

# Om den föreslagna jernvägen emellan Delsbo och Ljusdal samt Jerfsö.

Gahn, Henrik

*31 E Br. 1859*



National Library  
of Sweden

GAHN, H

Kommunikat  
Järnv.  
(70)

Om den föreslagna

# Jernvägen

emellan

Delsbo och Ljusdal samt Tersö.

---

Hudiksvall,  
C. J. Ekbloms Boktryckeri,  
1859.



Den 10de Mars

# Journal

1772

Journal af Sineske Land



Kungl. biblioteket



0 0000 00010772

Den wid sammanträdet i Ljusdal den 3:te Maj detta år hållna öfverläggning, för åstadkommande af en Jernvägs-förbindelse för locomotiv emellan sjön "Södra Dellen" och Ljusne-elf i Ljusdal och Serfsjö, hade för ändamål att inhemta allmänhetens tanke om lämpligheten af ett dylikt företag och att, om allmänna meningen war stämmd derföre, widtaga sådana åtgärder, som fordrades för företagets utveckling. Med anledning häraf blef wid detta tillfälle en interimis-bestyrelse utsedd, som fick sig uppdraget att, på grund af de då redan skeddä undersökningarne, uppgöra erforderliga Kostnadsförslag, upprätta prospectus jemte inbjudningslistor för actie-teckning samt att till Regeringen ingå med underdånig ansökan om att nådig proposition wid nu instundande Riksdag måtte aflätas för erhållande af Statslån.

Alla dessa förberedande åtgärder äro nu af den wid sammanträdet utsedda interimis-bestyrelsen fullgjorda. Företagets framgång beror således hädanefter på den uppmuntran och understöd, det från allmänhetens och synnerligast allmogens sida kan vinna.

Synnerligt öfvertygad om de stora fördelar, denna Jernväg börr breda hela Westra Gelsingland jemte Serseådalen, men befarande, att allmogens obekantskap med ett dylikt företag möjligen kan låg-

4  
ga hinder i vägen för desß rasfa genomdrifwande,  
har jag beslutat att i denna lilla skrift söka fram-  
lägga och tydliggöra de fördelar, som genom denna  
jernvägs-förbindelse skulle komma att tillskyndas  
landet.

Ingen ort kan ensamt från sitt eget område  
förse sina innebyggare med alla de för deras behof  
nödigte produkter, utan är alltid ett utbyte deraf  
emellan skilda trakter nödigt för samhällenas till-  
varo och individernas wälbesinnande. Ju lättare  
dessa utbyten kunna ske och ju wigare kostnaden  
derföre är, desto bättre bergar sig landets befolkning.  
Orsaken dertill är ock ganska tydlig, ty ju mindre  
arbete och tid man behöfwer lägga på transporten,  
desto mera har man tillfälle nedlägga på jordbru-  
ket och näringarne. Det arbete, som nedlägges på  
en waras förslande, fördyrar henne och gör henne  
derigenom mindre affättlig. Den på warans förs-  
lande nedlagda tid och arbete har desutom gått  
förlorad för frambringande af ytterligare alster. En  
sår och långsam transportväg trycker således en  
ort på dubbelt sätt, dels genom producternas för-  
dyrande, dels genom minskadt frambringande deraf,  
hwilket tydligen måste menligt inverka på befolk-  
ningens wälstånd. Samningen häraf wisar sig bäst  
i den större förmögenheten och talrikare befolkning-  
gen nedemot kusten, föransledd af den genom hafwet  
underlättade kommunikationen, som bereder åt hwar  
och en fördelen att ostörd få egna all sin tid och  
sitt arbete åt det yrke han bedrifwer, utan att be-  
höfwa föröda en del af arbetstiden på förslandet  
af sin tillverkning.

Sag har welat omnämna dessa allmänna för-

delar af en lättad kommunikation innan jag går att framställa de försälda, hvilka skulle tillskyndas denna ort genom en jernväg, som förenade Ljusne elf med Dellen och derigenom med hafvet.

