

till last, då hela fattigvårdssamhället får känna tungan häraf, så torde vara nödigt att tillse, att de som mest bidraga till fattigvårdsbördans förökande, i främsta rummet få känna tyngden deraf. Så skulle ock ske genom fattigvårdssamhällets fördelning i kretsar eller rotar med åliggande för hvar och en af dessa att försörja dithörande fattighjon, hvarom ock Kongl. Maj:ts nådiga Förordning angående fattigvården i riket af den 13 Juli 1853, § 2 mom. 1, handlar, men då här stadgas, att samhällets samtliga, vid sockenstämma i beslutet deltagande medlemmar skola vara ense om en sådan indelning i kretsar eller rotar, så försvinner nästan helt och hållet det korrektiv mot fattigvårdstungans ökande, som skulle ligga häruti, då en enda person eger att göra om intet hvad alla andra medlemmar i ett fattigvårdssamhälle vilja och anse vara rätt och billigt. Jag får därför vördsamligen föreslå, att stadgandet i ofvannämnde § 2 mom. 1: "Vilja samhällets samtliga, vid sockenstämma i beslutet deltagande medlemmar i afseende på fattigvården fördela samhället i kretsar eller rotar, med åliggande för en hvar af dessa att försörja dithörande fattighjon, vare sådant ock tillåtet," måtte utbytas mot detta:

Vilja två tredjedelar af samhällets vid kommunalstämma i beslutet deltagande medlemmar efter omröstning i afseende på fattigvården fördela &c.

Stockholm den 22 Januari 1868.

*Per Nilsson,*  
från Örebro län.

Häruti instämmer

*Eric Olsson*  
från samma län.

---

*N:o 35.*

Af Herr **P. Staaff**: Om beviljande af ett lån å 156,666  $\frac{2}{3}$  R:dr för Huddiksvalls-jernvägens utsträckning till stranden af Forssån.

Den stora arbetslösheten i den ort, som jag tillhör, och deraf följande fattigdom har tvingat och tvingar den tänkande att söka utfinna tillfällen till sådan

arbetsförtjenst, som, på samma gång den bereder utkomst åt den idoge arbetaren, afser företag af den vigt och beskaffenhet, att de nu och för framtiden gagna icke endast individerna utan jemväl samhället i dess helhet. Bland sådana företag intaga otvifvelaktigt de som afse underlättade kommunikationer första rummet; och är det i enlighet med dessa förutskickade anmärkningar jag nu går att framställa nedanstående förslag:

Vid 1856—1858 årens Riksdag beviljade Rikets Ständer för anläggning af jernväg, om 4 fots spårvidd, emellan hafsviken vid Hudiksvall och Dellsjöarnes vattendrag vid Forssa kyrka ett låneunderstöd af 370,000 R:dr R:mt mot 4 procent ränta och 1 procent årlig kapitalafbetalning.

Denna jernväg, som genast efter Rikets Ständers ofvannämnda beslut sattes i verket samt fullbordades och afsynades år 1860, ställdes i förbindelse med en af numera affidne Baron P. A. Tamm tidigare påbörjad och samtidigt med jernvägen afslutad kanalanläggning från Dellsjöarne ned till Forssa kyrka. Kostnaden för jernvägsanläggningen var af dåvarande Kaptenen A. Adelsköld beräknad till 560,000 Rdr — men anläggningskostnaden uppgick vid tiden för jernvägens afsyning till 624,000 Rdr, således 64,000 Rdr mera än kostnadsförslaget innehöll, hvarförutom sedermera betydliga kostnader måst göras för utvidgning af stationernas områden och upplagsplatser, inköp af vändbord och lyftkranar, anskaffande af en ångbåt jemte ångbåtsstation med kaj och magasiner vid sjön Dellen m. m., uppgående till öfver 100,000 R:dr.

Bruttoinkomsten af jernvägen uppgick år 1860 till 75,458 Rdr.

”	”	”	år 1861	”	78,401	”
”	”	”	år 1862	”	81,490	”
”	”	”	år 1863	”	101,617	”
”	”	”	år 1864	”	94,186	”

