget endast därför borde helt och hållet öfvergifvas, att redan från dess början stora svårigheter syntes vilja uppressa sig för dess genomförande.

Vid sistlidne riksdag yttrades här i Kammaren från många håll stora farhågor för att, derest den norrländska tvärbanan komme att, i öfverensstämmelse med Kongl. Maj:ts proposition, dragas från Torps-hammar öfver Ånge—Gällösundet—Östersund till Näskott, den uppåt-gående stambanans läge derigenom skulle vara bestämd. Detta bestreds på det bestämdaste af tvärbanans förfaktare och mig förekom det som om, huru högt dessa farhågor än yttrade sig, Riksdagens tanke icke var att tvärbanan skulle bestämma stambanan. Detta gjorde ock, att jag sistlidna år icke yttrade mig i frågan.

Och icke heller tror jag, att den af Kongl. Maj:t nu föreslagna sträckningen af stambanan är den rätta. Ty skärskådar man förhållandena närmare, så skall man finna, att denna bana ej allenast måste framkalla en mängd onödiga jernvägsbyggnader, utan äfven kommer att uppträda som en stark konkurrent till en redan bestämd och af Kongl. Maj:t koncessionerad bana. Ty från Hybo till Hogdals socken, å hviiken sträckning jag föreslagit att en stambana skulle läggas, är ett afstånd af omkring tio mil. Såsom nyss antydt har ett enskildt bolag erhållit koncession å anläggandet af en bana i nämnda rigtning. Men som Hogdal icke ligger mera än fyra mil från den af Kongl. Maj:t föreslagna linien Hybo—Ånge, så skulle, om denna linie vunne Riksdagens bifall, följden deraf blifva anläggandet af en ny jernväg, som komme att löpa, om icke paralelt med den redan koncessionerade banan, så åtminstone på ett medelafstånd af två å tre mil från samma bana. Detta tror jag vore mindre fördelaktigt. Vid 1875 års riksdag framhölls med värma utaf dem, hvilka förfäktade den af Kongl. Maj:t då föreslagna linien Hybo—Ånge, hurusom denna linie hade att vänta en stark lokaltrafik från Herjeådalen. Att nu, då Hybo får sin egen bana, lägga en jernväg vid sidan af densamma, måste ovilkorligen framkalla en konkurrens, som icke kan blifva annat än till förfång för endera af de begge anläggningarne.

Vidare ber jag få fästa uppmärksamheten derå, att från Hybo i nordlig rigtning går den bergskedja, som omöjliggör de begge jernvägarnes framtida förening, så vidt man icke ville underkasta sig kostnaderna för en linie i Mont Cenis-stilen eller andra storartade anläggningar. Det blefve alltså möjligt för Svegbanan att kunna från den nu föreslagna stambanan gå öfver åt Herjeådalen eller, med andra ord, åt trakter, som jemväl behöfva jernvägskommunikationer. Lägges deremot stambanan vester om nyss nämnda bergskedja, kan den utan hinder fortsättas den väg jag föreslagit, nemligen öfver Råtan och Hogdal upp till någon lämplig punkt på tvärbanan. Om man härvid skall välja den högra sträckningen i stället för den venstra, torde naturligtvis bero på vidare undersökningar. Men ser jag på generalstabens karta, så finner jag, att den bana, jag föreslagit är den som

Ång. jernvägs-  
byggnaderna i  
Norrländ.  
(Forts.)

Ang. jernvägs-  
byggnaderna i  
Norrländ.  
(Forts.)

man först tänkt på, af det skäl att den ligger närmast. Banan Näskott—Sveg är således enligt min tanke endast en tidsfråga.

Lägges nu stambanan från Hybo till Ånge, så få vi således två banor, der vi kunde hjälpa oss med en. Hela den östliga delen af landet blefve derigenom icke hulpen, och detta oaktadt stambanan utan ringaste hinder kunde dragas dit. Den redan beslutade Sveglinien går genom en landsdel, som omöjligt, icke ens i den närmaste framtiden, kan blifva utan jernväg. Det är klart att denna ort måste följa med sin tid för att icke blifva förbigången af öfriga landsdelar, eller för att åtminstone icke stå relativt tillbaka. Vi få således tre banor i stället för två, utan att jag åtminstone hört ortintresset framhålla den af Kongl. Maj:t föreslagna banan öfver Vålje—Ånge. Man inbespar möjligen en mindre summa, för att, om jag får så säga, bygga en brygga öfver tvärbanan vid Hybo. Men det blir en dyr besparing. Ty otvifvelaktigt skall den i en nära framtid framkalla uppförfingar af millioner. Och skola än dessa millioner tagas ur enskilda bolags fickor, så är det i alla fall samhället som får göra uppförfingen. För att således staten skall kunna spara något, får samhället betala så mycket dyrare.

Den bana, jag föreslår, skulle icke mötas af ringaste naturhinder. De norrländingar, hvilka känna dessa trakter, kunna bevittna, att de erbjuda en den mest lämpliga terräng för en jernvägsanläggning man någonsin skulle kunna uppleta. Man skulle här kunna för samma belopp bygga ojemförligt mycket längre sträcka, än i de mera oländiga trakterna i öster, der banan jemlikt föreliggande förslag skulle gå fram.

I år har en ny karta öfver våra jernvägar blifvit för Riksdagen framlagd. Det första, man fäster sig vid, då man ser den, är den omtändigheten, att rubriken upptager  $\frac{1}{3}$  af kartans hela storlek. Den synes mig derföre vara en besynnerlig karta, i synnerhet som man på densamma icke får se den terräng, som skulle komma att genomlöpas af banan, om den lades på vestra sidan. År efter annat har jernvägsbyggnadsstyrelsen lofvat noggrannare upplysningar om de omtvistade bansträckningarne, men de upplysningar, som vi fått i år, äro till den grad ensidiga, att de ingenting upplysa. Visserligen hafva vi fått veta litet med afseende just på den linie, som nu är af regeringen föreslagen, men om linierna till höger och venster tyckes man icke bekymra sig. Hade den framlagda kartan varit så beskaffad, att man kunnat se hvad som ligger på denna sidan åt Herjeådalen och hade den bana, som redan blifvit beslutad och således icke är någon fantasi-bana såsom de andra, varit synlig på kartan, skulle det vara klart för hvar och en att man på detta sätt bygger tvenne banor vid sidan af hvarandra, då man kunde hjälpa sig med en enda. Jag tror icke det är klokt att gå till väga på sådant sätt och jag måste på samma gång tillägga att, då en enskild korporation bygger en jernvägssträcka, visserligen äfven af enskilda intressen, men i alla fall för att upphjälpa landets handel och näringar, men staten lägger sin bana nära vid sidan såsom konkurrent, så är detta i min tanke hjertlost handlat. Genom regeringens förslag framtingas nemligen flera banor än som

äro nödvändiga för Norrland. Det utlåtande, som förlidet år afgafs från statsrådsbanken, gifver icke heller ringaste stöd för det antagandet att genom tvärbanan jemväl stambanan skulle vara bestämd, och Stats-Utskottet tyckes mycket lätt hafva berört de starka skäl hvilka tala för den åsigten, att stambanan icke skall vara beroende af tvärbanan. Men med jernvägsbyggnaderna i Norrland har man gått tillväga på sådant sätt, att man kommit fram med en liten bit undan för undan. Man har aldrig fått veta hvad som sedan skulle komma. De som förstått att framhålla sina intressen hafva naturligtvis på detta sätt lyckats åt dem bereda framgång, men det stora hela har deremot icke någonting vunnit, utan alltjemt fått vika för det lilla. Och det ser ut som om det fortfarande skulle komma att gå på samma sätt, eller som om de styraude blifvit de styrda.

Det var i min tanke ett stort misstag att tvärbanan blef gjord beroende af den redan färdiga Sundsvall—Torpshammar-banan. Detta är emellertid en sak, som numera icke låter ändra sig. Den må gälla hvad den kan. Men man ser deraf huru lätt det är att misstaga sig och komma in på orätt fära. Nu har ett bolag byggt banan Sundsvall—Torpshammar smalspårig, men staten bygger den banan bredspårig, som skall sluta sig derintill. Således genast olägenheter, och jag tror verkligen att jernvägsbyggandet i Norrland kommit in i oriktig fära. Det var en stor olycka att icke genast från början en plan blef upprättad, ty det synes vara klart, att det sätt, hvarpå man nu går till väga, drager med sig stora olägenheter och verkar olycksbringande i ekonomiskt afseende, derigenom att de för vårt framåtskridande så nödvändiga kommunikationerna icke tillgodoses. Staten måste göra sig oberoende, antaga en bestämd plan och fullfölja densamma, på det att icke, när en viss sträcka är byggd, man skall öfverlemna fortsättningen åt slumpen. Jag skulle i detta fall vilja jemföra staten med en stor enskild landegendom, som blifvit försummad till följd af bristande utdikning och väganläggning m. m. Om det så kommer en ny egare till denna egendom, och denne företager utdikning och väganläggning, o. s. v. men icke efter något system eller bestämd plan, utan en bit här, en bit der, så att det ena ligger i vägen för och hindrar det andra, så tror jag verkligen att domen öfver en landbrukare, som går till väga på ett så oklokt sätt, skulle snart vara fäld.

För framgången af hvad första afdelningen i min motion innehåller har jag litet hopp, helst Stats-Utskottet så knapphändigt affärdat denna min framställning, att Utskottet icke bevärdigat den ens med någon uppmärksamhet. Deremot måste jag vidhålla den andra delen af min motion, nemligen att jernvägsbyggandet i Norrland må inliberas intill dess man kan få en ordnad plan, ett ordnad system för ett blifvande jernvägsnät i de norra provinserna.

Jag yrkar alltså bifall till min motion i detta afseende.

Herr Staaff: Då 1873 års Kongl. proposition såg dagen och delgafs Riksdagen samt vidare hann blifva känd i norra orterna, uppväckte densamma derstädes öfverallt stort jubel, men detta jubel har

*Ang. jernvägs-  
byggnaderna i  
Norrland.  
(Forts.)*

Ang. jernvägs-  
byggnaderna i  
Norriand.  
(Forts.)

så småningom allt mer och mer dött bort och öfverflyttats till allenast en mindre del af Norrland, eller till och med af Jemtland, der ensamt det ännu finnes kvar i oförminskad, ja förökad kraft. Jag förutskickar denna anmärkning, för att dermed antyda att den glädje, man erfar öfver detta erkännande af Norrlands värde, i betydlig mån minskats, om ej, åtminstone i det egentliga Norrland, helt och hållet försvunnit.

Vid 1873 års riksdag — de fleste af Herrarne torde minnas det, utan att jag behöfver närmare redogöra derför eller uppläsa långa stycken ur akterna derom — uttrycktes i Kongl. Maj:ts nådiga proposition det faktum, att Hybo var den punkt, der norra stambanan under sitt lopp norrut upphörde att vara ostridig — och så var det verkligen — och man tillade den fullkomligt rigtiga uppfattningen, att olika åsigtger gjorde sig gällande angående banans rigtning från denna punkt, nemligen en, som ville nordöstligt upp genom det odlade och industrielt utvecklade landet, och en annan, som genom ödemarken ville nordvestligt söka sitt lopp upp emot en del af det odlade Jemtland. Riksdagen beslöt då, att nödiga undersökningar skulle verkställas, för utrönande af det verkliga förhållandet, som borde läggas till rätt grund för stambanans rigtning, och detta Riksdagens beslut, fick sitt uttalande i en skrifvelse till Kongl. Maj:t, deri begärdes en undersökning, som skulle utgå från Hybo, derifrån man kunde få visserligen en vestlig, men också en östlig rigtning.

Men något högst besynnerligt hände derefter. Det blef icke från detta Hybo som undersökningarne utgingo, utan från Välje, som ligger ungefär 3 mil nordvest ofvanför, ty Kongl. Maj:t fastställde, i trots af Riksdagens beslut, byggnadsstyrelsens i sådan syftning gjorda projekt till plan för jernvägsundersökningen inom Norrland, genom hvilken totalt omöjliggjordes den undersökning, i och för en östlig bana, som Riksdagen för skipande af rättvisa mellan de skilda meningarne fordrat. Omöjligt var det nemligen att från Välje — som aldrig utgjorde någon ostridig punkt — få någon verkligt östlig linie, utan att söka sig ned till Hybo igen såsom utgångspunkt, hvilket hvar och en inser vid betraktande af kartan. Men det half icke, det blef ingen annan undersökning af, och orten måste bekosta en sådan, likasom orterna sedermera bekostat 4 särskilda undersökningar i jernvägs-hänseenden. Den fordran vi hafva på en af staten bekostad undersökning i och för den östliga rigtningen kvarstår sålunda oförminskad. Riksdagen har lofvat oss en sådan, och den ersättes icke af den vi sjelfva bekostat. Det är ju nemligen klart, att det kan möjligen finnas många östliga linier lämpligare, än de ifrågasatta, och mig synes det äfven vara uppenbart, att icke orterna kunna åläggas bekosta alla de undersökningar, som erfordras för att få reda på den till äfventyrs lämpligaste och fördelaktigaste linien.

Sedan vi nu kommit så långt, att vi funnit oss hafva fordran på en undersökning, låtom oss tillse huru man lyckats komma ifrån uppfyllandet af denna fordran på en undersökning, som Riksdagen genom sitt löfte beredt oss! Jo, detta har, såsom också handlingarne utvisa, kommit sig deraf, att man påstått att Vester-Norrlands och

Gefleborgs läns landsting afstått från en sådan undersökning. Detta är ett misstag, hvars beskaffenhet i hänsigt till uppkomsten jag icke vill närmare utreda. Tvärtom har, hvad Vester-Norrland beträffar, framställning\* om en sådan undersökning, blifvit förnyad till innevarande riksdag, derutinnan man återkommit med sina aldrig frånträdde anspråk på B-linien, och hvad Gefleborgs län beträffar, har dess landsting aldrig afgifvit något frångående utlåtande. Vester-Norrlands landsting har endast hos Kongl Maj:t anhållit om proposition å en viss rigtning af en del af banan, i hvilket fall dess anspråk på B-linien skulle förfalla. Men, som någon sådan nådig proposition icke afläts, så förföll naturligtvis detta landstingets vilkorliga anbud, att för ett visst fall afstå från B-linien, och löftet om undersökning af en östlig linie står kvar ännu i dag, så att Vester-Norrlands landsting har fullt fog till dess ofvannämnda förnyade begäran, hvarförutan erinras, att landstingen väl aldrig någonsin kunna, allra minst hos regeringen, ega makt och befogenhet att upphäfvä hvad Riksdagen beslutat, eller hvad som i närvarande fall är detsamma, att befria regeringen från skyldigheten att ställa sig till efterrättelse ett Riksdagens beslut af sådan beskaffenhet, att sanktion deraf icke kan genom regeringsbeslut vägras.

Det torde väl också vara för Riksdagen af intresse att, innan man fortgår med jernvägsbyggandet i Norrland, hafva en fullständig undersökning att rätta sig efter, såsom en föregående talare, Herr Farup, också riktigt erinrat, men för att få en sådan undersökning, kan det möjligen anses att tiden börjat blifva något sen, dock tror jag den ännu kan försiggå, när nemligen man allt hittills icke hunnit fatta något beslut rörande rigtningen från Hybo, hvilken rigtning man först nu ifrågasatt få bestämd.

En annan irring ber jag också få bemöta och undanrödjä. Den nemligen, att man till följd af förra Riksdagens beslut, skulle ovilkorligen vara bunden vid linien Hybo—Ånge. Detta är ett stort misstag, ty då Kongl. Maj:t, för att få stambanans och tvärbanans rigtningar pröfvade, hvardera ur sina särskilda synpunkter, vid sista riksdagen åtskilde de båda frågorna, och tvärbanan derefter endast ur sin egen synpunkt betraktades, och dess rigtning endast i följd af en sådan pröfning bestämdes sådan den blef, så måste såsom en gifven följd deraf kvarstå rätt för Norrland att få stambanan jemväl pröfvad ur de för denna egna synpunkterna. Jag vågar också hemställa till Herr Statsrådet och Chefen för Civildepartementet om icke, då han under diskussionen i Första Kammaren, rörande rigtningen af tvärbanan, behagade flera särskilda gånger uppmana Kammaren att noga betänka, att det var endast ur tvärbanans egen synpunkt, som denas rigtning skulle bestämmas, Herr Statsrådet nu också ville gå vårt anspråk så till vida till mötes, att han äfven behagade uppmana denna Kammare att betrakta frågan om stambanans rigtning icke ur synpunkten, att den endast skall blifva en sammanbindningsbana med tvärbanan, utan ur den enda rigtiga synpunkten, hvarur den såsom en stambana för hela Norrland bör betraktas, då dess rigtning skall bestämmas, så att den må blifva för Norrland den bästa; genom en

*Ang. jernvägs-  
byggnaderna i  
Norrland.  
(Forts.)*

Ang. jernvägs-  
byggnaderna  
Norrland.  
(Forts.)

sådan gård af den enklaste rättvisa, skulle vi, tror jag, blifva honom särdeles förbundna.

Jag skall nu öfvergå till en granskning af Stats-Utskottets utlåtande, men dessförinnan vill jag dock förutskicka den anmärkning, att det förefaller mig besynnerligt, att de varma sympatier, som förut funnits för den östliga linien, nu alldeles försvunnit, så att till och med icke en enda af Utskottets ledamöter reserverat sig mot Utskottets förslag. Det ligger likväl en förklaringsgrund för detta förhållande deri, att, då man sett sina bemödanden ständigt krossade, man mistat modet, och det erfordras i sanning icke så liten portion af ihärdighet och mod för att under närvarande förhållanden vidhålla sina åsigtter i detta hänseende. Jag vill också i sammanhang härmed anmärka att, om vi besluta oss för linien Hybo—Ånge, denna linie, såsom jemväl Herr Farup erinrat, blifver i en framtid utsatt för en svår konkurrens, och hurudana resultat tvärbanan mellan Torpshammar och riksgränsen än må gifva, och jag vill visst icke bestrida att dessa kunna blifva goda, så är dock säkert att, om de begge sidobanorna, tvärbanan Näsvisen—Sveg och B-linien, komma till stånd — något som de otvifvelaktigt komma att göra — trafiken å linien Hybo—Ånge blifver sådan, att allra minst denna del af stambanan i sin helhet reduceras till något helt och hållet motsvarande till hvad man kameralistiskt i afseende å jordegendomar kallade ödeshemman eller skattevrak. Men jag vill dock härvid å nyo antyda, att jag nu icke kan med bestämdhet tala om banan ofvanför Ånge och dess trafik.

Då nu den östra banan, eller B-linien, både i afseende å längd, byggnadskostnad och öfriga förhållanden icke blott är fullt jemförlig, utan äfven ginare, lindrigare i hänseende till anläggningskostnad och lättare att bygga än någonsin den andra linien, så kan jag icke heller finna annat, än att den bör understödjas. Den på enskild väg föranstaltade undersökning af B-linien har så till vida icke kunnat behörigen afslutas, som vi icke kunnat få färdiga sådana tabeller, som äro erforderliga, för att B-linien må kunna i alla afseenden fullständigt jemföras med den af regeringen föreslagna banan, och i denna omständighet ligger ett moraliskt stöd för det uppskof vi å vår sida ämna yrka med frågans afgörande, på det att vi må kunna inför Riksdagen framlägga de af undersökningen framgångna resultat uppsatta å jemförande tabeller. Härtill kommer, att i annat fall det skulle synas vara ett slags rädsla, för att B-linien skulle få företräde, som skulle föranleda den önskan hos vederbörande, att få afslag å vår uppskofsbegäran.