Westra Gelsinglands och Herjedalens största rikedom ligger för närvarande i des skogar, och otvifvelaktigt är det från denna källa, som medlen till des framtida utveckling och välstånd skola hemtas. — För närvarande utgöres landets hushållning af jordbruket, dock utan att frambringa mera af des alster, än som kan förbrukas af des inbyggare. Orsaken härtill är ingalunda bristande utrymme för odlingar, utan helt enkelt det svåra fortskaffandet af landtmanna-warorna, hvilket gör en öfverproduktion omöjlig. Det har ock tydligen wisat sig, hwad lättheten att affätta landtmanna-produkter höjt landbruket på det sednare tiotalet är inom dessa orter. De under denna tid i orten bildade trävaru-bolag hafwa, för utdrifwande af sina skogseffecter, måst använda folk från andra orter och till följande deraf förse dem med deras behof af proviant. — Till en början måste denna tagas från kustlandet, men numera erhålles den till största delen inom orten. Betydliga odlingar äro i följd deraf bristande och skola otvifvelaktigt allt mer och mer tilltaga i mån af en större efterfrågan af jordens alster. — För landets allmoge är det derföre utan gensägelse af största wigt, att en industri, som sålunda understödjer och utvecklar jordbrukarnes välstånd, befrämjas och utwidgas, för att ytterligare gifwa medel till jordbrukets förkofran. Gifwet är till följande här af, att om Trädvaru-Bolagen hade förlagt sina sågar inom de orter, hvar-

ifrån de hemta sitt wirke, så hade en ännu större fördel derigenom wunnits för allmogen i dessa orter, ty behöfwet af säd och ladugårdsprodukter hade då blifwit ännu större och jordbrukaren till följe deraf kunnat påräkna högre betalning. En möjlighet att winna dessa stora fördelar är nu för handen genom den ifrågasatta jernvägs-förbindelsen, ty kan den genomdrifwas, så är all säkerhet att ett nu tilltänkt nytt sågverks-bolag uppstår, som förlägger sina verkstäder inom orten. Wisserligen hör man åtskilliga inwända, att det är både onaturligt och oklokt att ej låta timret gå den naturliga vägen d. w. s. flotta det efter elfwen ned till hafwet; och isynnerhet äro de redan förut bildade sågverks-bolagen ifriga att söka underhålla en sådan åsigt; men de besinna icke, att de just sjelfwa på samma gång genom sina åtgöranden hafwa bewisat riktigheten af att förkorta flottvägen så mycket som möjligt genom jernvägar, ty både Herrar Dickson och Marma samt Bergwicks Bolag hafwa förlagt sina sågar 1 a  $1\frac{1}{2}$  mil från hafwet och sedermera förenat dem med hafwet genom jernvägar. Wisserligen har Bergwicks Bolag förlagt en ångsåg, Alla, wid hafwet, men säkert är detta en bland sistnämnde Bolags oklofaste åtgärder och som betydligt bidragit till dess ruin. Då nu dessa Bolag genom jernvägar sökt förkorta sin flottled 1 a  $1\frac{1}{2}$  mil, måste det hafwa ännu större skäl för sig att förkorta den 10 mil, helst derigenom undwikes den genom sina stora sjöar swåraste delen af flottleden. Det har också all sannolikhet för sig att det tilltänkta nya Sågverks-Bolaget, som ännar etablera sig i Ejsudal, icke skall blifwa det enda, som för-

lägger sina sägar inom denna ort, ty det skall snart allt för uppenbart visa sig vara en fördel äfwen för andra att göra likaledes; och hwilken widsträckt utsigt för affättning af jordbruksalster derigenom winnes, måste en och hwar tydligen inse. Jernwägen skulle äfwen wäcka till lif en industri, som nu knappast bedrifwes till husbehof, nemligen tjär- och pottasf-bränning, hwilken på så sätt bleswe en ytterligare inkomstkälla för ortens befolkning. Om i en framtid, som wi skola hoppas, jordbruket blifwer så utveckladt, att det icke allenast kan förse den inom landet wistande befolkningen med des behof, utan äfwen frambringa utöfwer detta behof, så blir jernwägen, äfwen då ett medel att underlätta och möjliggöra en fördelaktig affättning af öfwerskotts-produkterne genom den ringa transportkostnad den erbjuder för landtmanna-alsrens forslande till hafwet. Ett lands förnöghenhet beror på att det kan utföra och försälja minst lika mycket, i värde motsvarande, som det inköper; det är således första grunden för winnande af wälstånd att möjliggöra och underlätta utförande af de waror, landet har att aflåta. Med anledning häraf har jag också först welat fästa uppmärksamhet wid af huru stor wigt det är för oss, att på allt sätt söka underlätta exporten af Landtmanna- och Skogsprodukter.

