

N:o 18.

Af Herr Söderhjelm: Om anslag antingen till förberedande åtgärder för åstadkommande af en statens jernväg mellan norra stambanan och Söderhamn eller till lån för en enskild jernvägsanläggning i nämnda riktning.

Under flera år har tanken varit rigtad på anläggande af jernväg för att åstadkomma förbindelse emellan kusten vid Söderhamn, inre delarne af provinsen Helsingland och den derigenom gående statsbanan. Redan innan statsbanan var byggd eller till sin riktning fullt bestämd fans sådan tanke, och denna hade väl ock kommit till utförande, om icke en större brand under år 1876 lagt en stor del af Söderhamns stad i aska och tagit stadens krafter och tillgångar i anspråk för att ordna och återuppbygga den nya staden. Sedan statsbanan genom Helsingland numera blifvit byggd och till största delen för trafik öppnad, framträder mera än förr behovvet af en jernvägsförbindelse emellan statsbanan med dess omnejd och Söderhamns stad med dess omgivande landsbygd. Statsbanan bereder nemligen hvarken sig sjelf trafik eller omgivande orter den nytta, som genom densamma afses, såvida icke på lämpliga trakter af statsbanan utfartsvägar anordnas till kusten och dess hamnar för att genom dessa aflemna eller mottaga det skrymmande och tunga gods, hvars försäljningsvärde icke tål vid den längre jernvägsfrakten. Efter det norra stambanan lemnat Storvik och den förbindelse den genom Gefle—Dala jernväg eger med kusten, finnes på den långa sträckan emellan Storvik och Ånge ingen annan station än Kilafors, hvarest trafik kan genom direkt ångbåts- eller jernvägsförbindelse upptagas eller aflemnas till kusten. Nämnda station Kilafors är nemligen under den del af året, då sjön Bergviken är segelbar, genom ångbåt från Kilafors till Bergviks station på Söderhamns jernväg och vidare genom denna jernväg, satt i samtrafik med Söderhamns stad och dess hamn. Denna trafikled är dock långt ifrån tidsenlig och till-

fredsställande för den stora myckenhet af gods, som har sin in- och utfartsväg i nu angifna riktning. En stor del trafik uteblir och en annan söker sig andra vägar för undvikande af de tidsödande, kostsamma och godset försämrande omlastningarne vid de båda stationerna Kilafors och Bergvik. I öfrigt är under vintermånaderna staden och orten helt och hållet afstängd från statsbanan — och statsbanan jemväl förhindrad från att upptaga den trafik kustlandet kan hafva att lemna.

För att tillfredsställa behovet af samfärdsel emellan kustens hamnar och statsbanan — för att tillgodogöra Söderhamns stad med omgivande orter fördelarne utaf norra stambanan — och för att sätta det inre af provinsen Helsingland i direkt förbindelse med staden och dess utskeppningsplatser är under bildande Söderhamn—Kilafors jernvägsaktiebolag med ändamål att anlägga jernväg från Bergviks station på Söderhamns jernväg till Kilafors station på norra statsbanan, och har för denna jernvägsanläggning Herr Majoren och Kommendören C. Adelsköld verkställt undersökning samt upprättat plan- och profilritningar med kostnadsförslag.

Dessa handlingar jemte förslag till ordning för bolaget äro inlemnade till Kongl. Maj:t med underdånig anhållan det Kongl. Maj:t täcktes medgifva bolaget rättighet att i öfverensstämmelse med uppgjorda ritningar anlägga och trafikera en jernväg emellan förut angifna stationer Bergvik och Kilafors; och under förmodan att dessa förslag från Kongl. Maj:t kunna komma Riksdagen till handa, får jag med vördsam anhållan att till Riksdagen få inkomma med de vidare upplysningar i ämnet, som möjligen kunna ifråga komma, hänvisa till ritningarne med åtföljande handlingar. Från dessa har jag dock ansett mig böra meddela: *att* jernvägen är afsedd att utgå från förut nämnda Bergviks station i Söderala socken, genomgå delar af Söderala, Segersta och Hanebo socknar samt sluta vid Kilafors station och jernverk i sist nämnda socken; *att* jernvägen vid Bergvik berör sjön Bergviken samt i Segersta öfvergår Ljusne elf; *att* jernvägen beräknats med 4,83 fots spårvidd, längd af 1 mil 20,500 fot och brantaste lutning af en fot på etthundra; *att*, förutom ändstationer vid Bergvik och Kilafors, en mindre station är ämnad att anläggas i Segersta socken; *att* kostnaderna för banans anläggning jemte rullande materiel beräknats till 1,446,000 kronor, deraf för rullande materiel 200,000 kronor; och *att* bolaget har för afsigt att med fäst afseende å banans ringa längd och deraf följande kostsamma trafik med egen materiel hos Kongl. Maj:t göra underdånig hemställan, det i fråga varande bana måtte genom Kongl. trafikstyrelsens försorg trafikeras.