En sak har Utskottet alldeles förbigått, och det är att, ehuru jag dit inlemnadt plan, undersökning och kostnadsförslag rörande en bana från Näskott till Bollsta, Utskottet icke tagit någon hänsyn till densamma eller ens omförmäلت de storartade syften, som afses med denna bana, hvilken dock har den allra största framtida vigt derigenom, att densamma, på samma gång den otvifvelaktigt skulle utgöra en af de mest renderande banor i riket, skulle sammanbinda det öfre och skogrikare Jemtland med hafvet och underlätta framforslingen af det norra och östliga Jemtlands rika skogstillgångar och andra pro-



dukter till hamn vid hafvet på långt närmare väg, än på tvärbanan till Sundsvall, på hvilken bana det norra och östliga Jemtlands skogseffekter ej heller kunna komma. Undersökningsinstrumentet rörande denna bana ingafs, för att derigenom visa, att, om Kongl. Maj:ts proposition ginge igenom och sedermera en stambana från vare sig Bräcke eller Gällö komme till stånd, antingen nämnda tvärbana Näs-skott—Bollsta skulle alldeles tillintetgöras, eller också denna beröfva norra stambanan i sin utsträckning all rentabilitet.

*Ang. jernvägs-  
byggnaderna i  
Norrländ.  
(Forts.)*

Atergående till de ifrågasatta stambanerigtningarne, ber jag få hänvisa till de tabeller, som utdelats i Kammarern och i hvilka redogöres för de jämförelsepunkter, som förefinnas. De utvisa att för öfre Norrland, jemte det dess samfärdsel med Norge många mil, utöfver hvad som behöfdes, oskäligen förlänges, afståndet till hufvudstaden och Södra Sverige likaså onödigt förlänges nära 5 mil, om Bräcke-alternativet kommer till stånd, men nära 7 mil, om Gällö-alternativet genomföres, mot de afstånd, som B-linien skulle bereda öfre Norrlands invånare om den antoges, hvarförutan B-linien medför en förminskning i byggnadskostnad af mer än 1,000,000 kronor.

Östra Ångermanlands invånare skulle genom Hybo—Ångelinien med dess utsträcknings alternativet få sambandet med södra Sverige och hufvudstaden i ena fallet nära 10 mil och i andra fallet nära 8 mil förlängdt. Af Hybo—Ångelinien i sin fullbordan skulle också jernvägens begagnande för samfärdseln städerna emellan alldeles omöjliggöras.

Då man, såsom vid förra riksdagen skedde, motsatte sig ett sådant förmedlingsförslag, som då af öfre Norrlands målsmän framlades, har häraf blitvit en gifven följd att detta förfallit för alltid, och då komma ytterligheterna fram i hela deras utsträckning och detta på alla deraf berörda områden.

Den omständigheten, att Stats-Utskottet säger, att vi hafva icke att göra med en norrländsk stambana för ögonblicket, utan blott med en sammanbindningsbana mellan Hybo och tvärbanan, den omständigheten fruktar jag (för att icke begagna något af de skarpere ord som här understundom få opåtaladt fällas) visat att frågan inom Utskottet fått en alltför lättvindig behandling. Ty om också denna fråga, hvilken dock i sig sjelf är så vigtig, icke afsåge annat, än en sammanbindningsbana emellan stambanan vid Hybo och tvärbanan, så borde dock nämnda sammanbindningsbanas bestämmande till riktningen ske med fästadt afseende derå, att den samma skall blifva början af den norrländska stambanans fortsättning från Hybo. Följaktligen borde denna sammanbindningsbana utläggas i den sträckning, att den från första början får den egenskap, som den rätteligen hör hafva, att utgöra en lämplig del af norra stambanan, då denna en gång blir utsträckt till Ångermanelfven, ty ehuru det står Riksdagen fritt att dröja ett, eller, om den så vill, tio år med denna utsträckning, så är det dock till Ångermanelfven som banan till en början skall komma, och sträfvet att få densamma dragen dit kan omöjliggen för alltid tillbakahållas. Då banan blifver fullbordad, kommer det att visa föga förutseende hos dem, som haft makt att bestämma denna banas riktning,

Ang. jernvägs-  
byggnaderna i  
Norrländ.  
(Forts)

om de förlagt den nu ifrågavarande sammanbindningsbanan så, att den icke blifvit en lämplig del af en norrländsk stambana, utan denna bana måste i stället från Hybo utläggas i en annan rigtning, hvarigenom en ytterligare bana uppkomme, som kunnat undvaras.

Hvad angår Stats-Utskottets erinran, att en mils väglängd skulle blifvit i mina tabeller origtigt uppgifven, så vill jag nämna att denna mil i allt fall kommer att lända till favör för B-linien. Visserligen är den punkt Kramstad, der den af mig föreslagna jernvägen skulle taga sin början, icke detsamma, som den punkt inom Hybo-området, som Jernvägsbyggnadsstyrelsen föreslagit, men den af mig förordade linien genomskär äfven under sitt lopp Hybo, och detta kan också i afseende på sträckningen norrut vara temligen likgiltigt, emedan de begge punkterna ligga på samma höjd söderifrån räknadt; och verkliga förhållandet, som också af en föregående talare, Herr Helander, vitsordats, skulle medföra det resultat, att B-linien såväl i hänsigt till reseväglängd och byggnadsväglängd som anläggningskostnader skulle, efter iakttagande af den rättelse, hvartill Stats-Utskottets besagda rättelse föranleder, vid jemförelse med den af Kongl. Maj:t i Norrland tillämnade bansträckning ytterligare visa en förkortning af längden med nära  $\frac{3}{4}$  mil samt en förminskning af kostnaderna med några hundratusen kronor.

Vidare tyckes det vara underligt af Utskottet, att det skall såsom skäl mot min anhållan om uppskof med arbetet anföra, "att jernvägsarbetenas nuvarande ståndpunkt såväl å tvärbanan som den uppåt gående stambanans ostridiga del fordrade ett snart afgörande af den i fråga varande stambanans rigtning". Så syntes det likväl icke förlidet år, ty då sade Jernvägsbyggnadsstyrelsen, att ett uppskof på åtminstone ett år gjorde ingenting.

Åtminstone ett år sade man då; således finnes det någon möjlighet kvar att ytterligare ett års uppskof ej heller innebure någon fara, och icke blott möjlighet utan visshet finnes, ty hade det varit annorlunda, så hade jernvägsbyggnadsstyrelsen nog kommit fram med förslag till stambanans fortsättning eller uppgifvit talande skäl för brådskan med rigtningens bestämmande från Hybo. Att sjelfva arbetet icke kan komma att lida af ett uppskof på tvärbanan, finner jag vara tydligt deraf, att jernvägsbyggnadsstyrelsen nu icke begärt mer än det vanliga anslaget af sex millioner, eller det belopp, som alltid årligen erfordrats för arbetenas fortsättande å de delar af jernvägen, som äro ostridiga. Några storartade planer eller större anläggningar i industriell väg eller odlings hänseenden äro ej heller ifrågasatta i dessa trakter, hvilka frågor skulle kunna fordra ett snart bestämmande af rigtningen. Några skäl anser jag därför icke vara förebragta, som kunna visa, att olägenheter uppkomma för jernvägsbyggnaden för den händelse, att anstånd lemnas ännu någon tid med bestämmande af norra stambanans sträckning från Hybo. Jag tror alltså icke att det är mycket att tala vidare om den saken, utan kan jag inskränka mig till att anhålla om uppskof med banans bestämmande. Dertill anser jag mig vara berättigad, om jag vill medverka dertill, att man må försöka skipa rättvisa mellan landets olika delar.

Underligt förefaller det äfven, jag kan icke neka dertill, att, då Utskottet säger i den andra delen af sitt betänkande: "Utskottet hyser ej ringa betänklighet vid att på enskild motionärs föranledande föreslå, om endast förberedande, åtgärder för nya jernvägsanläggningar af så betydande omfattning, som i Herr Malmbergs med fleres motion ifrågasattes. De redan beslutade jernbanorna i Norrland fordra ännu lång tid för att fullbordas. Ett beslut om deras fortsättande norrut i det genom motionen ifrågasatta stora omfång torde böra föregås af noggranna undersökningar ej blott, såsom i motionen begäres, i tekniskt utan äfven i statsekonomiskt hänseende, hvarvid resultatet af de redan beslutade och utförda norrländska jernbanorna ej torde kunna lemnas utan afseende" Utskottet har icke desto mindre, i strid mot härigenom antydda åsichter om nödvändigheten af föregående undersökningar, funnit sådana onödiga, för bestämmande af norra stambanans riktning från Hybo, der dess stridiga del vidtog; nu frågas, hvar finnas då de undersökningar, som må i tekniskt och ekonomiskt hänseende hafva i och för bestämmande af stambanans riktning blifvit gjorda? Jag har aldrig förut hört talas om deras tillvaro. Eller är det blott norr om Ångermanelfven som undersökningar erfordras? Jag har för närvarande ingenting mer att säga i saken, men det är dock möjligt, att jag kommer att uppträda ännu en gång.

Emellertid ber jag att få uppläsa det yrkande, som jag ämnar göra, det lyder sålunda:

"Att med afslag å Stats-Utskottets hemställan Riksdagen på så sätt bifaller Kongl. Maj:ts nådiga proposition, att

Riksdagen för år 1878 anvisar ett belopp af 6,000,000 kronor för fortsättande under samma år af arbetena ej mindre på tvärbanan mellan Torpshammar och riksgränsen än ock på norra stambanan till Hybo, samt att Riksdagen vid anmälan af detta sitt beslut hos Kongl. Maj:t underdånigst anhåller, det Kongl. Maj:t behagade dels låta anställa nödiga undersökningar i och för norra stambanans dragande från Hybo till någon punkt på tvärbanan öster om Stödesjön, för att utgöra en lämplig del af norra stambanan, om och när i framtiden Riksdagen kan besluta, att norra stambanan skall till Ångermanelfven framdragas, dels ock föranstalta undersökning om de olika banriktningarnes sannolika trafikintrader, samt om möjligt till nästa Riksdag aflåta nådig proposition om norra stambanans fortsättande från Hybo norrut".

Jag ber att särskildt få tillägga, att mina åsichter, dem jag nu yttrat, icke grundat sig på någon ovilja eller afundsjuke mot provinsen Jemtland, ty jag är tvärtom vid denna provins fästad genom släktskaps- och vänskapsband samt andra enskilda förhållanden, utan derpå att man icke bör medverka dertill, att ens vänner tilläggas fördelar orättvist på andras bekostnad, och dessutom kan man hysa en grundad oro för följderna af icke berättigade fördelar. Det händer nemligen många gånger, att för mycken framgång i mera än ett hänseende medför ohälsa för den som deraf kommer i åtnjutande.

Ang. jernvägs-  
byggnaderna i  
Norrland.  
(Forts.)

Ang. jernvägs-  
byggnaderna i  
Norrländ.  
(Forts.)

Herr Hörnfeldt: För dem af denna Kammares ledamöter, som redan under sista riksdagen voro närvarande då frågan om tvärbanan emellan Torpshammar och riksgränsen här debatterades, torde det vara öfverflödigt att nämna att jag icke då kunde gilla det af Kongl. Maj:t framställda förslaget i afseende å dennas sträckning, och häraf är ju också en gifven följd att jag icke heller nu kan biträda det af Kongl. Maj:t till innevarande års Riksdag framställda och af Stats-Utskottet tillstyrkta förslaget angående fortsättande af den uppåtgående banan inom Norrländ. Jag skulle således måhända hafva handlat rigtigast, om jag inom Utskottet reserverat mig mot dess framställning och orsaken till att jag icke gjort detta härleder sig från den omständigheten att, i det skick frågan nu föreligger, ansåg jag det alldeles omöjligt att genomdrifva något annat beslut än det af Kongl. Maj:t framlagda och af Utskottet gillade om fortsättandet af norra stambanan genom Norrländ.

Det är således icke af det skälet att jag vill framställa något nytt förslag och icke heller för att i någon mån söka försvara Utskottets förslag, som jag nu begärt ordet, utan jag har gjort detta endast därför att jag ansåg det vara min skyldighet att till protokollet nedlägga min tanke i afseende å de gjorda undersökningarne för fortsättandet af den af Kongl. Maj:t och Stats-Utskottet föreslagna norrländska stambanan.

Det låter, lindrigast sagdt, litet vidrigt för norrländingars öron att, vid framläggandet af ett sådant förslag till stambanans fortsättande som det här ifrågasatta, kalla den för en norrländsk stambana, ty den ifrågavarande bansträckningen, sådan den nu till en början blifvit beslutad och sannolikt kommer att fortfarande beslutas, kan man icke gerna betrakta annat än såsom en bana för att på genaste vägen sammanbinda Sverige med Norge och för att tillgodose Jemtlands och en del af Helsinglands intressen.

Det öfriga Norrlands intresse deremot har blifvit helt och hållet förbisedt och då må man förläta, om det i deras öron låter illa att kalla banan för norrländska stambanan. Någon rimlig anledning hvarför Jemtland skulle blifva så tillgodosedt framför hela det öfriga Norrländ kan jag ej uppgifva, men nog måste man medgifva att det ser besynnerligt ut, att man gynnat detta landskap jemte en del af Helsingland framför hela Norrländ, då man likväl vet att hela Jemtland icke betalar mera än 25,000 kronor till staten i bevilning efter andra artikeln.

Uti det Kongl. Maj:ts nådiga proposition angående statsverkets tillstånd och behof bifogade protokoll, har Herr Statsrådet och Chefen för Civildepartementet yttrat: "Den ifrågavarande landsdelens inbyggare äro utan tvifvel sjelfva bäst i tillfälle att bedöma, huruvida för dem förkortningen af 1,05 mil i kommunikationen söderut är af mera värde än en minskad väglängd af 7,58 mil vid förbindelsen med Jemtland och Norge."

I detta Herr Statsrådets yttrande beder jag få instämma. Jag beklagar endast att han icke fullföljt sitt beslut att gifva ortens befolkning tillfälle att yttra sina önskningsar, ty i så fall lider det

intet tvivel att befolkningen i likhet med de norrlandsrepresentanter, som här i dag yttrat sig, skulle hafva uttryckt den önskan att den nu ifrågavarande banan skulle erhålla icke den af Kongl. Maj:t föreslagna utan en helt annan rigtning, men Herr Statsrådet och Chefen för Civildepartementet fullföljde icke denna tanke, utan ansåg det öfverflödigt att höra de särskilda orternas befolkning. Jag föreställer mig att han gjorde detta, emedan han ansåg rigtningen från Hybo öfver Wälje till Änge så gifven att en annan rigtning icke kunde ens ifrågakomma, och måhända hafva de skäl Byggnadsstyrelsen i sin skrifvelse framlagt bestämt denna Herr Statsrådets tanke.

Ang. jernvägs-  
byggnaderna i  
Norrland.  
(Forts.)

Byggnadsstyrelsen har nemligen ansett att, äfven om genom att antaga Wälje—Ängelinien det skulle blifva litet längre väg mellan Sundsvall och kringliggande trakt samt hufvudstaden, så borde man icke fästa något afseende dervid, emedan Sundsvall har en stor lättnad i sin snabba och säkra sjökommunikation med hufvudstaden.

Om man accepterar en sådan åsigt, att ångbåtlinien mellan Sundsvall och hufvudstaden skulle vara den lämpligaste kommunikationsleden för dessa trakter, så gäller samma förhållande med afseende på öfriga städer i Norrland. Sammanställer man nu detta Herr Civilministerns uttalande till statsrådsprotokollet med ett yttrande, som af en annan ledamot af Statsrådet fälles under diskussionen vid förra riksdagen i denna fråga, att man nemligen icke borde göra sig någon så synnerlig brådska med att fortsätta jernvägsbyggandet i Norrland, utan afvakta resultatet af den redan beslutade banan, Storvik—riksgränsen, för att derigenom sättas i tillfälle att bedöma huruvida en jernväg i Norrland kan komma att bära sig eller om den skall blifva en kräfta för statsverket, och att det först sedan erfarenhet vunnits derutinnan borde komma ifråga att tänka på någon fortsättning af norra stambanan, — jag säger att om man sammanställer båda dessa uttalanden så torde man få svårt att värja sig för den föreställningen, att de löften, som förut afgifvits i fråga om Norrlands förseende med jernvägar, icke kunna betraktas annat än, om jag så får säga, lockbeten för det öfre Norrland och dess representanter, hvilka lockbeten begagnats då man velat genomdrifva någon anslagsfordran för jernvägsbyggnader i landets öfriga delar.

Såsom saken nu emellertid står efter det beslut som fattats af 1876 års riksdag och då innevarande års Första Kammare såväl som Stats-Utskottet beslutat bifall till Kongl. Maj:ts proposition och man sålunda icke rimligen kan hysa någon förhoppning att kunna derutinnan få någon ändring, tänker icke jag, hvilken uppfattning Herr Talmannen än må komma att uttala angående svaret på en blifvande proposition i denna fråga, upptaga Kammarens tid med att begära votering, men jag har ansett mig böra till protokollet uttala min tanke, emedan eljes ett stillatigande från min sida skulle kunna tydas derhän, som skulle jag sedan förra riksdagen ändrat åsigt i frågan till förmån för den af Kongl. Maj:t föreslagna sträckningen af norra stambanan.

Häruti instämde Herr *Hægström*.

*Ang. jernvägs-  
byggnaderna i  
Norrländ.  
(Forts.)*

Herr Axell: Flere föregående talare hafva här uttalat sin missbelåtenhet mot Regering och Riksdag, såväl med anledning af den utgång, frågan om tvärbanan i fjor erhöi, som äfven på grund af Kongl. Maj:ts nu framlagda och af Stats-Utskottet tillstyrkta förslag i fråga om norra stambanans sträckning. Det är ju också helt naturligt att då man drager fram en jernbana genom så vidsträckta landsdelar och icke anser sig hafva råd att låta denna bana anlöpa hvarje by eller hvarje köping, så måste missnöjda finnas. Men huruvida ett sådant missnöje bör anses vara väl grundadt eller icke, det synes mig mest bero derpå, huruvida flertalet eller det stora flertalet af de orter, som äro mest intresserade i jernvägen äro med beslutet belåtna. Hvad nu tvärbanan beträffar, så är det uppenbart att Sundsvall med dess omnejd, Medelpad samt östra, mellersta och vestra Jemtland hafva allt skäl att glädja sig öfver den sträckning som för denna bana fastställdes genom förra Riksdagens beslut. Den enda landsdel, som har skäl till missbelåtenhet, är nordöstra delen af Jemtland, eller det kommittentskap, som representeras af min ärade vän Hans Andersson i Bringåsen. Jag anser mig nemligen kunna alldeles lemna ur räkningen alla de orter vare sig norr eller söder om tvärbanan, hvilka ligga på 20 à 100 mils afstånd från densamma och således blott kunna hafva ett sekundärt intresse i dess sträckning samt dessutom motväga hvarandra. Under sådana förhållanden anser jag, som sagdt, att såväl Regering som Riksdag kunna lugnt trygga sig vid medvetandet att denna tvärbana med glädje och tacksamhet mottagits af de flesta orter som frågan närmast rör.