Vi skola nu öfwergå till de fördelar, som tillskyndas oss wid införseln af våra behof utifrån. De waror, som draga den drygaste forlönen, äro salt, strömming, sill och torrskif. För erhållande af dessa nödwändighetswaror måste allmogen antingen själf fara att afhemta dem eller ock lega annan per-

son, som gör det; och under hwilka förhållandet  
 som helst erhålles ej någon fora från Gudföswall  
 till Ljusdal under 18 öre för L:pd, men ofta hö-  
 gre. På jernvägen deremot, då deri inbegripes så-  
 wäl den nu snart färdiga mellan Forså och Gu-  
 diföswall, som den tilltänkta jemte forslingen öfwer  
 Dellen kommer ett L:sp:d ej att kosta mera än 9  
 öre. Har bonden sjelf till staden att hemta sitt be-  
 hof, så aflöper det ej under 3 dagar, och beräknas  
 dessa efter här i orten gångbart pris till 3 R:dr  
 om dagen för häst och karl, så kostar då foran 9  
 R:dr, hwilket gör  $4\frac{1}{2}$  R:dr pr Skepp:d eller  $22\frac{1}{2}$   
 öre för pundet, således 15 öre drygare än hwad fors-  
 lingen erhålles för på jernvägen; och i följd hwar-  
 af förloras 3 R:dr 20 öre för hwarje fora om 40  
 L:sp:d, som föres efter wänliga landsvägen, då  
 deremot, om forslingen sker på jernvägen, man  
 skulle ega denna summa i behållning för hwarje  
 fora om 40 L:sp:d. Skillnaden i forsellön för en-  
 dast en fora om året motsvarar således årliga rän-  
 tan eller 3 procent å ett Kapital om 104 R:dr.  
 Jernvägen kommer således att årligen inbespara  
 räntan å sistnämnde kapital för hwar och en, som  
 har behof af blott en fora för året, men för dem,  
 som har behof af 2 eller flera foror, blir bespa-  
 ringen dubbel eller flerdubbel. Det blir ju således  
 en tydlig winst för hwar och en att teckna sig  
 för en actie å 100 R:dr i jernvägen för hwarje  
 fora, man beräknar sig behöfwa om året, d. w. s.  
 om jag behöfwer en, så tecknar jag mig för en  
 actie och behöfwer jag 4 foror om året, tecknar jag  
 mig för 4 actier. Härigenom har jag wunnit en  
 bil-

9

billigare förlohn jemte vänta å de penningar, som utbetalas för jernvägs-anläggningen, och kloföre kunna väl ej penningar gerna användas, än på så sätt förskaffa sig en dubbel vinst, nemligen att erhålla sina behof hemforslade för hälften a tredje delen af hvad de förut kostat och derjemte en inkomst af den väg, hvarpå de forslas, hvilken inkomst för hvarje lott kan antagas komma att ungefär motsvara förelöbn för 30 Risp:d.

De kunna möjligen finnas, som säga: jag far till staden efter mina behof, då alla arbeten hemma äro undangjorda, och då för häst och karl ej finnes någon sysselsättning wid jordbruket, detta kostar mig således intet, men för att få hem mina förnödenheter på jernvägen, så måste jag alltid betala någon förlohn om ock en ringa, nemligen wid på 3 R:dr 60 öre för ett last. Härpå kan med skäl svaras: ingen riktig jordbrukare har någonsin en sådan öfverloppstid, att den ju ej nyttigare och mera vinstgifvande kan användas hemma, än på landsvägen, då nöden ej tvingar dertill; och om ingen annan kostnad med resan wore förenad, så bör alltid värdet af det h:ö, som för en dyllik resa åtgår, tagas i beräkning.

Under 8 Risp:d h:ö kan ingen rusta ut sig med och detta har ett värde af 4 R:dr; sälj desamma och betala forän på jernvägen, så uppstår ju en behållning af 40 öre pr last. Mången torde anse, att jernvägen skall beröfva honom den knappa förtjenst han hittills haft af att köra forä från staden, men i stället att jernvägen skulle kunna åstadkomma något dyllikt, kommer den just att verka motsatsen, ty då man förut mången gång fått sprin-

ga i staden från den ena till den andra att höra sig om efter forä och ofta blifwit utan, så behöfwer den, som anser sig ega någon behållning af dyllik försling, sedan jernvägen blifwit anlagd, endast fara till jernvägsstation, hwarest foror till öfre landet med all säkerhet icke komma att tryta. Särskildt kommer denna jernväg att tillflynda Delsbo socken en stor fördel, hwaraf äfwen Forså, Terså och Ljusdals socknar till en liten del få godt, nemligen en betydlig minskning i skutsen och låttadt wägunderhåll, emedan landsvägen kommer att mindre befaras. De tidsödande och dyra resorna om wären, som allmogen i öfre Socknarne företager att köpa färsk strömming, kunna, sedan jernvägen blifwit anlagd, inskränkas derhån, att man endast insinner sig wid jernvägsstation att afhenta densamma, då strömmingen några få timmar efter sedan den blifwit fångad kan wara i Ljusdal eller Terså. Bland andra förmåner man äfwen erhåller genom jernvägen blir telegraf-förbindelse med Gudikswall och derigenom med hela riket. Swar och en, som ligger något i affärer, kan lätt uppskatta fördelen af att inom sin ort kunna stå i telegraf-förbindelse med hela riket. Guru lätt har man icke derigenom att bestämna sina priser å wäfnader, lin, garn, fogel, smör, m. m. och man kan mången gång derigenom blifwa i tillfälle sälja waran nära samttidigt som den inköpes.