Efter det frågan om en jernvägsförbindelse emellan Kilafors station på statsbanan af 4,83 fots spårvidd och Bergviks station på Söderhamns jernväg, som har en spårvidd af 4,1 fot, kommit i detta skede, hafva till Kongl. Maj:t

öfverlemnats utlåtanden från *dels* Styrelsen för Allmänna väg- och vattenbyggnader med anledning af förut nämnda underdåniga ansökan om koncession för jernvägsanläggningen emellan Bergvik och Kilafors, *dels* Styrelsen för statens jernvägstrafik angående trafiken på norra stambanan. Som dessa båda utlåtanden på i fråga varande sak ega ingripande betydelse, har jag ansett mig icke böra lemna dem oanmärkta.

Kongl. väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har i sitt utlåtande den 8 Januari 1881 kommit till följande slutomdöme:

»Den ifrågasatta jernvägen skulle alltså komma att utgöra en förbindelselänk mellan statens jernvägar och den med en mindre spårvidd af 4,1 fot byggda, 1,1 mil långa jernvägen Söderhamn—Bergvik, som eges och trafikeras af Söderhamns jernvägsaktiebolag, hvilket antagligen icke består af samma personer, som nu i underdånighet sökt koncession, och hvilket bolag ej heller till erhållande af sådan förmån sig i underdånighet anmält, och skulle, i fall Eders Kongl. Maj:t täckes i nåder lemna bifall till den nu sökta koncessionen, trafiken på den korta sträckan från Kilafors till Söderhamn, utgörande endast cirka 3 mil, blifva beroende af två särskilda bolag, utom det att det nu befintliga hindret för en ändamålsenligt ordnad trafik å den blifvande banan, som består uti nödvändigheten af varuomlastning vid Bergvik, icke heller försvunne, utan, åtminstone tillsvidare, komme att fortfarande ega rum.»

»Utan att styrelsen i afseende å den uppgjorda planen i och för sig har någon särskild anmärkning att göra, finner sig styrelsen likväl föranlåten, på grund af nyss anförda skäl, i underdånighet hemställa, huruvida Eders Kongl. Maj:t kan nådigst pröfva skäligt att, i det skick frågan för närvarande finnes, lemna bifall till den gjorda underdåniga ansökningen, enär styrelsen för sin del vågar anse, att koncessionen till jernvägsanläggningen Kilafors—Bergvik icke borde beviljas annat än i samband med förslag att till bredspårig bana förändra Söderhamn—Bergviks jernväg, hvarföre sådana förberedande åtgärder torde af sökandena böra vidtagas, att rättigheten att anlägga förenämnda bandel och att trafikera en hel blifvande bredspårig bana från Kilafors till Söderhamn kunde öfverlätas åt ett gemensamt för ändamålet bildadt bolag.»