Göra vi nu ett liknande öfverslag i fråga om norra stambanans, så finna vi tydligen att det af Kongl. Maj:ts framlagda förslaget erbjuder större fördelar för det vestliga Helsingland, Jemtland och Norge vid dessa orters samfärdsel såväl norrut som söderut, än något annat nu föreliggande eller tänkbart förslag. För det öfre Norrländ får jag bekänna att jag anser det vara i det närmaste alldeles likgiltigt huruvida denna bana kommer att sträcka sig öfver Torpshammar till Håsjö, eller öfver Ånge och Bräcke till Håsjö. Den senare vägen, som på kartan gör en så ful krok, förlänger nemligen i verkligheten vägen söderut med blott 1,05 mil, hvilket helt och hållet motväges af vägens större jemuhet och af en flera mil kortare utfartsväg vesterut. Endast för nordöstra Helsingland och Sundsvall med dess närmaste nejd, innebär den af Kongl. Maj:ts föreslagna sträckningen en uppenbar olägenhet. De som bo i Sundsvallstrakten t. ex. måste resa 9 mil rakt i vester för att komma söderut och 12 mil i samma väderstreck för att komma norrut. Ehuru våra intressen således lifligt skulle fordra en östligare linie än den nu föreslagna, har jag icke derom väckt motion, ej heller anser jag mig nu kunna förorda en sådan sträckning. Detta har sin förklaring derutinnan att jag icke ansett och ännu icke anser det vara rätt försynt att sätta en fördel för vår ort ensamt och dess närmaste omgifning gent emot ett förslag, som måste anses bättre främja det störres och helas bästa. Jag anser mig äfven kunna och böra inför Kammaren nämna, till heder för det samhälle jag har äran tillhöra, att ehuru, såsom hvar och en torde inse,

Sundsvalls intresse på det mest vitala sätt beröres af denna frågas utgång, ingen enda påtryckning derifrån gjorts hos mig i syfte att motarbeta Kongl. Maj:ts förslag.

Ang. jernvägs-  
byggnaderna i  
Norrländ.  
(Forts.)

Herr Staaff har väckt motion om en kustlinie. Man måste obetingadt erkänna att en sådan bana bättre skulle uppsöka den odlade bygd och den industri, som hos oss för närvarande finnes. Den förkortar dessutom förbindelsen för öfre Norrland söderut med  $1\frac{1}{2}$  mil och skulle särskildt för Sundsvall och angränsande orter bereda tydliga fördelar. Men man kan väl å andra sidan ifrågasätta, huruvida det icke vore obilligt att tvinga samfärdseln mellan Norge, Jemtland och öfriga Sverige att göra 8 mils krok söderut och 12 mils norrut, och detta endast för att åt öfre Norrland bereda en vinst af en och en half mils kortare väg söderut. Man kan äfven derjemte fråga huruvida det icke vore oklokt att förlägga en norrländsk stambana i närheten af dess visserligen enda, men dock mycket farliga konkurrent, vattenvägen. Härtill komma äfven de strategiska betänkligheter som vidlåda ett dylikt förslag, och hvilka, om de än icke få tillmätas afgörande betydelse, likväl väga tungt. Hvad som dock hufvudsakligen bestämmer mitt votum emot denna kustbana, är det, att verkningsrayonen hos en bana, förlagd nära hafsbyn, måste anses hälften mindre än den verkande rayonen hos en bana i det inre af landet, samt derjemte att en bana på 6 à 8 mils afstånd från kusten skall framkalla bibanor, hvilka gående från kustens hamnar och utmynnande i densamma skola gifva den betydelse af verklig stam- och hufvudbana. Deremot skall en bana förlagd nära kusten icke möjliggöra några bibanor till inlandet, enär de der icke kunna finna nödig slutpunkt.

Af de föregående talarnes påståenden är det blott ett par, som jag vill bemöta. Herr Farup nämnde, att vi, som förliden riksdag förordade Råfsundslinien, då förklarade att, om Riksdagen beslöte sig för denna linie, deraf icke behöfde följa, att, då det sedermera komme i fråga att bestämma den punkt, der stambanan skulle möta nämnda linie, denna punkt måste blifva Ånge. Jag vidhåller ännu denna förklaring och förenar mig med herr Staaff deruti att Riksdagens förliedet år fattade beslut om tvärbanan icke alls medfört någon nödvändighet att vilja den eller den sträckningen för norra stambanan. Det är af helt andra orsaker än vårt tvärbanebeslut i fjor som åtminstone jag förordar densammans riktning från Välje till Ånge.

Hvad beträffar Herr Staaffs yttrande, att den brist på fullständiga undersökningar, som förefinnes med afseende å den östliga linien, skulle måhända vara framkallad af en slags rädsla, så får jag förklara, att jag, för min del, icke skulle vara rädd för sådana undersökningar. Ty huruvida vägen blir en half mil kortare eller längre, om den blir jemnare eller mera kuperad, det är en fråga, som jag anser vara af fullkomligt underordnad betydelse, när det gäller en så vigtig sak som denna. Men jag har icke ansett och anser ej heller nu några sådana undersökningar vara nyttiga eller nödvändiga, emedan jag icke kan föreställa mig, att vi, hvilket resultat än dessa undersökningar skulle gifva, någonsin kunna komma på tanken att draga en norrländsk stambana utefter kusten.

Ang. jernvägs-  
byggnaderna i  
Norrländ.  
(Forts.)

På grund af hvad jag nu anfört, får jag tillstyrka bifall till Kongl. Maj:ts förslag.

Herr Malmberg: Vid remissen af Kongl. Maj:ts proposition No 1 hade jag den äran att afgifva ett anförande, till hvilket jag ber att få hänvisa för att icke onödigtvis uppehålla och förlänga diskussionen i denna fråga, hvars utgång i följd af förra Riksdagens beslut rörande tvärbanans sträckning torde på förhand vara i det närmaste gifven. Men då Kongl. Maj:t föreslagit och Stats-Utskottet gillat fortsättningen af norra stambanan från Hybo öfver Wälje till Ånge, en sträcka af 9 mil 27,000 fot med särdeles ogynsamma lutningsförhållanden och med en höjldöfvergång mellan Ljusnans och Ljungans floddalar af 1270 fot öfver hafvet; då denna sträckning berör till största delen ofruktbara trakter med ringa befolkning, der i framtiden någon nämnvärd odling och industri icke kan förekomma och der således ringa tillförsel är att förvänta; då nästan endast unionella och strategiska skäl utgöra motiv för stambanans sträckning i nämnda riktning med förbiseende af det öfre Norrlands behof och intressen; och då härtill kommer att ganska betydelsefulla yttranden såväl af ledamöter inom Riksdagen, som från statsrådsbänken blifvit afgifna, hvilka antyda, att vidare fortsättning af statsbanor i Norrland skall vara beroende på resultaten af nu beslutade banbyggnader inom denna del af vårt land, så fordrar jag att, vid bedömandet af dessa resultat, bandelen Hybo—Wälje—Ånge ej må medtagas i beräkning. Äfvensom att, för den händelse så skulle komma att ske, på nu afgifna skäl deremot få nedlägga min protest.

De norrländska jernbanorna skola annars, der de anläggas med hänsyn till landets behof och fördelar, enligt min öfvertygelse, tack-samt återgälda både nöjaktig ränta och amortering på anläggningskostnaden.

För öfrigt ber jag att få instämma uti herr Staaffs anförande.

Herr Engman: Jag har begärt ordet för att få emot de af Herr Staaff under diskussionen, framställda påståenden göra några anmärkningar. Först och främst ber jag då att, beträffande den af honom förordade riktningen af norra stambanan från Hybo till Wattjom få fästa uppmärksamheten på det mindre lämpliga uti att framdraga en stambana till Sundsvalls—Torpshammars enskilda smalspåriga bana enär då blefve fallet, att man antingen ställde stambanans samband med den beslutade tvärbanan till Norge i beroende af denna smalspåriga bana, som skulle trafikeras 4 mil åt vester till Torpshammar och 2 mil österut till Sundsvall eller ock nödgade staten att inlösa och ombygga från smal- till bredspårig den sistnämnda banan, såvida man ville undvika omlastningar. Ett sådant förfarande kan jag för min del icke gilla. Herr Staaff har vidare i sin motion och i sitt senaste anförande påyrkat uppskof med frågans slutliga afgörande, på det man under tiden måtte kunna verkställa vidare undersökningar i B-liniens riktning. Jag vet icke hvartill ett sådant uppskof skulle tjena då Regeringen redan låtit undersöka linien ända upp till Ångemanna



vid Sollefteå. Jag är fullt och fast öfvertygad om att derigenom icke skulle vinnas annat resultat än som redan föreligger, då regeringen väl ej kan hafva någon skyldighet att undersöka alla sträckningar som begäras. För min del var jag förra året af den åsigt att rätta sträckningen af norra stambanan vore linien Hybo—Torpshammar—Håsjö och jag har ännu samma tanke — ty man hade då kunnat på 7 mil sammanbyggt stam- och tvärbanan, och på detta sätt besparat staten flera millioner. Men nu sedan Riksdagen fattat sitt beslut angående tvärbanans framdragnin från Torpshammar öfver Refsund till Norge, så finner jag icke något skäl längre att motsätta mig regeringens förslag om norra stambanans sträckning, hvartill jag alltså kommer att yrka rent bifall. De skäl på hvilka detta förslag är grundadt, äro så väl af Herr Civilministern i hans anförande till statsrådsprotokollet som af Stats-Utskottet i dess föreliggande betänkande så tydligt utvecklade, att jag icke bör upptaga Kammarens tid med att nu upprepa desamma. Endast några omständigheter ber jag att få ytterligare påpeka, nemligen att, om stambanan framdrages till Ånge, så kommer visserligen denna rigtning att för det öfre Norrland medföra en större väglängd vid dess samfärdsel med de södra orter, af omkring 1 mil, än som med en östligare Torpshammar—Håsjö sträckning af banan blifvit fallet. Men då man å andra sidan tager i betraktande förbindelsen emellan samma öfre Norrland och Norge, för hvars underlättande den af regeringen nu föreslagna linien är bland alla den lämpligaste och 7 mil närmare, så torde den förutnämnda olägenheten icke vara synnerligen afsevärd.

Dessutom är det just det inre landets talrika befolkning, som rättvisligen bör i första hand tillgodoses med jernvägar och som saknar andra lätta kommunikationsmedel. För de närmare kusten belägna orterna är en jernväg långt mindre af nöden, emedan dessa äro gynnade af goda vattenkommunikationer, hvilka kunna begagnas sex månader af året. Om Kongl. Maj:ts förslag bifalles, kommer stambanan att gå på tio mils afstånd från kusten vid Ånge. Och enahanda blifver förhållandet, om densamma, som jag hoppas, i en snar framtid utsträcker norr om tvärbanan, fram öfver Bräcke—Håsjö—Hellgumssjön, till det likaledes tio mil från kusten belägna Sollefteå. Vill man sedan fortsätta uppåt det öfre Norrland öfver Ångermanelfven vid Sollefteå, öfver Anundsjö, Björna och Gideå, till Vesterbottens länegräns, så är man, om man går denna väg, lika snart och med lika väglängd och kostnad der, som vid Björkö, efter Herr Staaffs B-linie, som jag för min del icke kan godkänna, derföre att den skulle komma att gå för nära kusten och öfver Ångermanelfvens segelbara floddal. Äfven dessa omständigheter torde förtjena att anföras såsom ytterligare stöd för Stats-Utskottets enhälliga och regeringens förslag, till hvilket jag för min del påyrkar rent bifall och som jag hoppas må bli Kammarens beslut.

Friherre Leijonhufvud: Jag begärde ordet, då den förste värde talaren yttrade sig angående de militära fördelarne af den ena eller andra bansträckningen, för att få tillfälle att korrigera en oriktig uppfattning, som man ofta hör uttalas angående jernvägars betydelse i

Ang. jernvägs-  
byggnaderna i  
Norrland.  
(Forts.)

*Ang. jernvägs-  
byggnaderna i  
Norrländ  
(Forts.)*

militäriskt hänseende och till hvilken origtiga uppfattning äfven han gjorde sig skyldig. Han yttrade nemligen att den af honom föreslagna riktningen, hvilken komme att gå i närheten af kusten, skulle vara af stor vigt för vårt försvar, emedan man genom en sådan kustbana kunde lätt kasta fram trupper emot den ena eller andra hotade punkten. Det är utan tvifvel sant, att jernvägar under krigstid med fördel användas till trupptransporter. Men att med någon större hastighet verkställa en sådan trupptransport till den omfattning, som den värde talaren menade, låter sig svårigen göra, helst då, såsom här är fallet, jernvägen har endast ett spår samt för öfrigt temligen begränsad materiel. Man bör nemligen ihågkomma, att man med ett vanligt jernvägståg icke kan transportera mer än en bataljon infanteri, eller en skvadron kavalleri, eller ett batteri artilleri, och att under sådana förhållanden det icke går så lätt för sig att å jernväg "kasta fram" en hel armécorps. Jernvägars största betydelse under ett krig är att man med dem kan lätteligen förse en trupp med alla dess förnödenheter och derigenom underlätta dess operationer, då densamma icke tvingas att ligga stilla i översamhet för att invänta proviant, krut eller projektiler m. m., allt saker som för en armécorps äro oundgängligen nödvändiga. Vidare är det i Norrländ icke fördelaktigt för en armécorps att operera längs kusten i norr och söder. Det visade erfarenheten vid 1808—1809 års krig. De ryska och svenska armécorpserna opererade då längs kusten, och den svenska trängdes oupphörligt tillbaka. Då företogs den välbekanta expeditionen till Ratan, hvars plan var i militäriskt hänseende fullt riktigt uttänkt, eluru densamma genom felaktigt utförande blef olycklig. Meningen var att afskära ryssarne återtåget, och vi veta alla, att detta först lyckades, så att ryska arméns belägenhet till en början ansågs förtviflad, och att dess befälhafvare var betänkt på att förklädd till svensk bonde söka i hemlighet begifva sig åter till Finland, fastän sedan bladet vände sig. Vid ett blifvande krig, då det är sannolikt att vi få att göra med en fiende, som är starkare än vi till sjös, skall denne säkerligen, om kriget äfven då kommer att föras inom de norra orterna af vårt land, söka att landsätta en armécorps söder om vår och derigenom afskära vår armécorps återtåget. Håri ligger den största faran.

Nu måste operationerna i Norrländ företrädesvis gå i öster och vester, eftersom någon annan väg icke finnes än den, som går nära kusten, och den stora sammanbindningsbanan emellan Sundsvall och Trondhjem är derföre för försvaret särdeles fördelaktig. Men oakadt våra operationer måste ske på denna väg, och den svenska armécorpsern kommer att hafva sin operationsbasis i Jemtland, är det klart, att den icke gerna bör blifva afstängd från kommunikation med det södra Sverige, och att denna kommunikation bäst sker på jernväg. Om nu stambanan drages till Vattjom, och fienden väljer någon af våra stora hamnar, såsom Sundsvall eller Hernösand, till landstigningspunkt, så ligger denna punkt för nära, för att vår armécorps på nämnda väg skulle kunna förses med sina förnödenheter; ty om vår armé retirerar endast några få timmars väg, så är vägen afskuren.

*Ang. jernvägs-  
byggnaderna i  
Norrländ.  
(Forts.)*

Går operationen deremot till det inre landet, till Borgsjö-trakten; så är förbindelsen i det längsta skyddad. Detta är den militära fördelen af banan, och det är endast denna jag velat framhålla, utan att vidare ingå i bedömande af den ena eller andra liniens företräden i öfrigt.

Jag kommer således för min del att dels på dessa och dels på de af Kongl. Maj:t fullständigt uppgifna skäl rösta för bifall till Kongl. Maj:ts proposition.

Herr von Geijer: Stats-Utskottet har vid denna frågas behandling, efter min förmening, haft en vida lättare uppgift, än fallet vanligen är vid frågor om riktningen af en stambana till något mer eller mindre determinerad mål. Också innehåller, efter min uppfattning, Utskottets så väl betänkande som motiven därför så enkla och talande skäl, att på detsamma väl kan tillämpas hva den ärad ledamot på kalmarbänken här om dagen yttrade vid bedömandet af en Kongl. Maj:ts proposition, nemligen att den, efter hans förmenande, var något af det bästa, som utgått från regeringen. Hvaraf följer, att jag för min del obetingadt ställer mig på Stats-Utskottets ståndpunkt i frågan. Stats-Utskottet har äfven vid den samtidiga behandlingen af Kongl. Maj:ts proposition och de tre motionerna genast ställt frågan på den rätta ståndpunkten, då Stats-Utskottet sagt, att, som Kongl. Maj:t icke framlagt förslag ej heller Riksdagen beslutat om någon som helst jernbana norr om tvärbanan, denna fråga nu icke kan blifva föremål för Riksdagens yttrande, och att således Utskottet endast fäst sig vid riktningen af stambanan från Hybo till tvärbanan. Beträffande motionärens yrkande om uppskof med fortsättandet af banan till nästa år, har Stats-Utskottet, efter citerande af jernvägsbyggnadsstyrelsens uppgift, hvilken också legat till grund för Kongl. Maj:ts proposition, förordat sammanbindningslinien Hybo—Ånge. Den enda meningsskiljaktighet, som i detta afseende försports, är, att från vissa håll föreslagits sammanbindningslinien Hybo—TorpsHAMMAR. Jernvägsbyggnadsstyrelsen och regeringen i dess proposition hafva till fullo ådagalagt, att den vestra linien, eller Hybo—Ånge, medför alla möjliga fördelar framför den östra, TorpsHAMMARlinien, såsom mindre väglängd, mindre arbetskostnad och bättre lutningsförhållanden.

Vidare har Stats-Utskottet afslagit Herr Staaffs motion, om norra stambanans dragande till tvärbanan genom Delsbo och Malung till Wattjom, och detta af skäl, som äro allom bekanta och förut blifvit af flere talare anförda. Frågan gäller här, som sagdt, alldeles icke om någon jernväg skall anläggas norr om tvärbanan, och ensamt detta hade varit tillräckligt skäl för Utskottet att icke taga hänsyn till en bana, hvilken icke kan tänkas utan i sammanhang med en framtida jernvägsbyggnad norr om tvärbanan. Det torde väl också kunna ifrågasättas, huruvida motionären sjelf skulle vilja påyrka en fortsättning af banan norr om Wattjom.

Motionens andra del innehåller ett förslag, att Riksdagen skulle besluta, att med fortsättandet af norra stambanans dragande från Hybo till tvärbanan skulle anstå ett år, emedan enskilda undersök-

Ang. Jernvägs-  
byggnaderna i  
Norriand.  
(Forts.)

ningar derstädes pågå, hvilkas resultat regeringen skulle afvakta, och detta oaktadt regeringen stöder sig på noggranna undersökningar, verkställda af jernvägsbyggnadsstyrelsen. Man torde väl knappt kunna tänka sig, att man på sådana af motionären åberopade skäl skulle låta ett arbete afstanna, som enligt jernvägsbyggnadsstyrelsens och regeringens åsigt kräfvat ett beslut nu genast för att icke medföra en stor förlust, i fall det icke komme att fortsättas. Dessutom äro dessa enskilda undersökningar sådana, att de endast äro vyer, dem ingen vill fästa sig vid, derföre att de afse fortsättandet af jernvägen norr om tvärbanan. En sådan förtänksamhet i planen för våra jernvägsbyggnader är snart sagdt otänksam, såsom fordrande allt för mycket förutseende och blick in uti framtiden, och torde detta således icke låta sig göra, så vida man icke vill gifva frågan en större omfattning än den bör ega.

Om man, med tillämpning af dylika grundsatser, velat hafva bestämdt, att innan några jernvägsbyggnader påbörjades i vårt land noggranna tekniska och statsekonomiska undersökningar beträffande utsträckningen af hela vårt jernvägsnät från Ystad till Haparanda bort hafva egt rum, så hade detta visserligen vittnat om mycken förtänksamhet; men, mine Herrar, hvad hade väl följden deraf blifvit? Jo säkerligen, att vi den dag som i dag är icke haft några jernvägar alls. Bättre då att hafva hunnit så långt som vi gjort i afseende på våra jernvägsanläggningar, äfven om några fel blifvit vid deras anläggning begångna; och böra vi derföre äfven nu söka att begränsa frågan till några vissa grupper, för hvilka vi böra bestämma oss, om också man sedermera skulle komma att upptäcka ett eller annat misstag i förenämnda hänseende, ty här, såsom öfverallt, kan det inträffa, att det bästa blir en mycket stor motståndare till det goda.