Passagerare, som begagnat jernvägen, uppgingo första året till 9,615; andra året 14,263; tredje året 14,669; fjerde året 16,669 och femte året 19,931 personer. Passagerarnes antal å denna jernväg har sålunda på de fem åren mer än fördubbats, men skulle hafva ökats ännu mera, derest icke ett par för persontrafiken särdeles missgynnande förhållanden hindrade mängden af vägfarande att begagna sig af jernvägen. En af dessa ofördelaktiga omständigheter är, att jernvägen, der den afslutats vid Forssa kyrka, icke träffar någon allmän landsväg utan endast en sockenväg, afsides belägen ifrån den allmänna landsvägen; och det andra och ännu mera ofördelaktiga förhållandet består deruti, att då jernvägen med sitt till tiden bestämda och hastiga lopp slutar vid Forssa kyrka, kommunikationsleden sedermera fortsattes vester ut på den ofvanberörda P. A. Tamms kanal med tvänne, på olika ställen af kanalen belägna slussar, efter hvars passerande den ändtligen obehindradt fortgår på de in i landet belägna sjöarne Södra och Norra Dellen. Nyssnämnda kanal är nemligen farbar endast för helt små och högst fyra fot djup-

gående ångbåtar och pråmar, och de två slussarne i kanalen hafva lika anspråkslösa dimensioner, nemligen endast jemnt tillräckliga för att rymma för hvarje slussning endast *en* liten ångbåt eller *en* pråm i sänder. För att nu kunna befordra den rätt betydliga varutrafiken å kommunikationsleden måste ångbåtarna ständigt hafva i släp med sig minst en, men oftast flera pråmar; och som blott en och en af dessa små farkoster i sänder kan inrymmas i slussarne, och det dertill ofta händer, och hvilket icke lærer kunna förebyggas, att två ångbåtar, hvardera med flera pråmar, mötas vid slussarne och uppehålla hvarandra i flera timmar, ja i hela fem timmar, hvarpå man haft exempel, så framstår tydligt, dels huru litet belåtna och betjenade för sina egna personer landets innebyggare kunna vara att färdas på denna så beskaffade, af sjö, kanal och jernväg bestående kommunikationsled, dels hvilken stor olägenhet det är för den snabba jernvägstrafiken att vara afbruten, innan den nått sitt mål, Dellstranden, och vara fastlänkad med och beroende af den till tiden oftast obestämda och tröga kanalfarten. Dessa till sin natur så olika kontrahenter, jernvägen och kanalen, kunna i längden icke med fördel hålla tillsammans. Antingen måste kanalen med sin hinderliga slussning öfvergifvas och jernvägen få framsträckas till sjöarne med sitt rymliga och fria vatten, eller och skall jernvägen, nutidens yppersta tidbesparande kommunikationsanstalt, samtidigt med landet, som anlagt och behöfver densamma, lida och förhindras i sin utveckling af det tidsödande fortskaffningssättet på kanalen. Särskilda, med kanalen eller med jernvägens beroende utaf denna förbundna hufvudsakliga olägenheter äro: dels att kanalen fryser en månad tidigare hvarje vinter än Dellsjöarne, hvarigenom trafiken på kommunikationsleden måste afbrytas en månad tidigare, än hvad händelsen skulle vara om jernvägen ginge ända fram till Dellarne eller deras vatten, deraf åter följer att jernvägen årligen förlorar en månads trafik och landets innebyggare en månad tidigare afstängas från kommunikationsleden, och dels att vid tidtals inträffande höga vattenflöden all kommunikation till och från banans ändpunkt omöjliggöres, samt dels ock slutligen att derest icke en tidsödande och kostsam omlastning vid kanalens ändpunkt skulle nödigblifva, det i och för den fortsatta kommunikationen öfver Dellarne ifrån och till det inre landet skulle kunna begagnas endast så små ångfartyg, att en fullt trygg, hjälpligt snabb, af stormar oberoende och något så när beqväm trafik helt och hållet göres omöjlig.

Redan de första åren af jernvägens verksamhet erfor man dessa olägenheter af kanalen, och detta föranledde ett antal aktieegare att begära extra bolagsstämma, "för att öfverlägga och besluta hvilka åtgärder böra företagas för att få jernvägen utsträckt till sjön Södra Dellens strand", och i följd hvaraf, i öfverensstämmelse med föreskriften i reglementet för jernvägsbolaget, extra bolagsstämma blef utlyst samt hölls den 18 Juni 1862, hvarefter ärendet ånyo, enligt reglementets föreskrift, upptogs till definitivt afgörande på den dernäst derefter infallande ordinarie bolagsstämman den 28 Juni samma år, och hvarvid ett så öfvervägande