En anmärkning, som jag hört några göra mot den nu tilltänkta jernvägen, är att den ej kan medföra så stor fördel, då den ej på en gång omedelbart sammanbindes med Gudikswalls-Forså-wägen, utan endast medelbarligen genom Sjön "Sv-

dra Dellen", står i förening med nämnde jernväg, hvarigenom kommunikationen emellan de båda jernvägarne en tid af året skulle blifwa afbruten. Det lider intet twisfwel, att det ju icke wore fördelaktigare om vägen sträckte sig på en gång från Gudikswalls-Torsfa-wägen upp till Ljusnan, men dertill erfordrades ock ett dubbelt större kapital, än som åtgår för anläggandet af den nu projekterade jernvägen; och att tänka på en dylik förening emellan de båda vägarne innan man får se, med huru stor isfwer teckningen för den väg, som nu är i fråga, omfattas, wore i närwarande stund att spänna bågen för högt, hwilket sannolikt skulle omintetgöra framgången för den nu tilltänkta Jernvägs-linien. — Det afbrott, som uppkommer i förbindelsen emellan de båda vägarne, är i sjelfwa verket ej af så stor betydelse eller olägenhet, som man wid första påseendet kan tro, ty dels inträffar detta afbrott först sedan saltsjön och hafswiken wid Gudikswall tillfrusit och all in- och utförsel sjöledes är för året hämmad, dels öfvergår sjön Dellen under wintermånaderna snart till en jenn isbrygga, hwaruppå förbindelsen, om ock något fördyrad, kan underhållas, och slutligen bör man ihågkomma, att om blott den nu ifrågasatta jernvägen mellan Dellen och Ljusnan blifwer anlagd, så skall, när framdeles rörelsen på jernvägen hunnit tillräckligt utveckla sig och tillwexa, så att den fordrar och mäktar bekostandet af de båda jernbanornas sammanläggning, denna sammanläggning då också med rätt skäl och i rätt tid obehindradt kunna företagas.

Allt ingå i noggrann framställning af alla de

fördelar, som den ifrågasatta jernvägs-förbindelsen skulle förskaffa så wäl landet i sin helhet, som hwar och en af des innebyggare särskildt, bleswe wida mer omfattande, än meningen med denna lilla skrift är, hwilken deremot endast har för ändamål att framställa de närmast i dagen liggande, och som lättast kunna fattas och inses. Det wore önskligt om jag lyckats i denna min uppgift, ty jag är då öfvertygad om, att hwar och en, som dertill har förmåga, skall teckna sig för så många actier i jernvägen, som des behof af foror till eller från staden utgör för året.

Sedan jag afflutar skriften will jag lemna en kort upplysning om de wanliga willkor, hwarunder Bolag bildas för byggande af jernvägar inom Sverige, och hwilka hufwudsakligen äfwen blifwa gällande för denna wäg, på det att de, som ämnat teckna sig för actier i företaget, må weta hwilka skyldigheter och rättigheter de åkläda sig.

Sedan de förberedande åtgärderne för bildandet af ett Bolag för jernvägs-anläggning framgått så långt, att en interimis-bestyrelse blifwit utsedd, så erhåller wanligen denna interimis-bestyrelse i uppdrag att låta verkställa undersökningar utefter den bestämde jernvägslinien i och för upprättande af kostnadsförslag för wägens anläggning, och att på grund af detta kostnadsförslag uppgöra och framlägga en ungefärlig beräkning för wägens utgifter och inkomster, hwilket med andra ord kallas att uppgöra en prospectus öfwer jernvägen. Denna prospectus, åtföljd af tecknings-listor utlemnas sedan till allmänheten. Då teckningarne uppgått till något wist belopp af kostnadsförslaget och hwilket belopp wanli-