Utskottet har också mycket riktigt begränsat sitt utlåtande till besvarande af hvad som här föreligger till behandling, nemligen dels frågan om jernvägssträckans rigtning, dels det för år 1878 för ändamålet äskade anslag af 6 millioner samt dels de motionärers framställningar, som beröra denna del af frågan.

Det har blifvit yttradt af en motionär, att Stats-Utskottet icke egt skäl att nu tillstyrka linien Hybo—Välje—Ånge blott på den grund att sistlidne års Riksdag bestämde tvärbanans rigtning att gå öfver Ånge till Östersund och Näskott. Det må väl vara sant, att detta beslut i och för sig icke bort vara bestämmande för Utskottet att tillstyrka en sådan bana, men man kan dock icke undgå att gifva Utskottet rätt i afseende på dess uppfattning, att den diskussion, som i denna fråga då egde rum, till fullo innebar ett klart uttalande från Riksdagens sida, att derpå skulle följa linien Hybo—Välje—Ånge, såsom varande den bästa.

Ehuru nu Utskottet uti sitt betänkande riktigt reducerat frågan till hvad den egentligen bör omfatta, kan man dock icke förneka, att i motiveringen äfven förekommer ett ganska utförligt resonnement angående den eventuella vägen norr om tvärbanan. Sedan nu jernvägsbyggnadsstyrelsen enligt regeringens uppdrag verkställt åtskilliga un-

*Ang. jernvägs-  
byggnaderna i  
Norrländ.  
(Forts.)*

dersökningar och öfver dem afgifvit utlåtanden, så inträffar här det högst egna förhållandet, att dessa undersökningar norr om den beslutade delen af stambanan, så vidt jag kan finna — och jag är öfvertygad om att många skola instämma med mig — sluta med att påvisa, att Norrlands framtida intressen blifva mera tillgodosedda genom den vestliga sträckningen än genom den östliga. Om man tager hänsyn till den eventuella fortsättningen norr om tvärbanan med Håsjö som utgångspunkt, så visar sig väl att för det öfre Norrland utfartsvägen till sydligare landsdelar blir genom antagandet af det vestra alternativet förlängd med en mil 1,800 fot; men hvad blir å andra sidan följden deraf? Jo, att medelst en sådan jernvägens sträckning det öfre Norrlands förbindelse med Jemtland och med Norge samt, hvad som är ännu viktigare, med Atlanten komme att med icke mindre än 7 mil 21,000 fot förkortas. Nu vore det väl märkvärdigt, om icke detta ordet Atlanten skulle för norrländingarnes öron hafva ett ljud, som inger dem lefnadslust, mod och hopp. Jag måste för min del hålla fast vid den stora betydelse, denna omständighet eger i afseende på Norrlands framtid, hvilket ock torde klart inses af alla, som hafva ett stort handelsintresse att bevaka.

När sålunda, efter min uppfattning, Norrlands eventuella framtidsintressen sammanfalla med Utskottets förslag, så får jag, med förbigående af allt, som rör den föreslagna sträckningens betydelse i militäriskt hänseende, hvilken för öfrigt blifvit af Herr Friherre Leijonhufvud nyss påpekad, till alla delar instämma i berörda förslag.

Chefen för Kongl. Civildepartementet, Herr Statsrådet Thyselius: En ärad talare har, ehuru med lätt hand, berört några ord, hvilka förekomma uti en mellanmening af det yttrande, jag vid detta ärendes föredragning inför Kongl. Maj:t i underdånighet afgaf, och hvilka ord inneburo en erinran derom, att två norrländska landsting skola frånträdt förut gjord framställning, beträffande framdragande af en jernväg öster om Stödesjön. I anledning häraf vill jag nämna, att denna uppgift är hemtat ur ett från jernvägsbyggnadsstyrelsen till Kongl. Maj:t afgifvet memorial, hvilket finnes bilagdt den till 1875 års Riksdag afgifna Kongl. propositionen om anslag för de norrländska jernvägarne; så vidt jag vet, har mot hvad byggnadsstyrelsen i detta hänseende förmält anmärkning förut icke blifvit framställd, och jag undgår desto hellre att här inlåta mig på en närmare undersökning, huruvida detta utlåtande varit fullt exakt, som jag icke haft tillfälle att taga närmare kännedom om de muntliga eller skriftliga förhandlingar, hvarå detsamma sig grundar. Men hvad jag anhåller att få nämna är, att afgörandet af nu föreliggande fråga måste vara alldeles oberoende deraf, huruvida landstingen frångått denna sin framställning eller icke.

Anledningen, hvarför Kongl. Maj:t icke förordat den af Vester-Norrlands läns landsting nu föreslagna kustvägen till Ångermanelfven, är, såsom i ett vid den Kongl. propositionen fogadt protokoll finnes angifvet, den, att en sådan linie skulle utgöra en alldeles ny bansträckning, men icke inskränka sig till hvad Riksdagen afsett, eller

Ang. jernvägs-  
byggnaderna i  
Norrland.  
(Forts.)

att bringa till stånd den norrländska tvärbanans sammanbindande med statens öfriga jernvägsnät, och då nu en linie Hybo—Wattjom, ur sistnämnda synpunkt betraktad, ingalunda skulle motsvara de mest reducerade anspråk, lärer det få antagas, att denna linie bör hafva ringa utsigt till framgång, med mindre Riksdagen redan nu är fullt beslutad att från punkten Wattjom bygga en nordlig bana. På tillvaron af en sådan inom Riksdagen befintlig afsigt har Kongl. Maj:t dock icke trott sig kunna eller böra räkna.

För det närvarande föreligger ej annat, så vida man vill endast bereda verkställighet åt Riksdagens redan fattade beslut, än att bestämman sträckningen af den jernvägslinie, som, utdragen från Storvik, skall träffa den s. k. tvärbanan; men denna linie bör dock dragas på sådant sätt, att, för den händelse Riksdagen framdeles, hvilket jag anser vara sannolikt, fattar beslut om jernvägens fortsättande norr om tvärbanan, den sträckning, hvarom nu skall beslutas, äfven kommer att, så vidt ske kan, blifva lämplig för en sådan fortsättning af banan.

I förenämnda hänseende ifrågasattes vid sistlidne riksdag egentligen ej andra linier än antingen Hybo—TorpsHAMMAR—Håsjö eller Hybo—Ånge—Håsjö. Den nu föreslagna *östligare* linien kom då ganska litet till tals. Då vid de undersökningar, som enligt af Kongl. Maj:t meddelad befallning blifvit verkställda, sig visat, att banans framdragande öfver Ånge är för det öfre Norrland lika, om ej mer fördelaktig än TorpsHAMMAR-linien, men den förra eller *vestligare* linien är för befrämjande af banans hufvudändamål i alla hänseenden mera tjenlig än medtäflaren, var det temligen naturligt, att Kongl. Maj:t skulle åt densamma lemna företrädet; och jag kan i detta afseende tillägga, att vid förnyade å Ånge-linien hållna undersökningar har det ytterst förmånliga resultat vunnits, att alla skarpare lutningar än 1 : 100 kunnat undvikas annorstädes än i trakten af Ånge, der vid nedgången till Ljungan något skarpare lutningar förekomma, en olägenhet som dock kan undvikas, om man något förlänger vägen. Mot yrkandet, att den uppåtgående banan skulle ledas öfver Ljungan icke vid Ånge, utan vid Wattjom, har redan blifvit anmärkt, att derigenom skulle dels vägen emellan det vestliga Norrland och Norge, på ena sidan, och det sydligare Sverige, på den andra, på ett högeligen betänkligt sätt förlängas, dels ock staten blifva nödsakad inlösa och till bredspårig ombygga en stor del af Sundsvall—TorpsHAMMAR-banan, och befogenheten af dessa anmärkningar torde af ingen bestridas, liksom det näppeligen lärer påstås, att nämnda olägenheter uppvägas af den ringa förkortning i väglängd, som en kustbana skulle bereda det öfre Norrland i kommunikationen med södra Sverige.

Att nu uppskjuta med frågans afgörande anser jag för min del vara mindre väl betänkt med hänsyn till de upplysningar, jag af byggnadsstyrelsen erhållit, nemligen att de vid Ånge och TorpsHAMMAR redan bestämda stationerna icke kunna utstakas eller något arbete å sjelfva jernvägen söder nt från tvärbanan företagas, innan Riksdagen beslutat om hvar den uppåt gående jernvägen skall träffa tvärbanan.

Häri genom och till följd af de flera svårigheter, som i öfrigt af ett

uppskof skulle inträda, blifver tidpunkten för banans färdigbyggande på ett betänkligt sätt aflägsnad till skada för de båda brödralanden, och den förhoppning, hvartill Jemtland till följd af de frikostigt lemnade bidragen kan hafva rätt, gäckad.

*Ang. jernvägs-  
byggnaderna i  
Norrländ.  
(Forts.)*

En talare från Sundsvall, hvilken ort väl skulle vara den, som hentade de största fördelarne af det östliga förslaget, har förklarar, att han vid betraktande af de menliga följder, som genom dess antagande skulle uppstå för andra stora och vidsträckta trakter, anser sig böra förorda Stats-Utskottets förslag, och jag henställer huruvida Kammaren icke skulle vilja instämma i dessa åsichter och gifva sitt bifall till samma förslag.

Herr Hans Andersson: En följd af det beslut Riksdagen sistlidet år fattade i den norrländska jernvägsfrågan var naturligtvis, att Stats-Utskottet icke gerna kunde komma med ett annat förslag än det nu framlagda, synnerligast som något förslag icke förelåg för Wälje—Torpshammar-linien. Deremot skulle jag dock tro, att åtskilliga anmärkningar kunna vara att anföra mot byggnadsstyrelsens åtgöranden, och jag vill derom nämna några ord. Byggnadsstyrelsen anförde uti ett af Herr Civilministern vid sistlidne riksdag åberopadt yttrande följande: "De preliminära undersökningarne lemnade skäl till det antagande, att ifrån Ånge eller någon i närheten deraf belägen nordligare punkt skulle kunna utletas en tjenlig och så gen linie till Håsjö, att derigenom inbesparades omkring tre mil af den förut beräknade väglängden". Jag skall med styrelsens egna handlingar visa, huru styrelsen hållit detta löfte. Sedan sistlidne riksdag hafva åtskilliga linier blifvit undersökta norr om tvärbanan, och af dessa undersökningar visar det sig, att afståndet mellan tvärbanan och Mansjön — Mansjön ligger nordost om Håsjö — har i stället för att *förkortas* med tre mil, blifvit *förlängd* med en mil. Byggnadsstyrelsens tabell öfver afstånden visar nemligen, att från Gällösundet öfver Håsjö till Mansjön är afståndet 6 mil 32.700 fot, och från Kotjärn — den linie, som ligger närmast norr om Ånge — till Mansjön 7 mil 30,100 fot, således i det närmaste en mil längre. Detta är vinsten! Byggnadsstyrelsen lofvade en tre mil kortare väg, och nu är den tvärtom längre. Och på sådana lösa uppgifter skall Riksdagen stödja sitt votum, då det är fråga om en så vigtig sak som jernvägsanläggningar i det folkfattiga Norrland!

Jag tillåter mig äfven påpeka det besynnerliga deri, att byggnadsstyrelsen låtit verkställa så många undersökningar norr om tvärbanan, då Riksdagen icke beslutat bygga någon bana norr derom. Jag kan icke fatta detta på annat sätt, än att anledningen härtill endast varit, att de, som förrättat dessa undersökningar, skulle få sig en liten födkrok. Något annat skäl finnes enligt min tanke icke.

Jag har visserligen varit en varm vän af Wälje—Torpshammar-linien, och jag tror att det varit vida bättre att Riksdagen beslutat sig för att bygga norra stambanan från Wälje till Torpshammar, men då något förslag om denna linie icke föreligger, är om densamma ett yrkande lönlöst. Det är visserligen sant, att linien Wälje—Torps-

Ang. järnvägs-  
byggnaderna i  
Norrländ.  
(Forts.)

hammar har något svårare lutningar än Ångelinien; men deremot är terrängen från Torpshammar till Håsjö vida bättre än från tvärbanan norr om Ånge till Håsjö. Någon jämförande profilkarta öfver dessa linier har dock byggnadsstyrelsen icke behagat visa Riksdagen.

Jag skall icke vidare yttra mig, utan jag har blott velat tillkännagifva min ståndpunkt och att jag icke skall deltaga i voteringen, utan får det nu gå, som det går.

Herr Hjelm: Herr vice Talman, mine Herrar! Jag ber till en början att få instämma i den protest, som Herr Hörnfeldt för en stund sedan nedlade mot det vestliga alternativet, alldenstund detta troligen kommer att blifva för järnvägssträckningen Riksdagens beslut. Jag har icke blifvit öfvertygad om, att den linien är den för norra stambanan rätta, utan jag tillhör i år som i fjor den sidan — och är sålunda en af Helanders tio — som tror att det förslag, som då var å bane och afsåg en linie mellan de två nu ifrågavarande, nemligen linien Torpshammar—Hybo, är det bästa och enda rätta genom Norrland. Nu har man ingenting att hoppas med afseende derå; ehuru en sådan bana erbjöde så många fördelar för det öfriga Norrland, äfven med afseende derpå att då kunde aldrig mer än en stambana ifrågakomma genom Norrland, och äfven med afseende derpå att från Nyland via Sollefteå till Östersund säkerligen en privatbana komme att byggas, såsom nära utfart från öfre Norrland till Atlanten.

Då nu här icke är något att göra för att få rätta bansträckningen, inskränker jag mig att instämma i Herr Hörnfeldts protest, men dock icke i det yrkande, hvartill han kom. Jag tror nemligen, att det är af stor vikt, att, medan en undersökning företages, man derunder vidare funderar någon tid på saken, och då Herr Farups yrkande äfven ger en anledning till vidare undersökning af en blifvande linie i riktning förbi Håsjö mot Ångermannaelfven, instämmer jag deri.

Herr Staaff: Jag skall bedja att i största korthet få till besvarende upptaga något af hvad här blifvit under diskussionen yttradt, sedan jag sist hade ordet. Deribland må jag först omnämna det yttrande, en värd ledamot å skånebänken nyss afgifvit, ehuruval, då detta anförande icke innefattade någon upplysning i sak, jag anser något annat svaromål icke erfordras, än ett förklarande, det hvarken jag eller, som jag tror, någon annan från de norrländska orterna vill vara Herr von Geijer tacksam, för det han med den norra stambanan vill visa oss vägen ut till Atlanten, en anvisning, som han ej mindre än tre gånger lemnade oss. Jag trodde eljes att — såsom förut blifvit sagdt — vi skulle kunna vinna detta mål genom tvärbanan och kunde för min del icke tro, att någon del af Riksdagens ledamöter skulle vilja anvisa oss en så opatriotisk utväg att komma ur detta dilemma. För öfrigt upprepar jag, att om någon sakkännedom vittnade icke denne talares anförande, hvarför jag ock går detsamma förbi.

En annan omständighet, hvarom först Herr Axell och sedermera Herr Civilministern yttrade sig, var den, att skilnaden emellan den



östra och vestra linien för det öfre Norrland i afseende å väglängden till det södra Sverige vore endast 1,5 mil. Som redan blifvit upplyst, är dock detta en uppgift, som är missledande och gerna kunnat undvaras. Herr Chefen för Civildepartementet yttrade, att ett af honom begånget misstag, i fråga om landstingens afsägelse af erbjuden undersökning å den s. k. B-linien, härrört från en uppgift af jernvägsbyggnadsstyrelsen. Också är ingalunda min afsigt att därför uttala något klander mot Herr Civilministern, hvilken, som vi väl veta, är så öfverhopad af göromål, att han icke kan hafva tillfälle att noggrant granska sådana detaljer, men jag vill emellertid af detta yttrande draga den lärdomen, att yttranden från jernvägsbyggnadsstyrelsen icke alltid äro värda det förtroende, man hittills allt sedan frågan först förekom velat skänka dem, och att de derföre alltid böra emottagas med största varsamhet och med öppna ögon.

Herr Statsrådet och Chefen för Civildepartementet hade vidare angående de två landstingens frånträdande af sitt förslag om den östra sträckningen ett yttrande, som jag icke rätt uppfattade; men jag ber dock att med anledning häraf få tillägga, att, äfven om — hvad nu ej är fallet — samtliga landstingen i Norrland fattat ett sådant beslut, derigenom för regeringen dock ingalunda försvunnit förpligtelsen att rätta sig efter en föregående Riksdags beslut i frågan, och att allra minst regeringen deraf haft anledning att för vidare undersökningar välja en annan och sådan utgångspunkt, att hela den åsyftade undersökningen derigenom omöjliggjordes och måste uteblifva. I hvad fall som helst skall det kännas smärtsamt, när regeringens misstag grundat uppgifter, som Riksdagens Utskott åberopar till stöd för sina till- eller afstyrkanden, och detta till må hända obotligt men för rättvisa påståenden.

Det är visserligen sant, att här nu är fråga endast om stambanans uppförande till en punkt å tvärbanan, men härvid ber jag dock få påpeka hvad Herr Civilministern tillagt men kanske icke tillräckligt betonat, nemligen: att vid fråga om rigtningen af en sådan sammanbindningsbit man måste hafva för ögoneu ändamålet med banan, d. v. s. det, att utgöra norra stambanan och detta i dess fortsättning norr om Hybo till tvärbanan. Då sålunda det är fråga att å en många mil lång tvärbana uppsöka en lämplig punkt, för att dit draga den uppåt gående stambanan, så frågas: utur hvilka synpunkter skall en sådan lämplighet bedömas? Blott ett svar gifves: utur samma synpunkter, som böra bestämma norra stambanans rigtning. Men sådana synpunkter böra alls icke vid framställandet af föreslagna anknätningspunkt gjort sig gällande. Hvilken synpunkt ligger då alltså till grund för den nu föreslagna anknätningspunkten? Svar: Enligt min åsigt endast *en*: att förkorta afståndet till Norge; ett önskningsmål, som dock ingalunda utgör norra stambanans uppgift; och dessutom i så fall är Herr Farups förslag ännu lämpligare, ett förslag, som dock ej ännu fått erforderlig utredning. Det vill dessutom synas som ett hän mot öfra Norrland att vid bestämmandet af norra stambanans rigtning inrymma Norges fördel något inflytande alls, och allra minst så stort, att för Norges skull öfre Norrlands, en svensk landsdels, tra-

Ang. jernvägs-  
byggnaderna i  
Norrland  
(Forts.)

Ang. jernvägs-  
byggnaderna i  
Norrländ.  
(Forts.)

fik med sitt eget land skall obehörigen förlängas med 5 à 7 mils alldeles onödig krok.

Vidare förklarades af Herr Axell, att det vore detsamma, om den uppåt gående banan erhöle en östlig eller vestlig rigtning, endast man hade banan tills riksgränsen öfver Östersund färdig. Detta är verkligen en något egendomlig förklaring, och jag öfverlemnar åt de närvarande att bedöma värdet deraf äfvensom den vänliga syftning mot det öfriga Norrland, som deri framlyser.

Hvad beträffar den mycket omordade punkten, att det vore olyckligt att draga den ifrågasatta stambanan in på en smalspårig bana, ber jag endast med den erinran, att statens stambanor på många ställen skära smalspåriga banor, deremot få i öfrigt genmäla, att denna smalspårighet skulle under sådant förhållande ovilkorligen upphöra. Jag är nemligen fullkomligt öfvertygad derom, att aktieegarne uti ifrågavarande jernvägsbolag skulle derom besluta, och skedde ej det, kunde banan öfvertagas af staten, som derpå icke skulle göra någon dålig affär. Men i allt fall torde man medgifva, att bland två olyckliga ting det är mindre olyckligt att möta och skära en smalspårig bana, än att genom antagande af en felaktig rigtning för stambanan åstadkomma ett må hända everldeligt stillastående i Norrlands utveckling.