antal aktieegare röstade för jernvägens utsträckning till Dellstranden, att beslutet derom, för bolagets del, enligt hvad reglementet stadgar, blef fattadt, hvilket sedermera af Kongl. Maj:t i nåder faststälts den 16 Mars 1866. Utförandet af bolagsstämmobeslutet skulle dock, enligt hvad bolagsstämmoprotokollet innehåller, vara beroende af huruvida bolaget kunde få upplåna de erforderliga medlen till billig ränta och lämpliga återbetalningsvilkor. Bolaget har genom sin direktion sökt att på enskild väg skaffa sig de erforderliga medlen, men för de lån, bolaget kunnat erhålla, har begärts en högre ränta och sådana vilkor i öfrigt, som bolaget icke funnit antagliga. Det är af sådan orsak, som jernvägsbolaget nu önskar få saken anmäld hos Riksdagen; under förhoppning att Riksdagen ville understödja ett allmängagneligt företag, hvarpå i väsendtlig grad beror utvecklingen af en stor, med rika resurser af naturen gynnad landsort, — hvars betydighet upplyses, då man betänker att den utgöres af Dellsbo, Norrbo, Bjuråker, Forssa, Hög, Tuna, Idenor, Rogsta, Ilsbo, Enångers, Njutånger, Jerfsö, Ljusdahl, Ferila, Loos och Hagdahls socknar, med en folkmängd af öfver 34.000 innevånare, samt Herjedalen, hvaraf den ojemförligt största delen har sin afsättningsort i Hudiksvall, hvars hamn är en af de bästa vid hela kusten. Kommer i framtiden en stambana att genomlöpa Norrland från hufvudstaden Stockholm till Norrbotten, skärande Norrlands inre rika, odlade bygder, så är genom banan från Hudiksvall till Dellen, sådan den nu kommer att blifva, redan en bibana färdig att leda trafiken till stambanan, der den genomlöper Ljunsö och Dellarnes rika dalgångar, hvarigenom Hudiksvalls jernväg skall i många hänseenden återgälda det understöd den nu kan erhålla.

Utom den nu föreslagna utsträckningen blir Hudiksvalls jernväg endast en till verkningar och nytta half kommunikation, om ens det. Utsträckt på föreslaget sätt, skall den sprida verklig rörelse och blifva, hvad den är ämnad till, en verklig pulsåder för all ortens industriela och komersiela lif.

Det för ifrågavarande jernvägsutsträckning af Löjtnanten f. d. Ingeniören vid Gefle—Dala jernväg Gustaf Lilliehöök uppgjorda kostnadsförslag, som omfattar endast sjelfva banutsträckningen med station vid Näsviken (Dellstrand) uppgår till . . . . . R:dr R:mt 317,000.

Men derjemte fordras för den förökade trafik, som är att emotse då banan blir utsträckt till Dellstranden, ett ytterligare lokomotiv (med sex hjul) . . . . . R:dr 35,500.

30 nya lastvagnar à 1,250 R:dr st. . . . . ” 37,500.

2 passagerarevagnar à 5,000 R:dr st. . . . . ” 10,000. 83,000.

samt till en mekanisk reparationsverkstad . . . . . 40,000.

Utgörande sålunda hela kostnaden tillsammans . . . . . R:dr R:mt 440,000.

Med återopande af här ofvan anförda faktiska förhållanden väcktes vid riksdagen 1865 förslag om låneunderstöd i och för banans ifrågasatta utsträckning,

men

men med hänsigt till bristande tillgångar från Statens sida vann detta förslag icke åsyftad framgång, hvadan frågan ännu står öppen.

Då nu emellertid, enligt hvad ofvan är antydt, ett nytt och mäktigt skäl, snart sagdt, tvingar representanten från ifrågavarande ort att hos Representationen anmäla till behjertande sådana företag, hvarigenom, på samma gång som allmän framtida nytta befordras, tillfälle beredes att lemna en stor, arbete saknande, meniskomassa utväg att förtjena det underhåll för sig och familjer, som annars skulle utgå af allmänna medel utan all valuta, men tillika Statens knappa tillgångar fordra varsamhet, så har jag icke tvekat att till Riksdagens behjertande framlägga ett förslag till utsträckningens partiela verkställande, på så sätt dock att den nybyggda delen af jernbanan blifver ett helt för sig, tillräckligt att göra anläggningen och den allmänna trafiken oberoende af kanalens menliga inverkan.

Om nemligen banans utsträckning till en början verkställes blott till Forssån, så har banan vid denna punkt, som ligger i den föreslagna linien till Näsvisken, uppnått Dellarnes vatten och beror icke vidare i och för sitt trafikerande af kanalen. För utsträckningen till Forssån erfordras enligt kostnadsförslaget 184,000 R:dr och för inrättande af station 51,000 R:dr eller tillsammans 235,000 R:dr R:mt, då icke inräknats kostnaden för ökad materiel eller för reparationsverkstad, som bolaget redan bekostat.

I stöd af allt det anförda vågar vördsammast och på det bevekligaste jag föreslå, det måtte, i och för Hudiksvalls jernvägs utsträckning från Forssa station till stranden vid Forssån,

Riksdagen bevilja såsom lån två tredjedelar af kostnaden med 156,666 R:dr 67 öre att utgå på möjligen fördelaktigaste ränte- och amorteringsvilkor.

Remiss begäres till Stats-Utskottet, dit handlingar och kartor skola öfverlemnas.

Stockholm den 22 Januari 1868.

*Pehr Staaff.*