gen bestämnes wid det sammanträde, hwarå interims-bestyrelsen wäljes, så sammankallas alla de, som tecknat sig i företaget, för att tillfrågas, huruvida de anse teckningen tillräckligt stor, för att bilda Bolag och, om så är, utse Direktion för det samma samt antaga Bolags-ordning. I händelse allt detta medhunnits innan Riksdag inträffar och Bolaget ej skulle anse sig ensamt med egna medel kunna bygga vägen, så uppdrages Direktionen att till Kongl. Majst ingå med underdånig ansökan att Han nådigst tåkes till Rikets Ständer framställa proposition, att den tilltänkta jernvägen måtte erhålla låneunderstöd af Staten. Låneunderstödet brukar wänligen bewilljas till en summa motsvarande två tredjedelar af det granskade och godkända kostnads-förslaget, med villkor, att dera ärligen, sedan vägen blifwit färdig, betalas 3 eller 4 procentis ränta och en procentis amortering. Som händelsen med denna nu tilltänkta jernvägen är, har interims-bestyrelsen erhållit uppdrag att till Regeringen ingå med petition om statslån, af orsak, att tiden varit för kort för bildande af Bolag. Smedlertid är nödigt att, innan saken till afgörande hos Rikets Ständer förekommer, hafwa Bolaget bildadt, såvida låne-understöd skall kunna erhållas. Den af Bolaget upprättade Bolags-ordningen skall af Regeringen godkännas och fastställas och hbr omfattas följande hufwudpunkter: Bolagets benämning, Natur, (d. w. s. om det är solidariskt, då delägarna i Bolaget ansvara en för alla och alla för en för Bolagets affärer; eller Actie-Bolag, då man endast är ansvarig för det belopp, hwar till man genom teckningen förbundit sig) Aktiernas eller lot-

ternes antal, Ändamål, Laga Forum, (eller under hvilken domstol Bolaget anser sig lyda) Inbetalningar, Förvaltning, Räkenskaper, Amortering af Bolagets skuld till Staten och Utdelning af vinsten.

Då Bolaget bildat sig såsom Actie-Bolag, hvilket är det vanligaste, så kan ingen Actie-ägare åläggas större inbetalning till Bolaget, än han wid dess bildande förbundet sig, hvilken betalning bestämmes till en viss summa för hvarje actie. Som säkerhet för det af Staten lemnade lånet fördras stundom, att actieteckningen skall vara lika stor, som kostnads-förslaget, stundom att aktieteckningen endast behöfver motsvara låne-understödet, Fördras teckningen lika stor som kostnadsförslaget, så blir utbetalningen pr actie endast en tredjedel af teckningssumman; men behöfves ej större teckning, än som motsvarar låne-understödet, blir utbetalningen 50 procent af det tecknade beloppet; i båda fallen under förutsättning, att statslånet bewiljats, till  $\frac{2}{3}$ -delar af anläggnings-kostnaden. Den återstående obetalta delen af tecknings-beloppet är man endast skyldig utbetala antingen i händelse vägen inom bestämd tid ej skulle fullbordas, eller i händelse kostnaden öfverstiger det uppgjorda förslaget, eller ock om den skulle så illa bära sig, att den ej kunde betala den af Staten fastställda årliga räntan och amorteringen af lånet. Den uppgjorda prospecten bör wisa, huruvida något kan vara att befara i afseende derå att jernvägens inkomster ej skulle förslå till afbetalning å Statslånet. Den erfarenhet man numera har wunnit wid byggandet af jernvägar, bör ock utgöra en borgen att vägen ej skall blifwa dyrare att fullända, än hwad kost-

nadsförslaget upptager. Den för en jernvägs färdigbyggande bestända tid tilltages alltid så vidsträckt, att ej någon fara bör uppstå för återbetalning af Statslänet, och skulle särskildta omständigheter förhindra vägens fullbordan inom den bestända tiden, så nekös aldrig att få tiden förlängd, då giltiga skäl förebringas. Det bör således på ganska goda grunder kunna tagas för afgjort, att ej större utbetalning kommer i fråga, än högst hälften af det belopp, hwartill man förbundet sig, så att, då man tecknat sig för en actie å 100 R:dr R:mt, får man beräkna en utbetalning af 50 R:dr fördelad på ungefär 2:ne år.

Ett förhållande, som mycket bör underlätta teckningarne af allmogon, är, att det måste lemnas dem tillåtelse göra sina inbetalningar antingen med dagsverken, trädwirke eller penningar. Det är wäl sannt att det endast är de närliggande socknarne, som kunna begagna sig af denna tillåtelse, men så böra ock dessa med anledning deraf, äfwen som dershöre, att just de draga största fördelen af jernvägen, teckna sig mest deruti.

Ljusdal i Augusti 1839.

Herr. Gahn.