Då jag sista gången hade ordet, glömde jag att tala om frågans strategiska synpunkt, som här synes spela en så stor roll. Jag ber att i detta hänseende få fasta Kammarens upmärksamhet på, att det är första gången man fått höra ett så oförtydligt uttalande, att hädanefter alla våra stambanor skola byggas uteslutande ur synpunkten af deras vikt för landets försvar, ty någon annan betydelse kan ej tillerkännas det påståendet i Kongl. Maj:ts proposition, att norra stambanans sträckning till Vattjom icke gerna kan ifrågasättas, emedan svåra anmärkningar i militäriskt hänseende uppressa sig deremot. För min del tror jag att, om man på denna väg vill afgöra denna fråga, som till sitt föremål har endast fredliga syften, man skall komma till ett resultat, som Kammaren aldrig vill hafva, och hvilket framtiden skulle beklaga i yttersta mån.

Slutligen vill jag nämna, att af de upplysningar sistlidna års Stats-Utskott lemnat i denna fråga framgår, att bevillningen efter andra artikeln uppgår i Jemtland med Östersunds stad till icke obetydligt mindre belopp än i Norra Helsinglands domsaga. Då verkliga förhållandet är, att den af mig föreslagna sträckningen nu ligger ej blott inom Norra Helsingland utan äfven inom Medelpad och Ångermanland, samt att den berör lika mycket Vester- och Norrbottens läns intressen; så, och trots Herr Axells påstående, tror jag man i detta hänseende skulle komma till sådana siffror, att all jemförelse mellan östra och vestra alternativen icke gerna kunde annat än alldeles tillintetgöra den vestra sträckningen, så vidt man ville rätta sig efter befintliga skäl och icke blott oskäligt vidhålla en förut fattad mening.

Då jag nu sökt bevisa, att de orter, hvarom här är fråga, hafva rätt att fordra en jernvägsundersökning; då det icke lärer kunna visa sig, att en sådan undersökning är obehöflig, enär det ligger i sakens

natur att en sådan på grund af Riksdagens derom fattade beslut skall komma till stånd; då man slutligen icke kunnat framlägga något annat skäl mot ett uppskof med frågans afgörande, än svårigheten att, derest ett sådant uppskof beviljas, redan nu bestämma storleken af de blifvande stationshusen vid Torpshammar och Ånge, så tror jag, att man med lugn kan motse beslutet om ett uppskof, helst dermed icke afses att på något sätt fördröja jernvägsarbetenas jemna och obehindrade gång, enär det, såsom bekant, torde dröja ännu ett par år, innan jernvägsarbetet hinner fortskrida ofvan Hybo och nedanom Ånge.

Slutligen ber jag att få till protokollet bifoga ett transsumt af mantals- och skattskrifningslängden för år 1875 i Ramsjö socken af vestra Helsinglands fögderi, hvaraf framgår, att i nämnda socken, genom hvilken enligt Kongl. Maj:ts förslag norra stambanan skall framdragas, finnes boende på en sträcka af  $3\frac{1}{2}$  mils längd en sammanräknad folkmängd af, förutom orkeslösa gubbar, gummor och barn, 267 män och 234 qvinnor. Nämnda transsumt är af följande innehåll:

*Ang. jernvägs-  
byggnaderna i  
Norrländ.  
(Forts.)*

(Transsumt.)

# Mantals- och skattskrifningslängd i Ramsjö socken af Vestra Helsinglands fögderi och Gefleborgs län för år 1875.

Onsdagen den 14 Mars, f. m.

Hemman eller lägenhet.	Hemmans			Antal matlag.	Personer och deras födelseår m. m.	Uppgiftens nummer.	Antal personer, som böra erlägga mantalspenningar och personlig skyddsafgift.			Antal personer, som äro fria från erläggande af mantalspenningar och personlig skyddsafgift.			Särskilda.	Utskrifningsmanskap.		
	Nummer.	Skattetal.					För fattigdom, sjuklighet eller särskilda orsaker befriade.	Under-årige.	Summa.		Särskilda.					
		Mantals.	Öresland.						Penningsdelar.	Mankön.		Qvinkön.			Summa.	Mankön.
Huskas-nå s.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
	8	23½	208		Summa	267	234	501	12	37	175	161	187	198	385	34

Mantalskrifningsstället Ramsjö Skolhus den 5 Decemder 1874.

J. O. Öberg.

A Konungens Befallningshafvandes vägnar.

A. C. Tunelli.

A Församlingens vägnar.

Olof Jousson.

Ar 1875 den 4 April på lagligen utlyst kommunalstämma med Ramsjö församling blef denna mantalslängd företedd, granskad och godkänd, utan att någon anmärkning mot densamma framställes, betyga. På Kommunalstämmans vägnar.

A. C. Tunelli.

v. Ordf.

Lars Jonsson.

Olof Johansson.

C. O. Hallgrén.

No 22. 36

I transnumerade delar rätteligen afskrifvet; betygar, Stockholm och Öfver-revisions-departementets provins-räkenskapskontor den 10 Mars 1877.

Ang. jernväg-  
byggnaderna i  
Norrland.  
(Forts.)

Herr *Anders Larsson* i Lund förenade sig med Herr *Staaft*.

Ang. järnvägs-  
byggnaderna i  
Norrländ.  
(Forts.)

Herr *Farup*: Intet enda af de påståenden jag tillät mig framhålla i mitt första anförande i denna fråga har, så vidt jag kunnat förstå, blifvit bestridt. Ingen af de efter mig uppträdande talarne har haft det ringaste att invända mot nyttan och nödvändigheten af den utaf mig förordade planen för norra stambanans anknjtning till den jemtländska tvärbanan. Det enda man haft att mot mitt förslag invända är, att tiden för genomförandet af denna plan ännu icke vore inne. Mig synes dock, att just nu är rätta tiden inne härför; ty järnvägsbyggnaderna i Norrländ måste, enligt min tanke, med kraft fortsättas och påskyndas, så framt man icke vill att de skola blifva alltför dyrbara.

Hvad fruktar man egentligen i den af mig framlagda järnvägsplanen? Jo, det synes, som om man skulle frukta för att genom densamma sanningen skulle komma i dagen. Jag hoppas likväl, att så icke är fallet, utan att man skall inse att man i denna fråga låtit en försummelse komma sig till last, hvilken man bör visa sig mån om att i tid rätta, hellre än att låta det norrländska stambanesystemet fortgå med samma tendens som hittills.

Af representanten för Sundsvall yttrades, att alla borde vara belätne med Kongl. Maj:ts förslag i frågan, och att detta vore det bästa. Detta kan jag dock ej inse. Ett helt annat intryck gjorde på mig samme talares yttrande att, genom bifall till det af Herr *Staaft* förordade östligaste alternativet, en betydlig omväg skulle uppstå för trafiken mellan Norge och det mellersta Sverige. Jag anser det nemligen mycket sannolikt, att så blefve förhållandet. Men hvarföre vill man då icke besluta sig för den af mig föreslagna vestligaste linien för anslutning till tvärbanan, hvilken linie onekligen blefve den kortaste af dem, som nu äro i fråga. Det af Herr *Staaft* förordade östligaste alternativet kan icke i något hänseende innebära ett nödvändighetens kraf. För att genomföra detsamma erfordras, såsom förut är sagdt, stora kapital, hvilka alldeles icke böra för ett sådant ändamål användas. Men fastän jag anser mig böra underordna mitt omdöme i detta fall under järnvägsbyggnadsstyrelsen, tillåter jag mig emellertid uttrycka den åsigt, att jag icke kan finna någon olägenhet böra uppstå till följd af ett uppskof med denna frågas afgörande. Innan 1878 års utgång hinna vi nemligen hvarken att få sträckningen *Storvik—Hybo* eller den mellan *Näskott* och norrska gränsen färdig. Jag anser foljaktligen de af mig föreslagna förberedande åtgärder i detta hänseende ingalunda vara olämpliga. Men jag anser tillika, att det lilla bör underordnas det stora, och kan derföre icke tänka mig att järnvägsbyggnadsstyrelsen skulle, såsom Herr *Civilministern* yttrade, vilja förorda stambanesystemets afslutande vid tvärbanan genom *Jemtland*. Tvärtom tror jag det vara ovilkorligt nödvändigt att förr eller senare fortsätta den norra stambanan norr om tvärbanan, ty i motsatt fall skulle stor oro uppkomma och fortfara bland de norr om tvärbanan belägna provinsernas invånare, ända till dess de funno en så uppenbar orättvisa mot dem andanröjd.

Ang. jernvägs-  
byggnaderna i  
Norrländ  
(Forts.)

Ehuru jag hyser ganska litet hopp om framgång för min motion, kan jag dock icke sluta mitt anförande, innan jag för den ort, jag har äran representera, nedlagt en kraftig protest deremot, att det inre landet på ett så otillfredsställande sätt tillgodoses, som nu är meningen. Låt vara, att den hjälp, vi få, blir liten; men låt åtminstone denna lilla hjälp blifva väl använd. Men detta sker icke på det sätt, som nu föreslagits.

På dessa grunder nödgas jag yrka bifall alternativt till det förslag, som i min motion innehålles, och alternativt till Herr Staaffs senare yrkande.

Det torde vara klart, att min motion blifvit framtvingad af Kongl. Maj:ts proposition i frågan. Hade nemligen Kongl. Maj:ts proposition förordat en östligare linie, som icke kunnat konkurrera med vår linie, hade jag icke afgifvit densamma; det hade då icke funnits skäl för mig dertill. Men då en konkurrent lägges vid ens sida, är det klart, att man vill blifva af med den. Då detta kan ske genom anläggande af en östligare linie, går jag med nöje öfver till den sidan. I öfrigt instämmer jag i det af Herr Staaff afgifna yrkandet.

Herr Treffenberg: Vid ett annat tillfälle under sist förflutna vecka förberedde jag Kammaren på, att jag ämnade yttra mig i denna fråga: och likväl har jag nu ganska litet att säga, och detta lilla icke för sakens utan — och det är en föga afundsvärd ställning — för min egen skull. Detta kan visserligen låta som ett underligt tal, då vi veta, att frågan här dock gäller en norrländsk stambana; men hemligheten ligger deri, mine Herrar, att den fråga, hvarom vi nu en stund öfverlagt, nu mera är en *död* fråga, och att det följaktligen vore utan allt praktiskt syfte att vidlyftigare orda i densamma. Det är en *död* fråga. Allt tyder derpå. Jag vill nu icke tala om, att Utskottets betänkande icke är åtföljdt af någon enda reservation. Men, mine Herrar, hvilken åtskilnad mellan denna fråga och andra jernvägsfrågor, af brinnande lif! Vi hafva nu icke sett våra pulpeter öfversållade af kartor och broschyrer. Vi hafva nu icke sett en passionerad tidningspolemik föregå. Vi hafva icke sett någon oro målad på de personers ansigten, som denna fråga närmast skulle angå — allt tyder på, att denna fråga redan är afgjord. Dess lif ändades genom förra Riksdagens beslut om Refsunds-linien, eller — nogare taladt — redan i samma stand, som det ansågs riktigt att åtskilja de båda jernvägsfrågorna från hvarandra — att åtskilja hvad Riksdagen och sakens egen natur hade förenat. Hade nemligen tvärbanan ingen annan uppgift än att på ginaste sätt sammanbinda de båda ändpunkterna Sundsvall och Trondhjem, ja, då var det också gifvet, att Refsunds-linien var den enda rätta. Men mine Herrar, det visar sig i dag — och jag hänvisar till de två näst föregående Riksdagarnes protokoll, att jag förutspått denna utgång — det visar sig i dag att tvärbanan verkligen hade en annan betydelse, att tvärbanans sträckning äfven skulle blifva bestämmande för sträckningen af stambanan, att, med andra ord, Refsunds-linien skulle framtvinga Ånge-linien. Det låter kan tänka så väl säga sig och höra sig, att de båda jernvägarne skulle, om de

behandlades hvar för sig, vidhålla de lämpligaste sträckningarne; men felet härvid ligger i sjelfva utgångspunkten. Felet ligger deri, att, sedan Riksdagen beslutit *en* stambana och *en* tvärbana, utan att i afseende på sträckningen binda sig eller regeringen på annat sätt än att man bestämde, att ändpunkterna för den senare skulle vara å ena sidan Trondhjem och å den andra Sundsvall, felet ligger, säger jag, deri att, sedan Riksdagen uppställt detta program, man vid utförandet häraf förbisåg det stora *gemensamma* norrlandsintresset, som kräfver *icke blott* att den möjligen ginaste förbindelse mellan öfre och nedre Norrland tillvägabragtes, *utan äfven* att lämpligaste utfartsväg till en ständigt isfri hamn vid vesterhafvet beredd *både* för det öfre och det nedre Norrland. Det var detta stora mål, som vid utförandet af jernvägsprogrammet *kunnat* vinnas, men som nu är förfeladt. Detta stora mål har man uppförat endast och allenast för att icke förlänga afståndet mellan Sundsvall och Trondhjem med tre och en half mil. Detta stora mål tillgodosågs nemligen bäst af Håsjöalternativet och främst af Refsundsalternativet. Det är derföre, mine Herrar, som jag nu vill begagna tillfället för att i afseende på denna fråga skydda mig inför landet och inför det län, hvars väl ligger mig om hjertat och hvars intressen jag är skyldig att värda — det är derföre, säger jag, som jag vill taga eder, mine Herrar, till vittne derpå, att så länge kamp var möjlig och kamp ålåg mig, så länge bekämpade jag äfven ett jernvägssystem, som omöjligt kan tillfredsställa det stora gemensamma norrländska intresse, hvarom jag nyss talat.

Deremot, mine Herrar, hvad som skedde vid förra riksdagen och hvad som sker i dag, det var och är väl en olycka för stunden, men det *kan* blifva den största framtidslycka för Norrland. Detta beror derpå huruvida Riksdagen ämnar ovilkorligt fasthålla sitt förut uppställda program af *en* stambana och en tvärbana, eller om Riksdagen af rättskänsla och för att tillgodose Norrlands berättigade samfärdsels intressen vill utvidga detta program derhän, att Riksdagen framdeles beslutar att bygga *tvenne* stambanor, då jag hoppas att våra krafter i Norrland skola vara tillräckliga för att sjelfve åstadkomma den tredje jernbanan, som fulländar det enda naturliga jernvägssystemet i Norrland, nemligen det, som representeras af den triangel, hvars ändpunkter äro *Hybo, Björkå och Näskott*.

Det är endast i detta hopp, som vi deruppe i Norrland nu kunna lefva. Icke är det något hugnesamt horoskop, som för oss uppställes af Stats-Utskottet, då det i motiveringen till följande punkt af betänkandet antyder, att någon utsträckning af det norrländska statsbanesystemet icke bör komma i fråga förr än man icke blott hunnit fullborda de redan beslutade banorna, utan äfven afvaktat den tidpunkt, då de norrländska jernvägarne visat, huruvida trafikresultatet på dem kan innebära någon uppmuntran för Riksdagen att fortsätta jernvägsbyggandet. Först år 1881, kanske ej förr än 1882, blifva de redan beslutade banorna färdiga; och jag förmodar att man sedan behöfver lika lång tids erfarenhet för att se huru resultatet af trafiken ställer sig — således ytterligare fem år. Att i vår tid och i

Ang. jernvägs-  
byggnaderna i  
Norrland.  
(Forts.)

Ang. jernvägs-  
byggnaderna i  
Norrland.  
(Forts.)

ett län, sådant som det län, jag tillhör, med så naturliga stora hjälpkällor, som endast behöfva något understöd från statsmakternas sida för att utveckla sig — att i ett sådant län vänta ännu minst tio år, det är en tung börda. Jag hoppas derföre också att Stats-Utskottets olycksprofetia icke skall gå i fullbordan, utan att Riksdagen skall veta att i rätt tid afhjelpa och lugna alla de bekymmer, som dagens beslut framkallar i så många norrländingars hjertan.

Öfverläggningen var slutad. I enlighet med de meningar, som derunder förekommit, gaf Herr Talmannen propositioner dels på bifall till Utskottets hemställan i oförändradt skick och dels på bifall till hvart och ett af de särskilda förslag, som af Herrar Helander, Staaff och Farup blifvit framställda, och förklarade Herr Talmannen, efter propositionernas besvarande, sig anse röstöfvervigt förefinnas för den förstnämnda meningen. Omröstning begärdes och företogs, sedan yrkandet på bifall till Herr Staaffs förslag antagits till kontraposition, enligt en nu uppsatt och af Kammaren godkänd voteringsproposition, lydande sålunda:

Den, som bifaller i oförändradt skick hvad Stats-Utskottet hemställt i 1:ta punkten af utlåtandet N:o 27, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, har Kammaren, med afslag å Utskottets hemställan, bifallit det af Herr Staaff framställda förslaget.

Omröstningen visade 123 ja mot 43 nej; och hade Kammaren således beslutit enligt ja-propositionen.

*Punkten 2.*

Utskottet hade hemställt:

att en af Herr *F. Malmberg*, med hvilken Herrar *P. A. Hellgrén* och *L. J. Fahlander* instämt, inom Andra Kammaren afgifven motion, N:o 41, innefattande framställning till Riksdagen om anslag för fortsatt detaljundersökning af en statsbana ifrån Ångermanelfven till riksgränsen vid Haparanda, måtte af Riksdagen lemnas utan afseende.

I anledning af detta förslag yttrade

Herr *Malmberg*: Den behandling, som norrländska jernvägsfrågan under föregående riksdagar erhållit, och de obehagliga strider, som dervid förekommit, hafva gifvit anledning till min motion. För att



i en framtid förekomma dylika strider och en fortsatt *missriktning* af den norrländska statsbanan har jag ansett, att en detaljerad undersökning borde ske och en af statsmakterna godkänd plan antagas, innan en fortsättning af norrländska stambanan kommer att utföras. Om man drager en linie från Hernösand till Östersund, skall man finna, att denna linie i det närmaste delar vårt land i två nästan lika stora hälfter, hvaraf den södra delen redan erhållit ett jernvägssystem, som, inberäknadt stats- och enskilda banor, utgör i längd omkring 350 mil, men den andra hälften deremot icke erhållit en enda mil jernväg. Rättvisa, billighet och ett oafvisligt behof fordra dock, att de norra orterna äfven skola blifva delaktiga af dessa, vår tids förnämsta, samfärdselsmedel, som redan kommit de södra orterna till del. De norra orternas befolkning fordrar derföre, att de 50 å 60 mil jernväg, som erfordras för Norrland, böra af staten bekostas och så snart som möjligt komma till utförande.

Denna statsbana är nödvändig, nyttig och behöflig dels i strategiskt, dels i statsekonomiskt hänseende och framför allt för att bereda Norrland den utveckling i kultur och industri, hvartill dess naturliga tillgångar kunna erbjuda. I detta afseende ber jag få återropa norrländska skogskomiténs uppgift, att de tre nordligaste länen, Vester-norrlands, Vesterbottens och Norrbottens län, kunna, sedan deras behof af byggnadsvirke och bränsle blifvit tillgodosedt, lemna en *årlig* tillgång för afsalu under närvarande förhållanden af 42 millioner kubikfot *mogna träd*, och 116 millioner kubikfot *annat virke*, men i en framtid, sedan en ordnad skoghushållning blifvit införd, 117 millioner kubikfot af det förra virkesslaget och 238 millioner kubikfot af det senare. Af denna skogstillgång eger staten minst  $\frac{1}{3}$ ; då härtill komma Norrbottens mineralrikedomar och de stora jordsträckor, som genom jernbanors anläggning blifva tillgängliga för odling, så finner man, att Sveriges framtid i ekonomiskt hänseende till stor del är beroende på tillgodogörandet af Norrlands rika tillgångar.