Sanningen af hvad här sagts, eller att trafiken på den jemförelsevis korta jernvägsförbindelsen emellan Kilafors och Söderhamn skulle blifva beroende af två särskilda bolag, äfvensom att en varuomlastning måste ske vid Bergvik kan icke emotsägas, men obestriddigt är dock att den ifrågasatta jernvägsförbindelsen emellan Kilafors och Bergvik är ett steg fram emot det mål, hvartill man sträfvar eller en normalspårig jernväg emellan Kilafors och Söderhamns stadslastplatser vid kusten. På sätt jag förr anfört utgöres för

närvarande samfärdseln emellan statsbanan och Söderhamn förmedelst jernväg och ångbåtar, samt detta endast den tid af året då sjön Bergviken är segelbar. Fördelarne utaf den tillämnade jernvägsförbindelsen äro lätta att inse, då man tager i betraktande dels de olägenheter för orten, som äro en följd deraf att trafiken 5 à 6 månader utaf året är genom ishinder stängd, dels att omlastning från jernvägsvagn till jernvägsvagn icke är förenad med den tidsförlust, kostnad och varuskada, som omlastning från jernväg till pråm och åter från pråm till jernväg. — Det bolag, som nu sökt koncession på i fråga varande jernväg, önskade ingenting högre än att med redan varande Söderhamns jernvägsbolag, egare till jernvägsdelen i Söderhamn—Bergvik, göra gemensam sak: ombygga sistnämnda jernbana och utsträcka densamma till statsbanan, men för närvarande låter sig detta icke göra, och jag bifogar afskrift utaf ett bolagsstämmoprotokoll, som ådagalägger att bolagsstämman med stor röstöfvervigt afslagit härom gjordt förslag. Orsaken till detta afslag är att söka deri att jernvägen Söderhamn—Bergvik tillkommit med hufvudsakligt ändamål att ombesörja forsling till Söderhamns utskeppningsplatser af de vid Bergviks och Marma sågverk förädlade trävaror, äfvensom vid Kilafors bruk tillverkade jern- och trävaror samt på initiativ utaf egarne till dessa verk. Största delegare i jernvägen, förutom Söderhamns stad, som eger ungefär en tredjedel, äro förut nämnda verksegare, hvilka hafva jernvägen icke såsom en anläggning för beredande af direkt vinst utan såsom en uti deras affär ingående del med uppgift att göra utgifterna för rörelsens bedrifvande så ringa som möjligt. Under sådana förhållanden hysa dessa verksegare, hvilkas röster vid bolagsstämman äro tillräckliga för att motsätta sig jernvägens förändring, betänkligheter emot att göra hvilken som helst ombyggnad af jernvägen eller försäljning af densamma till annat bolag, enär en förhöjd taxa och i öfrigt försvårade trafikförhållanden härigenom skulle kunna blifva en följd. Af hvad jag nu anfört torde framgå svårigheten, för att icke säga omöjligheten, för det nya jernvägsbolaget att fullgöra de vilkor Kongl. väg- och vattenbyggnadsstyrelsen uppställt för koncession på bandelen Kilafors—Bergvik, och skulle under sådana förhållanden en så vigtig jernvägsförbindelse mellan statsbanan och lastplatserna vid Söderhamn helt och hållet uteblifva.

Det andra utaf de båda här ofvan omnämnda memorialen, eller det utaf Kongl. styrelsen för statens jernvägstrafik den 16 December 1880 afgifna, innehåller sakrika upplysningar om trafiken på norra stambanan, sådan den är och sådan den borde vara, omtalar de hinder, som för densammas utveckling förefinnas, och de medel, hvarigenom trafikinkomsterna skulle ökas och jernvägen bättre tillgodose landets indirekta intressen. Trafikstyrelsen omförmäler hurusom Norrlands hufvudnäring, trävarurörelsen, som varit af-