Stats-Utskottet säger äfven i sitt betänkande: "Ett beslut om jernbanornas fortsättande norrut i det genom motionen ifrågasatta stora omfång torde böra föregås af noggranna undersökningar, ej blott, såsom i motionen begäres, i tekniskt, utan äfven i statsekonomiskt hänseende, hvarvid resultatet af de redan beslutade och utförda norrländska jernbanorna ej torde kunna lemnas utan afseende."

Ja, Herr Talman, det är också detta som jag fordrar och önskar med min motion. Vid Finlands landtdag föreligger, såsom Herrarne torde veta, frågan om den finska jernbanans utsträckning norrut. Detaljerade jernvägsundersökningar för densamma hafva äfven förliden sommar blifvit verkställda ända till trakten af Torneå; och man har funnit af dessa undersökningar att, i den mån man närmar sig mot norden, kostnaden per banmil blir relativt mindre. Dessa undersökningar hafva nemligen konstaterat, att kostnaden i de nordligaste delarne uppgår till 600,000 kronor per banmil, under det i de sydligare delarne 7 å 800,000 kronor erfordras. Så skall äfven förhållandet blifva inom det svenska området, sedan våra jernvägar hunnit upp till höjden af Umeå. Ty derifrån föreligger en jemn platå till riksgränsen

Ang. jernvägs-  
byggnaderna i  
Norrland.  
(Forts.)

Ang. jernvägs-  
byggnaderna i  
Norrländ.  
(Forts.)

mot Finland. Till följd häraf och, då dessutom på denna sträcka förefinnes en god tillgång på bankfyllnadsmaterialier, borde kostnaden för jernvägsanläggning i dessa nordliga delar af vårt land icke vara särdeles afskräckande.

Då vi svenskar eftersträfvat en liflig kommersiell förbindelse med vår östra granne; då vi till och med sända våra exportartiklar ända till Moskwa; då vår östra granne nu är betänkt på att utsträcka sitt jernvägsnät till riksgränsen mot Sverige, då, mine Herrar, är tiden inne äfven för oss att gå honom till mötes och vid Torneå räcka honom en vänlig hand och underlätta det ömsesidiga varuutbytet och derigenom ytterligare befrämja och för framtiden befästa det vänskapliga och fredliga förhållande, som nu är rådande mellan folken på ömse sidor om Bottenhafvet.

Att sluta af vissa tecken och uttalanden inom denna Kammare och äfven inom Riksdagen i allmänhet, har jag funnit att nihilismen i den norrländska jernvägsfrågan icke har många målsmän. Såsom bevis derpå ber jag att få anföra: Den *mycket bemärkte* representanten på hallandsbänken yttrade vid 1873 års riksdag vid behandlingen af den norrländska jernvägsfrågan följande: "Jag beder att härvid i första rummet få nämna, det jag ingalunda, såsom möjligen någon förmenat, är på minsta sätt afvoigt stämd mot Norrland eller mot anläggningen af jernvägar inom denna vidsträckt del af vårt fädernesland. Tvärtom anser jag att dessa kommunikationsmedel förr eller senare äfven derstädes *måste* komma till stånd." — — — — "för egen del har jag alltid haft den uppfattning, att Norrland lika väl som södra Sverige hör till det gemensamma fäderneslandet." Dessa vänliga och väl lagda ord hafva *sin* betydelse, då de kommit från *det* hållet. Hvarje norrländing har numera blott *en* tanke, *en* sträfvan och *ett* hopp, och det är en jernvägsförbindelse från denså kallade tvärbanan till Haparanda. Då detta blifvit en verklighet, skall klagolåten öfver lidna frostsador icke mera nå edra öron; vi norrländingar skola med detta hjälpmedel, jernvägen, under rastlös sträfvan täfla att höja denna del af vårt land till en utveckling, hvarom man nu icke har någon aning. Men skulle ovän nalkas våra kuster, då skall Norrlands folk icke *retirera*, utan gemensamt med det öfriga landets befolkning försvara den kära fosterjorden; *ty äfven Norrland hör* såsom den nyss ärade talaren yttrat, *till det gemensamma fäderneslandet*.

Jag har, Herr Talman, icke något yrkande att framställa. För min del må detta betänkande läggas till handlingarne, i den förhoppning att denna för Norrland viktiga fråga måtte snart återkomma och då erhålla en bättre målsman.

Vidare anfördes ej. Utskottets hemställen bifölls.

### § 3.

Föredrogs Stats-Utskottets utlåtande N:o 28, i anledning af Kongl. Maj:ts nådiga proposition angående afsöndring af jord från furirstödet vid Vestgöta regemente Wedum Näregården i Skaraborgs län.

Kongl. Maj:t hade föreslagit, att från nämnda boställe måtte, till byggnadsplats och lekplan för en småbarnsskola samt till planteringsland för en redan inrättad folkskola, få afsöndras ett jordområde af ett tunnland eller 5 kvadratref 60 kvadratstänger, under vilkor att Wedums annexförsamling till boställsinnehafvaren erlade en årlig afgäld af femton kronor samt, då så påfordrades, omkring lägenheten uppförde och i laggilt skick underhölle stängsel.

Och hade Utskottet hemställt:

att hvad Kongl. Maj:t i förevarande hänseende föreslagit måtte af Riksdagen bifallas.

Herr Adlercreutz anförde: Jag ber att få fästa uppmärksamheten på att, när det, såsom här, är fråga om afsöndring för alltid af mindre jordrymder från statens egendomar, det utan tvifvel vore för kronan förmånligare och jemväl till större enkelhet ledande, om en fix köpeskilling bestämdes att af köparen erläggas i stället för att, såsom nu plägade tillgå, fastställdes en årlig afgäld, hvars värde ständigt, om ock långsamt, sjunker. Redan nu försäljas ju med Riksdagens bifall sådana kronan tillhöriga lägenheter, som icke lemna mer än tvåhundra kronor i arrende. Med de köpeskillingar, som inflyta för afsöndringar, kunde förfaras på samma sätt som med dem, som erhållas för de smärre lägenheterna. Om de enskilde eller korporationer, för hvilkas räkning afsöndringarne skedde, hade svårt att på en gång erlægga hela köpeskillingen, så kunde betalningstiden utsträckas t. ex. till högst tio år. Ehuru svårighet ej skulle möta att förvandla den årliga afgäld af femton kronor, som i detta fall är föreslagen, till en fast köpeskilling af 300 kronor, med öfverlemnande likväl till Kongl. Maj:t att bestämma de tider, å hvilka betalningen skulle ske, vill jag dock icke nu göra något yrkande i detta afseende, enär flera likartade frågor redan blifvit afgjorda på samma sätt, som nu af Utskottet föreslagits; men jag hoppas att den af mig uttalade åsigten i framtiden skall vinna tillämpning.

Sedan öfverläggningen härmed förklarats slutad, bifölls Utskottets hemställan.

#### § 4.

Föredrogs och bifölls Stats-Utskottets utlåtande N:o 29, i anledning af Kongl. Maj:ts nådiga proposition angående utbyte af fanjunkarbostället Mölneby N:o 2 Nedre Bossgården mot frälsehemmanet Amundstorp N:o 2 Storegården i Elfsborgs län.

#### § 5.

Efter föredragning dernäst af Banko-Utskottets memorial N:o 7, med förslag till omröstningsproposition i anledning af Kamrarnes skiljaktiga beslut i fråga om bankovinstens användning, blef den deruti föreslagna voteringspropositionen af Kammaren godkänd.

*Ang. afsöndring af jord från furirsbostället Wedum Näregården.*

Om ändring af  
§ 4 mom. 2 i  
Folkskole-  
stadgan.

## § 6.

Skedde föredragning af Andra Kammarens Första Tillfälliga Utskotts utlåtande N:o 5 (i samlingen N:o 13) angående ändring af § 4 mom. 2 i folkskolestadgan den 18 Juni 1842.

I sin motion, N:o 46, hade Herr *Johan Jönsson* föreslagit, att, till beredande af större bekvämlighet i afseende å så väl utgörandet som uppbärandet af den i folkskolestadgans 4 § 2 mom. föreskrifna löneposten kofoder eller dess ersättning, nämnda moment, sådant det är affattadt i Kongl. kungörelsen den 29 December 1860, måtte genom Riksdagens initiativ i frågan få följande förändrade lydelse: "I stället för sommarbete och vinterfoder för en ko skall skolläraren årligen åtnjuta 150 kronor, att utgå kvartalsvis såsom hans öfriga lön."

Utskottet hade i anledning af berörda motion tillstyrkt:

"att motionärens hemställan måtte på det sätt bifallas, att Riksdagen ville i underdånig skrifvelse anhålla, det Kongl. Maj:t täcktes föranstalta om den ändring af senare delen af § 4 mom. 2 i nu gällande folkskolestadga, sådan lydelsen är i Kongl. kungörelsen den 29 December 1860, att församling egde att åt folkskoleläraren anskaffa sommarbete och vinterfoder för en ko eller ock, der församlingen funne lokala eller andra förhållanden sådant förhindra, utgifva lösen efter årets markegångspris i länet för tjugufyra centner hårdvalls- eller åker-hö samt tjuo centner halm.

Beträffande detta förslag yttrade:

Friherre Nordenfalk: För min del är jag Utskottet särdeles tacksam för det förslag Utskottet här afgifvit, emedan jag anser det samma vara lika så fördelaktigt för gifvaren som för emottagaren; men då jag icke anser formuleringen för de nya af Utskottet föreslagna bestämmelserna, som skulle ingå i folkskolestadgan i stället för de uti dess 4 § nu gifna, i allo lycklig, har jag icke ansett det vara olämpligt att nu fästa uppmärksamheten på ett par små detaljer i Utskottets förslag. Det är derföre jag nu begärt ordet.

Utskottet säger i klämman, att "der församlingen funne lokala eller andra förhållanden sådant förhindra", eger församlingen utgifva lösen för kofodret efter årets markegångspris o. s. v. Detta tyckes tyda på att endast i det fall, att lokala eller andra omständigheter skulle göra det omöjligt att låta kofodret utgå in natura, i fråga varande löneandel skulle utgå i penningar. För min del anser jag att det varit bättre, om ordalagen i Utskottets hemställan varit sådana, att det fått bero på församlingen sjelf att besluta, om kofodret skulle utgå på ena eller andra sättet, oafsedt alla både lokala och andra förhållanden. Ty man kan ju tänka sig att, oakadt inga förhållanden finnes, som hindrade kofodrets utgående in natura, man likväl å ömse sidor kunde vara ense om att det skulle utgå i penningar.

Vidare föreslår Utskottet, att penninglösen för kofodret skall utgå "efter årets markegångspris i länet". Mot denna bestämmelse

vill jag endast anmärka, att, när markegångssättningen icke försiggår förr än i November, kan denna penningeersättning icke fixeras förr än uti slutet af året. Bättre hade, enligt min tanke, varit om ersättningsbeloppet fixerats vid årets början, för att under nästa år kvartalsvis utbetalas.

*Om ändring af § 4 mom. 2 i Folkskolestadgan. (Forts.)*

Då Utskottet icke bestämdt formulerat sitt förslag, har jag emellertid icke ansett mig böra framlägga något förslag till ändring, utan har endast velat fästa uppmärksamheten vid nu anmärkta tvenne förhållanden, i förhoppning att Kongl. Maj:t vid frågans afgörande måtte taga dem i nådigt beaktande, och har således ej något annat yrkande att göra än om bifall till Utskottets hemställan.

Herr Åke Andersson: För min del kan jag icke gilla motionärens förslag ej heller det slut, hvartill Utskottet kommit i nu föreliggande fråga, hufvudsakligen af det skäl, att vid denna riksdag ej tillika blifvit väckt något förslag om förbättr ande af småskole-lärarnes och lärarinnornas ringa aflöning. Jag tror att om dessa ringa aflönade småskole-lärare och lärarinnor få kunskap om att vi här endast haft de egentliga folkskolelärarne i åtanke och för dem föreslagit en löneförhöjning, kan detta hos dem lätteligen väcka missnöje och likaså hos församlingarne. Dessutom kan man lätt tänka sig, att församlingarne i en framtid blifva mera beroende af sina skollärare, än nu är händelsen; bifalla vi detta förslag, så anse skollärarne sig under hvilka omständigheter som helst berättigade till full ersättning för kofoder, och då kan det lätt hända, att skollärarne framkomma med klagomål och säga: "vi kunna icke vara belättna med det kofoder vi nu ega uppbära, utan vilja hafva påökning". Jag tror att den ersättning för kofoder in natura, som nu är fastställd till minst fem tunnor spanmål, också framdeles kan vara tillräcklig; ty i samma mån som spanmålsprisen stegras, i samma mån stiger äfven värdet på fodret. Det ena är en gifven följd af det andra. Jag beklagar att jag icke kan gå motionären till mötes härutinnan, utan måste yrka afslag så väl på motionen som Utskottets deröfver afgifna utlåtande.

Herr Malmberg: Den förste ärade talaren hade några anmärkingar mot Utskottets förslag i förevarande fråga. Han påstod först, att det deri förekommande uttrycket, "der församlingen funne lokala eller andra förhållanden sådant förhindra", vore origtigt. Men då i nu gällande folkskolestadga finnas intagna dessa ord, och då församlingarne i allmänhet just till följd deraf ansett sig hafva rättighet att bestämma, huruvida aflöningen till deras folkskolelärare bör utgå i spanmål eller in natura, så anser jag att denna rättighet äfven fortfarande bör tillkomma församlingarne, då fråga blifver att sätta detta kofoder i hö och halm eller i motsvarande penningebelopp. Någon förändring i det hänseendet har således icke blifvit af Utskottet föreslagen. Församlingarne hafva denna rätt förut; och den tillkommer dem också enligt Utskottets nu föreliggande förslag. Samme talare anmärkte vidare emot förslaget, att orden "efter årets markegångspris" icke kunde vara precis riktiga, emedan markegångssättningen eger

Om ändring af  
§ 4 mom. 2 i  
Folkskole-  
stadgan.  
(Forts.)

rum under senare delen af året. Jag tror dock att aldeles samma olägenhet skulle inträffa, om man bestämde det kommande årets markegångspris eller det under året bestämda. Den anmärkningen kan således icke tillerkännas någon betydelse.

Den näst föregående talaren åter ansåg, att förslaget skulle komma att gifva anledning till missnöje hos småskolelärarne. Men dessa skollärare hafva i den här saken ingenting att säga, ty i deras lön ingår icke något kofoder, och de beröras sålunda icke på något sätt af den nu ifrågasatta förändringen. Samme talare nämnde vidare, att det föreslagna stadgandet skulle kunna ge anledning till tvister emellan församlingarne och deras folkskolelärare. Men detta kan ju lika lätt inträffa nu, då det läraren tillkommande kofoder, om det icke lemnas in natura, skall ersättas med "minst värdet af fem tunnor spanmål". Men Utskottet har ansett att genom att bestämma detta kofoder till en viss kvantitet hö och halm skipades bättre rättvisa mot folkskolelärarne, hvilkas aflöning väl icke någon anser böra sättas lägre utan snarare högre, än hvad den nu är.

Då man, enligt min tanke, närmast träffar det rätta genom att bifalla Utskottets förslag, tillåter jag mig hos Herr Talmannen an hålla om proposition i sådan syftning.

Herr Samuel Johnson: För min del anser jag den senare af de utaf den förste ärade talaren mot Utskottets förslag framställda tvenne anmärkningarne vara fullkomligt riktig. Utskottet föreslår nemligen att der församlingen, i följd af lokala eller andra förhållanden, icke kan in natura utgifva det folkskoleläraren nu tillkommande kofoder, skall därför utgifvas lösen efter årets markegångspris. Men detta är något som omöjligt låter genomföras sig. Som vi veta, uppgöras nemligen utgifts- och inkomstförslagen inom kommunerna i Oktober månad, under det att markegångsättningen inträffar först i November och sällan hinner avslutas för än i December. Den lösen som bör utgifvas för kofodret kan sålunda svårligen bestämmas efter det löpande årets markegångspris, utan borde det i stället heta "det föregående årets markegångspris". Då vore en sådan bestämmelse som Utskottet föreslagit möjlig att tillämpa; men sådan bestämmelsen nu står i förslaget, förstår jag icke, huru kommunerna skulle kunna utan stora svårigheter ställa sig en dylik föreskrift till efterrättelse. Då jag dessutom anser, att detta föreslagna stadgande skulle komma att gifva anledning till tvister emellan folkskolelärarne och församlingen, får jag för min del yrka, att frågan måtte varda till Utskottet återremitterad, på det att Utskottet måtte blifva i tillfälle att i sitt förslag göra en förändring i det syfte jag nu förordat.

Herr Sven Nilsson i Efveröd: I likhet med den förste talaren, har äfven jag några anmärkningar att hemställa emot Utskottets förslag. Utom det att jag till fullo instämmer i hvad han anfört, kan jag för min del icke godkänna den princip som Utskottet här uttalat och som visserligen redan finnes införd i vår gamla folkskolestadga, att nemligen aflöningen till folkskoleläraren till en del skall utgöras i

natura-prestationer. Det är ledsamt att ett sådant stadgande någonsin kommit att inflyta i folkskolestadgan, och att således omsätta den nu ifrågavarande andelen af skollärarelönen från en natura-persedel, spannmål, till en annan, foder, synes mig icke vara lämpligt. Då nu mera lönerna för snart sagdt alla löntagare i riket blifvit bestämda i visst penningbelopp, anser jag det vara rättast att en dylik grundsats tillämpas äfven i fråga om aflöningen till folkskolelärarne. Det kan ej förnekas, att inom en enda klass af löntagarne, nemligen presterskapet, största delen af deras aflöning utgöres fortfarande på grunden af natura-prestationer, men jag hoppas att den tid icke skall vara långt borta, då äfven denna sista kvarlefvä af det gamla systemet skall försvinna. Emellertid tror jag att det varit riktigast att gå till väga så som motionären föreslagit, att äfven bestämma denna del af folkskolelärarnes aflöning till ett visst bestämdt belopp i penningar, hvilket belopp ju kunnat beräknas och bestämmas efter rikets markgångspris på det quantum kofoder af olika sorter, Utskottet föreslagit, eller lämpligare och rättare, att man ur folkskolestadgan utstrukt alla bestämmelser om kofoder och i stället ökat den kontanta lönen till ett visst belopp. Jag anholder derföre om återremiss, på det Utskottet måtte uppgöra ett förslag i den riktning, som i motionen afsetts och som står i öfverensstämmelse med min åsigt i saken.

*Om ändring af § 4 mom. 2 i Folkskolestadgan.  
(Forts.)*

Herr Johan Jönsson: Då jag väckte nu ifrågavarande motion, afsåg jag dermed att få stadgadt något bestämdt i fråga om beloppet af det kofoder, som församlingen enligt 1842 års folkskolestadga är skyldig att utgifva till sin folkskolelärare. Der talas nemligen om att folkskoleläraren eger bekomma kofoder, men icke huru mycket eller af hvad slag. För att få något bestämdt i detta afseende, föreslog jag i min motion en rund summa. Men inom Utskottet kom man under fund med, att en rund summa icke vore någon lämplig och rättvis gradmätare, utan att det vore bättre att bestämma detta kofoder till en viss kvantitet hö och halm. För min del är jag äfven fullt belåten med det resultat, hvartill Utskottet sålunda kommit, och tror att genom bifall till Utskottets förslag all anledning till tvister emellan församlingarne och deras lärare skall undanrödjas. Jag tillåter mig derföre förorda bifall till Utskottets förslag.

Herr Lyttkens: Det har varit en längre tids sträfvan i vårt land att åstadkomma den förenkling i sättet för löntagarnes aflöning, att de måtte utfå sina löner uti bestämda penningbelopp i stället för, såsom förut varit brukligt, uti natura-prestationer. Sättas nu dessa löner tillräckligt höga, är ju allt vunnet, som åsyftats. Att åter, såsom Utskottet föreslagit, införa en ny värdemätare i stället för en gammal, det vill säga att, såsom här är fallet, i fråga om bestämmandet af ersättningen för den folkskolelärarne anslagna löneposten kofoder, till värdemätare, härvid föreslå hö och halm i stället för den för samma ändamål hittills använda spanmålen, det anser jag, för min del, föga lämpligt. Det finnes knappt några varor, hvilkas värden äro så ombytliga, som hö och halm, särdeles som missväxtår hafva på dem ett

Om ändring af  
§ 4 mom. 2 i  
Folkskole-  
stadgan.  
(Forts.)

stort inflytande. De äro vida svårare att utan betydliga kostnader transportera än hvad förhållandet är med spanmålen, åtminstone någon längre väg.

Hvilken förbättring, som skulle genom den föreslagna förändringen åstadkommas, kan jag således icke inse. Ty om lönerna äro tillräckligt högt bestämda, är ju allt bra, som det är; om ersättningen för kofodret blir bestämd efter värdet på spannmål eller efter värdet på hö och halm, synes mig då göra ungefär detsamma. Visserligen kan man invända, att i vissa trakter, såsom t. ex. i Norrland, värdet på hö och halm understundom står ovanligt högt. Det händer nemligen der, att skogsafverknigen bedrifves med sådan fart, att de dervid använda dragarne icke kunna underhållas med det hö och den halm som i trakten produceras, hvarföre sådant måste anskaffas från andra håll, vanligen från Tyskland. I dessa orter står naturligtvis spanmålen högt i pris, och detta måste naturligtvis hafva en fördelaktig inverkan på folkskolelärnarnes löner. Men denna omständighet är dock endast ett undantagsfall och bör således icke utgöra något bestämmande, då det gäller att stifta en lag för hela landet.

Helst skulle jag hafva instämt i motionärens förslag om bestämmandet af en fix penningesumma såsom ersättning för det till folkskolelärnarne anslagna kofodret. Men som motionären förklarar sig icke vilja vidhålla sitt förslag, och jag, såsom jag förut visat, icke kan gilla Utskottets hemställan, föranlåtes jag att å detsamma yrka afslag.

Häruti instämde Herr *Norén*.

Herr Lyth: Jag ber att få instämma med den siste ärade talaren, dock till hvad han yttrade vill jag tillägga ett par ord. Man har en och annan gång här i Kamnaren fått höra den anmärkningen uttalas, att det eller det ärendet, hvarmed Kamnaren sysset satte sig, vore alldeles för litet och obetydligt att derpå spilla tid och arbete. Men nu förevarande ärende är verkligen af så liten betydelse, att det knappt hade bort göras till föremål för Riksdagens uppmärksamhet. Vidare ber jag att få förklara, att så väl församlingar som presterskap i sanning börjat tröttna på dessa ständiga förändringar i fråga om folkskolelärnarnes lönevilkor, i synnerhet då hela förändringen, såsom den nu ifrågavarande, kan gälla endast en eller annan kronas årlig förändring af lönebeloppet. På sätt den siste talaren yttrade, anser äfven jag, att Utskottet antingen bort, såsom motionären förslagit, bestämma att ifrågavarande kofoddersättning borde bestämmas till en viss summa i penningar, eller ock rent af hemställa om afslag å motionen. Då Utskottet emellertid icke gjort vare sig det ena eller det andra, tillåter jag mig att yrka afslag å Utskottets förslag, synnerligast som det är temligen svårt att af detsamma förstå hvad Utskottets mening varit, då det i klämman talar t. ex. om halm, utan att på samma gång bestämma något visst slag af halm, om der menas hafrehalm, råghalm eller halm af annan säd. Som sagdt, jag anser frågan dessutom vara så obetydlig, att det icke är mödan värdt att återremittera den, utan röstar jag för afslag å betänkandet.



Herr Linder: Jag anhåller att få redogöra för det sätt, hvar på Utskottet sökt fullgöra sitt åliggande, och dervid fästa afseende vid de olika anmärkningar, som under diskussionens lopp blifvit gjorda.

Den talare, som först hade ordet, ansåg att de i Utskottets förslag förekommade orden: "der församlingen funne lokala eller andra förhållanden sådant förhindra", borde uteslutas, på det att församlingarne dermed måtte kunna tillerkännas rätt att, oberoende af alla dylika förhinder, bestämma sig för det ena eller andra alternativet, antingen att gifva folkskoleläraren kofoder in natura eller ock att derför lemna honom lösen enligt det i förslaget angifna sätt. Med afseende härpå får jag fästa så väl den ärade talarens som Kammarrens uppmärksamhet derpå, att det i förslaget heter: "der församlingen funne lokala eller andra förhållanden sådant förhindra". I dessa ord ligger tillräckligt utrymme för att medgifva en församling rätt att förbehålla sig det ena eller det andra alternativet.

Samme talare yttrade vidare, och deri instämde med honom äfven en annan, att årets markegångspris icke vore en lämplig värdeämätare uti ifrågavarande hänseende. Men det är tydligt, att, då med det af Utskottet i detta hänseende föreslagna stadgandet afses att sätta en skollärare, som af församlingen icke erhåller hö och halm till kofoder utan ett bestämt penningbelopp i ersättning dertill, i tillfälle att förskaffa sig hvad som erfordras till vinterfoder och bete för en ko, det årliga markegångspriset är den enda rättvisa grund för bestämmandet af det penningbelopp, hvarför erforderligt foderförråd är att anskaffas. Man har visserligen invänt att, som markegångspriset icke bestämmas förr än i November månad, man först vid slutet af året kan få kännedom om storleken af den evalveringssumma, som lemnas skolläraren i ersättning för kofodret. Denna olägenhet tror jag dock icke vara så svår att afhjälpa. Vi veta nemligen, hurusom i analoga fall, der utbetalningar göras kvartalsvis, utbetalningarne för de tre första kvartalen bestämmas efter näst föregående års markegångspris och hurusom vid fjerde kvartalets utbetalning de utjemningar af beloppet för hela året göras, som med afseende å årets då kända markegångspris blifva nödiga. På samma sätt kunde man ju gå till väga uti ifrågavarande fall, och det utan all detaljerad reglementering.

Herr Åke Andersson yrkade afslag å Utskottets förslag på den grund, att det icke innehölle något om löneförbättring jemväl för småskolelärarne och småskolelärarinnorna. Men någon motion härom har icke väckts och, så vidt jag känner, ega icke heller småskolelärarne rättighet att få något kofoder eller ersättning dertill. Följaktligen torde denna fråga icke alls höra hit, och Herr Åke Anderssons anmärkning således icke heller förtjena något afseende.

Herr Åke Andersson sade vidare, att en bestämmelse sådan som den nu föreslagna skulle lätt kunna föranleda till framtida missnöje från skollärarnes sida. Jag medger mycket gerna, att missnöje från deras sida kan framdeles uppstå, om de finna sig vara för klen aflönade. Men detta missnöje torde vara lätt tystadt, om man, då det samma gifver sig till känna, åstadkommer förbättring af deras löner

Om ändring af  
§ 4 mom. 2 i  
Folkskole-  
stadgan.  
(Forts.)

Herr Sven Nilsson i Efveröd, med hvilken Herr Lyttkens förenade sig, yttrade att allt aflönings sätt in natura bort afskaffas och att Utskottet sålunda i stället bort föreslå ett kontant penningbelopp. Detta skulle hafva kunnat gå för sig, om här förelegat fråga om att bestämma en ny lönestat för folkskolelärarne. Men då någon sådan fråga icke föreligger, och då 1842 års författning, deri någon ändring i sak icke föreslagits, ovilkorligen stadgar, att hvarje skollärare skall vara berättigad till förmånen att kunna hålla ko för att derigenom beredas tillfälle att sörja för sitt hushåll på ett med hans ställning mera öfverensstämmande sätt än om åt honom vore anvisadt endast ett kontant penningbelopp, så har Utskottet saknat anledning att framkomma med ett förslag i den af honom angifna riktningen. Följaktligen är det just med afseende å sjelfva beskaffenheten af nu ifrågakvarande löneförmån, som Utskottet ansett sig böra föreslå, att densamma skall utgå efter beräkning af natura-persedlarnes markegångspris. I denna del har således, såsom jag nämnde, icke för Utskottet förelegat någon bestämd anledning att föreslå någon förändring. Med en sådan förändring vore det fara värdt, att pluraliteten af våra folkskolelärare skulle finna sig missnöjde, om de nemligen blefve ovilkorligen hänvisade att i stället för kofoder in natura uppbära ett en gång för alla bestämdt kontant penningbelopp.

Det anmärktes också af Herr Lyttkens, att det vore vanskligt att bestämma en lön efter markegångspris, emedan detta är så olika inom olika delar af landet. Men detta är just ett skäl, som gifver stöd åt Utskottets förslag. Ty just den omständigheten, att den föreslagna ersättningen för en naturapersedel, som är för folkskolelärarne inom alla orter af landet lika erforderlig, bestämmes efter orternas markegångspris, innebär tvärtom, efter mitt förmenande, den största rättvisa. Vill man deremot bestämma sig för ett kontant och för alla lika penningbelopp, så kan man icke finna något medium af ett sådant belopp, som gifve hvad rättvist vore åt alla. Herr Sven Nilsson talade om, att man kunde beräkna detta belopp efter det inom hela landet å ifrågakvarande artikel gällande medelpris. Jag ber med anledning här af få upplysa, att år 1876 varierade markegångspriset å denna artikel inom de olika delarne af landet från 80 till 138 kronor för det af Utskottet här föreslagna quantum hö och halm. Huru skall man väl kunna emellan så olika siffror finna ett medium, som för hvarje särskild ort inom landet är fullt rättvist? Under sådana förhållanden kan jag icke finna hvartill en återremiss skulle tjena. Och då för öfrigt Utskottet genom det framlagda förslaget äfvenledes tyckes hafva tillfredsställt den ärade motionärens önskingar i afseende å förevarande ärende, vågar jag hoppas, att Kammaren skall godkänna samma förslag, hvartill jag för min del nu påyrkar bifall.

Herr Sven Nilsson i Efveröd: Då man tänker närmare på denna sak, är det må hända tvifvelaktigt, huruvida Utskottet verkligen haft rätt att på den föreliggande motionen framkomma med ett förslag sådant som detta. Motionären har här föreslagit ett bestämdt kontant belopp i stället för kofoder, eller 5 tunnor spannmål, men Ut-

skottet föreslår deremot ungefärligen detsamma, som redan finnes i nu gällande folkskolestadga föreskrifvet, att i stället för kofodret in natura, eller minst 5 tunnor spanmål, församlingarne skulle vara berättigade ersätta skolläraren denna löneprestation med vissa lispund foder, att lösas efter årets markegångspris, ett aföningssätt som motionären ogillar. Det är således, om ej en ny motion, dock en så väsentlig skilnad mellan motionärens och Utskottets förslag, att jag för min del tror, att Utskottet icke haft rätt att framlägga ett förslag i den riktning Utskottet gjort i rak strid mot motionen. Jag har icke heller funnit mig öfvertygad af de skäl, Utskottets ordförande här framlagt, om origtigheten af den åsigt jag uttalat. Han yttrade att, om det här vore fråga om att förändra eller bestämma folkskollära-  
lära-  
rarnes lön, skulle han hafva ingått på att bestämma densamma till endast ett kontant belopp. Jag förstår dock verkligen icke annat, än att äfven kofodret är en lön till skolläro-  
larne, ty efter mitt begrepp att tolka folkskolestadgan, är kofodret en bestämd del af lönen. Men om så är förhållandet, så har han också gifvit mig rätt uti, att det vore lämpligast att bestämma äfven denna del af lönen till ett kontant belopp. Han talade vidare om att missnöje bland skolläro-  
larne skulle uppstå, i händelse man ginge i den riktning jag förordat; men jag tror icke att Utskottets ordförande därför kan garantera oss. Riksdagen och i synnerhet denna Kammare har alltid visat sig välvilligt stämd mot skolläro-  
larne; och jag är fullt förvissad derom, att, i händelse den siffra, vi nu kunna komma att bestämma såsom lön i stället för kofoder, skulle befinnas för ringa, det icke skall dröja länge förrän Riksdagen ökar densamma.

Jag angaf för Utskottet, då jag förra gången hade ordet, en utväg, på hvilken det skulle kunna erhålla en beräkningsgrund för kofodrets evalvering till penningar, nemligen förflytna årets medelmarkegångspris för hela riket på den quantitet foder, som Utskottet beräknat behöflig för det till skolläro-  
larne bestämda kofodret. Utskottets ordförande upplyste oss om, att detta belopp efter markegångspris i rikets kommuner utgör minst 80 och högst 138 kronor. Om man således beslutar sig för denna senare summa, hvilken väl torde vara den högsta, hvartill skolläro-  
larne enligt Utskottets beräkning skulle efter dess förslag vara berättigade och som således bör kunna ifrågakomma, skulle väl skolläro-  
larne åtminstone icke blifvit missnöjde med beslutet.

Jag anhåller således fortfarande om återremiss. Så vidt detta yrkande icke skulle vinna något understöd, kommer jag att rösta för afslag, intill dess frågan kommer i det skick, att man får lönen till folkskolläro-  
larne till beloppet fixerad och dermed ett slut på den ovissa löneställning, i hvilken de nu befinna sig.

Herr Åke Andersson: Utskottets ordförade anmärkte mot mig, att jag talat om småskolläro-  
larare. Jag vet mycket väl att nu icke är fråga om dem, men jag endast tog hänsyn till de befo-  
gade klagomål, som öfverallt i pressen och annorstädes blifvit framställda öfver deras nuvarande otillräckliga löner. Att det skulle

*Om ändring af  
§ 4 mom. 2 i  
Folkskole-  
stadgan.  
(Forts.)*

*Om ändring af § 4 mom. 2 i Folkskolestadgan. (Forts.)* väcka missnöje hos dem, om vi nu ökade de ordinarie skollärares lön, är ganska säkert; ty att här är fråga om en påökning, lärerväl ingen kunna bestrida. Jag vidhåller mitt förra yrkande.

Härmed var öfverläggningen slutad. Herr Talmannen upptog de yrkanden, som derunder blifvit framställda, och gaf, enligt dem, propositioner dels på bifall, dels på afslag, dels ock på återremiss; och fann Herr Talmannen propositionen på afslag vara med öfvervägande ja besvarad. Votering begärdes. I anledning häraf, och sedan till kontraposition antagits yrkandet på bifall, blef, med uppställande af sist omförmälda yrkande såsom ja-proposition, en så lydande omröstningsproposition uppsatt, justerad och anslagen:

Den, som bifaller hvad Första Tillfälliga Utskottet hemställt i Utlåtandet N:o 5, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, har Kammaren afslagit Utskottets hemställan.

Omröstningen företogs och visade 43 ja mot 93 nej; varande alltså Utskottets hemställan afslagen.

### § 7.

*Ang. skydd för varumärken.*

Föredrogs Andra Kammarens Tredje Tillfälliga Utskotts utlåtande N:o 2 (i samlingen N:o 14), angående väckt förslag om utfärdande af en författning rörande skydd för varumärken.

Utskottet hade hemställt:

att Herr *J. Sääfs* motion, N:o 10 — hvaruti föreslagits: "att Riksdagen måtte besluta att i underdånig skrivelse hos Kongl. Maj:t anhålla om utfärdandet af en författning, hvarigenom bestämdes hvad den, som önskar att genom en figurlig beteckning, märke eller stämpel, vare sig å sjelfva varan eller dess omslag, särskilja sin tillverkning från andras, har att iakttaga för att det af honom valda märket må lagligen gälla för hans eget; samt att, i ändamål att äfven i utlandet bereda skydd åt svenska varumärken, denna författning måtte, rörande utländings rätt, innehålla sådana bestämmelser, som komme att motsvara § 20 i tyska lagen af den 30 November 1874, hvarigenom de mellan Sverige och Norge samt tyska riket i Juni 1872 utvexlade deklarationer angående ömsesidigt skydd för varumärken, stämpelar m. m. skulle vinna en mera omfattande och bestämd tillämpning" — icke nu måtte till någon åtgärd föranleda.

Herr Sääf yttrade: På det att min motion icke må i dagens protokoll sakna all förklaring och, såsom af Utskottet icke tillstyrkt, få utseende att vara af mindre vigt, ber jag att i korthet få yttra mig angående det betänkande, som nu föreligger till behandling.

Ang. skydd för  
varumärken.  
(Forts.)

På fjerde sidan säger Utskottet sig anse att i motionen blifvit ådagalagdt, att nu befintliga lagliga bestämmelser icke innebära tillräckligt skydd för varutillverkares antagna och begagnade märken eller stämplar; det heter nemligen: "Att det skydd anförda stadgande lemnar icke kan vara tillräckligt anser Utskottet motionären hafva ådagalagt, äfvensom att han visat behofvet af en emot tidens fordringar svarande lagstiftning uti förevarande fråga jemväl inom vårt land; och Utskottet skulle icke heller tvekat att, hufvudsakligen i den riktning motionären föreslagit, hafva gjort en framställning i ämnet, om ej till Utskottets kännedom kommit det förhållande, hvarom Utskottet nu går att lemna redogörelse."

Derefter följer denna redogörelse, hvaraf synes att Kongl. Maj:t på framställning af Herr Ministern för utrikes ärendena anbefalt Kongl. Kommerskollegium att afgifva utlåtande i denna angelägenhet, hvilken, såsom jag ock i min motion anført, äfven bör omfatta utländske mäns rätt till skydd för deras varumärken här i landet, på det svenska stämplar och varumärken må vinna skydd i utlandet.

Sedan Utskottet lemnat denna redogörelse, yttrar Utskottet vidare: "Då således den fråga, hvilken i motionen afses, redan är gjord till föremål för Kongl. Maj:ts nädiga pröfning, samt Utskottet håller före att Kongl. Maj:t, äfven utan en framställning från Riksdagens sida, skall egna frågan all den utredning, som ämnets vigt kan kräfva, får Utskottet hemställa, att "förevarande motion icke nu måtte till någon åtgärd föranleda."

Såsom af Utskottets utlåtande synes, skulle således ändamålet med min motion, i visst afseende åtminstone, hafva blifvit uppfyllt, i det att regeringens uppmärksamhet redan blifvit fästad på behofvet af den författning, om hvars utfärdande jag ansett mig böra tillstyrka Riksdagen att i underdänig skrifvelse anhålla. Det har också för mig varit en tillfredsställande öfverraskning att, sedan jag redan uppsatt min motion, få höra att ärendet föreläge till behandling af Kommerskollegium. Men huru långt denna behandling framskridit eller hvad erkännande ämnet vunnit, har jag först genom detta utlåtande, af Utskottet som haft min motion om hand, kunnat erfara.

Som Herrarne äfven torde hafva funnit, har Kommerskollegium ansett denna fråga vara af sådan vigt och påkalla en så noggrann utredning, att kollegium föreslagit Kongl. Maj:t att genom en komité låta behandla densamma. Skulle nu Kongl. Maj:t dertill lemna sitt bifall eller ock anse, att ärendet bör på annat sätt befrämjas, så vore derigenom äfven hufvudsyftet med min motion vunnit. Jag kan derföre icke annat än erkänna giltigheten af de skäl, som föranledt Utskottets hemställan, ehuru genom bifall dertill denna, efter min uppfattning, viktiga angelägenhet skall komma att sakna hvad jag hade hoppats såsom en följd af min motion, eller hvad jag, på frågans nu varande ståndpunkt, skulle vilja kalla för Riksdagens förord, uttaladt

Ang. skydd för  
varumärken.  
(Forts.)

i en underdånig skrifvelse. Men det är ju möjligt att detta förord nu mera är öfverflödigt.

I afseende på sjelfva sättet för detta ärendes föreslagna behandling kan jag dock icke underlåta att vid detta tillfälle uttala mina farhågor beträffande tiden, inom hvilken man kan hafva att förvänta ett resultat af denna behandling, och är det egentligen därför som jag begärt ordet.

Utom den utredning, som enligt Kommerskollegii förmenande bör ske och tagas i betraktande, innan författningen om skydd för varumärken kan redigeras, föreslår kollegium att komiterade måtte få sig ålagdt att äfven, och i ett sammanhang, behandla frågan om skydd för mönster och modeller samt hela patentlagstiftningen. Jag befarar dock högeligen, att sammanknytnigen af alla dessa frågor skall till en nog aflägsen framtid undanskjuta den angelägenhet, hvarpå jag trott mig böra fästa Riksdagens uppmärksamhet.

På samma gång, som jag ansett mig böra uttala dessa farhågor, vill jag dock till protokollet anföra den förhoppning, att frågan om varumärken och stämplar, sedan den blifvit först behandlad, må kunna fränskiljas de öfriga ärendena samt göras till föremål för särskild slutbehandling utan afvaktan på de öfriga frågornas utredning.

Må hända skulle denna min förhoppning snarare och säkrare gått i fullbordan, om Utskottet ansett sig kunnat tillstyrka och Riksdagen bifalla att, oaktadt ärendet redan blifvit anhängiggjordt hos Kongl. Maj:t, en framställning derom äfven från Riksdagens sida blifvit gjord, innefattande dess mening och uppfattning af ärendets vikt; hvilket utan tvifvel skulle gifvit ytterligare stöd åt de meningar, som nu föranledt frågans upptagande.

Det erkännande och understöd, som Utskottet emellertid i sitt utlåtande lemnat åt min motion, och hvarför jag betygar min tacksamhet, skall väl dock, som jag hoppas, äfven i någon mån utöfva ett gynnsamt inflytande på ärendets vidare behandling.

Herr Stråle: Då motionären sjelf ej framställt något yrkande, skulle det kunna synas öfverflödigt att vidare yttra sig i frågan. Jag har dock begärt ordet, på det jag icke genom min tystnad skulle kunna anses ligkiltig för motionärens framställning. Mot denna framställning tillåter jag mig dock den erinran, att förslaget är till sin omfattning alldeles för inskränkt. I fråga om varumärken finnas visserligen icke tillräckliga lagstadganden, men stadganden derom finnas dock i lag bestämda. Deremot finnas andra missförhållanden, hvaraf industrien nu lider, och för hvilka lagstadganden äro af långt större behof, nemligen i fråga om skydd för modeller och mönster. För industriidkaren är det nemligen af långt större betydelse, om han under en längre eller kortare tid kan härför erhålla ett skydd genom ett slags patent och sålunda blifva förvissad om att få vara ensam om varans tillverkning, än att bestämmelser stadgas i afseende å varu- och fabriksstämplar. En ännu viktigare fråga är den om patent, hvarutinnan vår nu varande lagstiftning är sämre än intet. Således är tydligt, att den här föreliggande frågan är af mycket större om-

fattning än frågan om endast fabriksmärken. Då nu Kommerskollegium redan aflåtit yttrande i frågan till Kongl. Maj:t, och Civilministern under innevarande riksdag inom denna Kammare förklarar, att frågan utgör föremål för regeringens pröfning, synes mig allt hvad man vill begära uppfyllt. I motsats mot den siste talaren, som önskade föreliggande frågas särskiljande från de öfriga för att derigenom förekomma tidsutdrägt, ser jag således för min del icke något skäl för Riksdagen att häri å regeringen utöfva en påtryckning, som jag anser mindre grannlaga, då regeringen redan har ärendet under ompröfning.

Jag har velat yttra detta endast för att visa, det jag icke förbi-sett frågans vikt.

Herr Hedin: Då den ärade motionären icke främställt något yrkande i strid med Utskottets hemställan, skall icke heller jag göra det; men då jag icke finner mig tillfreds med Utskottets förslag, skall jag be att få deremot göra några erinringar.

Jag finner af betänkandet, att frågan är bragt å bane hos Kongl. Maj:t genom en framställning från Kommerskollegium, och att detta är skälet, hvarföre Utskottet afböjt motionärens förslag. Jag finner äfven af den redogörelse Utskottet lemnat, att Kommerskollegium, enligt min tanke ganska välbetänkt, har gifvit frågan en större utsträckning, än den har i motionärens framställning, dels genom att i stället för de af motionären omordade fabriksmärken begagna uttrycket "varumärken", hvarunder förstås så väl fabriks- som handelsmärken, hvilka båda slag i utlandets lagstiftning, t. ex. Österrikes, äro ställda på samma fot, dels genom att fästa uppmärksamheten på industriella ritningar och modeller. Detta är välbetänkt; men må hända hade Kommerskollegium äfven bort fästa uppmärksamheten på en annan sida af saken, då för det åsyftade ändamålets vinnande icke kan anses tillräckligt, att kopior förvaras å registratorns byrå, utan härför äfven någon ytterligare åtgärd bör vidtagas.

Deremot hyser jag i ett annat hänseende vissa betänkligheter mot det af Kommerskollegium föreslagna sättet för behandlingen af denna lagstiftningsfråga, nemligen derutinnan att den skulle behandlas i sammanhang med frågan om en ny patentlag. Jag frånser icke, att Kommerskollegium kan hafva haft ett giltigt skäl härtill, då det finnes ett visst inre samband begge frågorna emellan, men jag tviflar dock på, att den komité, som blifver tillsatt för lösningen af patentlagsfrågan, äfven skall vara lämplig att lösa frågan om skydd för fabriksmärken. Genom en sammanslagning af dessa frågors behandling torde äfven tidpunkten för lösningen af den fråga, motionären bragt å bane, undanskjutas, må hända för en oberäkneligt lång framtid. Jag vill dock föreställa mig, att man snart griper sig an med utarbetandet af ett förslag till en ny patentlag, ehuru jag icke är så säker derpå. Men om man så gör, kommer denna lagstiftning säkerligen att stöta på särdeles stora vanskligheter. Det är nemligen möjligt, att dervid kan uppstå något återljud af den agitation, som i utlandet under mer än  $\frac{1}{4}$  sekel försiggått, och som hvares måls-

*ing. skydd för  
varumärken.  
(Forts.)*

Ang. skydd för  
varumärken.  
(Forts.)

män å ena sidan en Chevalier och en Bright, å andra en Armstrong och en Bismarck uppträdt. Det förefaller mig icke otroligt, att det kan blifva fråga om, huruvida icke patent alldeles skall upphävas, då ju redan nu i ett land i Europa saknas allt patentskydd, nemligen i Schweiz, till hvilket land i en senare tid äfven Holland slutit sig. Men om man äfven antar, att denna fråga icke skall uppstå, och regeringen sålunda icke blifva tveksam vid den slutliga handläggningen af detta ärende, blir dock frågan i alla fall alltid vanskligh och uppskofvet långt. Jag tror nemligen, att det i den nya patentlagen icke kan blifva fråga om blott några detaljförändringar; utan det torde blifva en reform i sjelfva grunderna. Söker man mönstret för den nya lagen i Amerikas patentlagstiftning, hvilken i Europa allmänt ansetts för den bästa, så blifver principen för lagen fullkomligt motsatt mot principen i vår nu gällande patentlag. Hvar och en vet, att vid meddelande af patent Kommerskollegium nu reserverar sig mot att uppfinningen är ny eller kan med fördel användas. Deremot utgår Förenta Staternas patentlag just från en undersökning om uppfinningens nyhet och nytta. Antag nu, att man icke endast vill jemka några obetydliga detaljer, utan att man vänder sig mot hela principen, och antag vidare, att man då går in på det amerikanska systemet, så kan man lätt föreställa sig, hvilka myror komitén skall få i hufvudet. Det torde nemligen vara bekant att man, hvilket fördelaktigt omdöme om det amerikanska systemet man än må hysa, just i följd af de oöfvervinneliga svårigheterna vid tillämpningen ledts derhän att vilja afskaffa allt patent.

Jag har blott velat påpeka detta. Säkerligen kommer frågan om en ny patentlag att mycket länge få vänta på sin lösning. Det skulle vara skada, om den relativt enkla och lättlösta lagstiftningen angående öfriga af Kommerskollegium anförda ämnen skulle blifva uppskjuten till samma ovissa framtid.

Jag har icke vidare att säga eller något yrkande att göra.

Herr Carl Ericson: Af Utskottets utlåtande finna vi, att Utskottet till alla delar erkänt befogenheten af ifrågavarande motion, men icke funnit anledning tillstyrka densamma derföre, att utrikesministern öfver framställningar rörande skydd för fabriksstämplar redan infortrat Kommerskollegii utlåtande, hvilket äfven till Utrikesdepartementet inkommit. Det är sålunda ganska sant, att Kongl. Maj:t vet Kommerskollegii åsigt i ämnet. Men för mig är frågan af så stor betydelse, att jag önskar dess lösning med det första, och i följd häraf anser jag det ock särdeles lämpligt, att Riksdagen till Kongl. Maj:t afläte en skrifvelse i ämnet. Jag för min del skulle ingalunda betrakta detta såsom en obehörig "påtryckning" från Riksdagens sida. Jag skall således bedja att få yrka bifall till Herr Sääfs motion om aflåtande af en skrifvelse i förenämnda syfte. Äfven om en sådan skrifvelse icke godkändes af Första Kammaren, vore det dock af stor betydelse att Andra Kammaren fattade ett sådant beslut. Det kan visserligen synas vara af betydelse, att så väl Utskottet som flere talare i denna Kammar uttalat sig i den riktning, motionen



går; men detta är dock icke detsamma, som om *Kammaren* beslöte aflåtande af en skrivelse.

Deremot är jag icke ense med Herr Stråle derom, att de af *Kommerskollegium* omförmälda frågorna nödvändigt böra med hvarandra sammanföras. Jag tror i stället att den af motionären väckta frågan är ensamt af så stor betydelse, att den icke bör fördröjas och uppskjutas under så lång tid, som jag föreställer mig, att en förändring i patentlagstiftningen kräfver.

Under sådana förhållanden hemställer jag, att *Kammaren*, med fästadt afseende å frågans stora vikt för industrien, ville bifalla Herr Sääfs motion och således ogilla Utskottets utlåtande.

Herr Stråle: Jag hemställer till den siste ärade talaren, huru en påtryckning af Riksdagen i denna fråga skulle taga sig ut. Det vore nästan otänkbart, att Riksdagen kunde uttala de grunder, hvarpå en blifvande lagstiftning skulle stödjas, desto mindre som det stora flertalet i *Kammaren* säkerligen icke satt sig in i frågan. Mig synes det enda naturliga vara, att Kongl. Maj:t, sedan han tagit frågan i öfvervägande, deri framlägger förslag till Riksdagen, hvarefter vederbörande Utskott och Kamrarna få deröfver yttra sig. Att Riksdagen deremot skulle i obestämda ordalag nu uttala sig i frågan, anser jag vara alldeles för tidigt.

Med anledning af hvad en talare på stockholmsbänken nyss anført, får jag säga att jag icke kan inse, hvarföre, äfven om de omnämnda frågorna sammanfördes, så lång tid, som han förestälde sig, vore för deras utredning erforderlig. Den af bemälda talare omförmälda striden utomlands om patentets bibehållande eller afskaffande är för öfrigt längesedan utkämpad. Vid 1873 års kongress i Wien uttalade sig af dess 80 medlemmar 74 för patentets bibehållande. Samme talare åberopade för åsigten om patentets afskaffande, bland andra, äfven Furst Bismarck. Men preussiska regeringen har innevarande år för Riksdagen framlagt förslag till ny patentlagstiftning i öfverensstämmelse med den amerikanska. För en hvar, som tagit kännedom om frågan, ställer sig ock denna så enkel och innehåller så få viktiga principbestämmelser, att för dess utredning icke synes erfordras någon längre tid. För mig, som i 27 år varit industriidkare, förefaller ock frågan om skydd för fabriksmärken mycket mindre betydelsefull än de öfriga frågorna.

Jag skall emellertid icke längre upptaga *Kammarens* tid genom att ingå i några detaljer. För hvar och en, som sysselsatt sig med industrien, är frågan, som sagdt, temligen uppenbar. Då det är alldeles ostridigt, att alla dessa tre förut nämnda frågor med hvarandra sammanhänga; då lösningen af speciellt denna fråga, som — jag erkänner det villigt — är för svenska industrien af ganska stor vikt, efter min uppfattning icke är så aflägsen, som af en talare här antagits; då vi från chefen för Civildepartementet indirekt hört, att dessa frågor för närvarande äro på hans och underordnade myndigheters pröfning beroende; samt då slutligen motionären sjelf icke framställt något yrkande, så tror jag, att *Kammaren* kan vara belåten

Ang. skydd för  
varumärken.  
(Forts.)

med den diskussion i frågan, den nu haft, och yrkar följaktligen fortfarande bifall till Utskottets hemställan.

Herr Clairfelt: Då, såsom Herrarne af Utskottets betänkande behagade inhemta, denna fråga gjorts beroende på Kongl. Maj:ts nådiga pröfning, icke blott på grund af framställning utaf Kommerskollegium utan äfven i följd af de hemställanden i ämnet, som af främmande maktens representanter gjorts hos ministern för utrikes ärendena, så är väl också att hoppas, att regeringen ganska snart skall taga frågan under ompröfning, i synnerhet som afgörandet af densamma i viss grad inverkar på en annan brännande fråga, nemligen frågan om Kommerskollegii ombildning.

Utskottet har icke heller trott, att Kammaren skulle vara benägen att aflåta en skrifvelse till Kongl. Maj:t i ett ämne, som så nyligen på framställning af offentlig myndighet gjorts till föremål för regeringens pröfning. Och att skriva endast om skydd för varumärken, det enda Utskottet egentligen kunde tillstyrka, då något annat i motionen ej afses, när Kommerskollegii framställning är mera vidtöfattande, ansåg Utskottet icke vara lämpligt. Skulle patentlagstiftningen verkligen medföra de svårigheter, som af en talare på stockholmsbänken påpekats, är det dessutom antagligt, att Kongl. Maj:t framlägger för Riksdagen särskilda från nämnda lagstiftning skilda förslag till lag om skydd för varumärken samt varumönster och modeller, hvilket lagförslag torde fortare, än ett förslag rörande patenträtten, kunna utarbetas.

På dessa skäl, och då jag icke för närvarande kan finna något trängande behof att afgöra endast den af motionären väckta fråga, tillåter jag mig yrka bifall till Utskottets hemställan.

Herr Sjöberg: Jag ber att endast få tillägga några ord till Herr Hedins nyss afgifna yttrande i ämnet.

Såsom Herrarne behagade finna af redogörelsen i Utskottets betänkande, har den genom Herr Sääfs nu förevarande motion väckta fråga redan blifvit föremål för pröfning af Kongl. Maj:ts regering. Efter det under senare tiden till Utrikes departementet ingått förfrågningar beträffande de formaliteter, främmande tillverkare hade att iakttaga för att åt de af dem begagnade varumärken bereda enahanda skydd, som våra inhemska tillverkare åtnjöte, samt särskildt uppstått fråga om konvention emellan Sverige och Amerikas förenta stater rörande ömsesidigt skydd för fabriksstämplar, har Herr Ministern för utrikes ärendena uti skrifvelse till Herr Statsrådet och Chefen för Civildepartementet gjort framställning, huruvida icke Kommerskollegium lämpligen borde anses vara den anstalt, hos hvilken vederbörande skulle nedlägga kopior af slika märken. Öfver denna framställning infordrades underdånigt utlåtande af Kommerskollegium, som, beträffande det ställe, hvarest kopior af varumärken kunde företes och förvaras, ansåg sig, under närvarande förhållanden samt, med hänsyn både till kollegiets verksamhet i allmänhet och dess åligganden i afseende å stämpling af en viss art af svenska tillverkningar, eller så

kallade jerneffekter, vara föranlåtet att biträda nyss berörda af Herr Ministern för utrikes ärendena gjorda framställning. Vål skulle kollegiet gerna sett sig vara i tillfälle att för ändamålet kunna anvisa eller föreslå någon annan anstalt, helst kollegiet nu mera icke kan känna sig synnerligen angeläget om att åtaga sig större arbete, än det redan har, samt i alla händelser det icke kan anses vara lämpligt att söka än vidare utvidga befattningsområdet för ett embetsverk, hvars vara eller icke vara blifvit under senare tiden så ofta ifrågasatt; men då, som sagdt, annan utväg för lösning af frågan i det skick, den då förelåg, icke fans att vidtaga, ansåg man sig böra gifva densamma en större utsträckning genom att framhålla dels behovet af en tidens fordringar motsvarande lagstiftning i ämnet och dels, i sammanhang härmed, lämpligheten af att låta utreda frågan om skydd äfven för varumönster och modeller. Vål kan man, i egentlig mening, icke säga, att något egentligt behof af en lagstiftning i senare afseendet ännu visat sig här i landet, men frågan derom har dock otvifvelaktigt mycken frändskap med den om skydd för varumärken; och då de båda frågorna svårligen skulle kunna på ett tillfredsställande sätt lösas, derest icke en komité af sakkunnige personer för desammas utredning tillsattes, har kollegium tillika hos Kongl. Maj:t hemställt om förordnande af en sådan komité.

Af de under senaste åren i andra länder utkomna författningar angående skydd för varumärken har man visserligen att välja mellan tvenne, eller de i Tyskland och England nu gällande. Mot den tyska lagstiftningen i ämnet synes kunna anmärkas, att den är temligen knapphändig, och mot den engelska åter kan riktas en alldeles motsatt anmärkning, eller att den har fördjupat sig i en massa af detaljbestämningar, som åtminstone här i landet icke torde vara nödiga, knappast ens nyttiga; och vid nu antydda förhållanden syntes det lämpligast att utredning Kongl. Maj:ts höga godtfinnande, huruvida en komité för utredning af dessa frågor och afgifvande af författningsförslag i desamma borde tillsättas.

Det återstår ännu att yttra några ord om en fråga, som också har frändskap med den först nämnda, nemligen frågan om patentlagstiftningen. Det har, såsom Herrarne veta, varit åtskilligt tal om denna fråga under årens lopp, och många hafva dervid påstått, jag vet icke med hvad skäl, att vår lagstiftning i detta hänseende skulle vara mycket underlägsen den utländska. Jag för min del kan icke finna det. Emellertid är obestridligt, att befogade anmärkningar kunna göras mot vissa delar af vår patentlag och Kommerskollegium har, bland annat, särskildt framhållit en sådan del, eller den, deri åt ett administrativt embetsverk öfverlemnats att pröfva uppfinningars kvalitativa värde och att på grund deraf bestämma patenttiden, hvilken pröfning, enligt sakens natur, alltid måste innebära ett ytterst grannlaga och svårt uppdrag. Kollegium har också funnit tiden nu vara inne för företaget af en revision af patentlagstiftningen, och att, äfven med afseende derå, särdeles talande skäl vore för handen för tillsättandet af en komité, som kunde behandla de nu vidrörda ämnena i ett sammanhang; och jag tillåter mig särskildt framhålla, att deraf

*Ang. skydd för  
varumärken.  
(Forts.)*

Ang. skydd för  
varumärken.  
(Forts.)

icke, såsom Herr Hedin yttrade, bör följa, att icke denna komité kan framlägga förslag till förordning särskildt för skydd af varumärken och särskildt beträffande varumönster och modeller. Något särdeles dröjsmål behöfver således icke ega rum med utfärdande af den lag, hvarom nu egentligen är fråga och som på de skäl, den ärade motionären anført, företrädesvis är af behovet påkallad.

Sedan öfverläggningen förklarats slutad, och propositioner gifvits enligt de gjorda yrkandena, biföll Kammaren Utskottets hemställan.

Kammarens ledamöter åtskildes kl.  $\frac{3}{4}$  3 e. m. för att, enligt derom utfärdadt anslag, åter sammanträda kl. 7.

In fidem  
Gustaf Westdahl.