sedd att lemna norra stambanan de förnämsta trafikinkomster, visat sig lemna ett högst ringa tillskott af trafik och att orsaken härtill är att söka i den omständigheten att stambanan saknar för trävarurörelsen tillfredsställande och på lämpliga trakter anlagda utfartsvägar till skeppningsorterna. Nu befintliga kommunikationsleden från Kilafors till Söderhamn med omlastningar till och från prämar på sjön Bergviken samt smalspåriga jernvägsförbindelsen emellan Torpshammar—Sundsvall anser trafikstyrelsen långt ifrån tillfredsställa behovet af utfartsvägar för de ofantliga skogstillgångar, som finnas å linien emellan Bollnäs—Ånge, och påvisar derföre såsom enda medlet att afhjälpa dessa olägenheter och för att skapa stambanan trafik: beqväma utfartsvägar till utskeppningsorterna vid Hudiksvall och Söderhamn. Sedan styrelsen vidare angifvit, hurusom inkomsten per bannmil är i ständigt stigande emot utskeppningsorten och hvilka ovanligt höga trafikinkomster, som lemnats af de enskilda jernvägarne i Helsingland och hvilka inkomster till hufvudsakligaste del härflyta från trävarutrafiken, yttrar styrelsen: »Första vilkoret att blifva delaktig af den förtjenst trävarurörelsen i dessa trakter nödvändigtvis skulle bringa jernvägar, anlagda i de rigtningar rörelsens natur fordrar, vore alltså att, såsom ofvan antydts, anlägga utfartsvägar från stambanan till Hudiksvall och Söderhamn. Sker detta genom statens försorg, så varder ett stort steg taget mot det målet att för transport å statens jernvägar vinna nästan allt det virke, som skeppas från nämnda hamnar. Stambana och utfartsvägar komplettera i detta afseende hvarandra. För statens räkning anlagda utfartsvägar från stambanan till Hudiksvall och Söderhamn skulle följaktligen icke blott såsom utfartsvägar i allmänhet, enligt hvad nyss är visadt, gifva större inkomster än nuvarande stambandel från Storvik norrut, utan derjemte och hvad vigtigare är verka dertill, att statens jernvägar trädde i tjenst hos det omgifvande landets hufvudnäring, trävarurörelsen, och dymedelst icke blott gagnade denna näring utan derjemte höjde den svaga trafik och de svaga inkomster som hittills varit för handen å de norrländska stambanorna. Styrelsen har icke förbisett möjligheten deraf, att den enskilda industrien förr eller senare kan komma att anlägga de utfartsvägar, styrelsen här ofvan antagit böra staten förbehållas, men styrelsen vågar i djupaste underdånighet föreställa sig, att af det ofvan anförda skall framgå, att staten icke bör ställa sig i beroende af nämnda industri, med hänsyn hvarken till anläggning eller trafik, då fråga är att åt statsjernvägarne bereda den ställning, som allena förmår framkalla inkomster, motsvarande de kostnader staten nedlagt å dessa jernvägar, och styrelsen vågar i lika underdånighet uttala den mening, att, då staten bekostat en flera hundra kilometer lång statsbana genom Norrland, hvilken bana, med undantag endast för Sköfde—Carlsborgsbanan, visar sig såsom den bland alla statsbanor minst inbringande, det

vore för mycket begärdt att staten dertill skulle åt den enskilda industrien öfverlåta sin rätt att anlägga de vigtiga kompletteringslinier, hvilka utan tvifvel blifva mera inbringande än någon af stamlinierna, och derigenom betaga sig den enda möjlighet, som förefinnes att komma till ett bättre ekonomiskt resultat i afseende å statsbanorna i Norrland.»

Styrelsen angifver derefter att en jernväg från Kilafors till Söderhamn icke fordrade längre anläggning än omkring 30 kilometer, att staten genom vänlig öfverenskommelse med Söderhamnsbolaget skulle öfvertaga dess jernväg från Bergvik, hvilken från smalspårig kunde förändras till normalspårig samt att denna jernvägssträcka, ehuru i förhållande till redan anlagda eller under arbete varande statsbanor i Norrland ganska kort, dock utgjorde en af nycklarne till det problem, staten har att lösa vid fullföljande af stambaneförslaget i dessa trakter.

Till slut meddelar styrelsen bland annat att, i händelse Kongl. Maj:t täcktes uppmärksamma hvad styrelsen i underdånighet anført, undersökningar rörande lämpligaste sträckningen af nu i fråga satta stambanegren till Söderhamn och eventuellt förberedande uppgörelse med Söderhamns jernvägsbolag om afträdande till staten af bolagets jernväg utan tvifvel kunde medhinnas under år 1881 så tidigt, att, derest Kongl. Maj:t skulle komma att nådigst gilla det förslag, som häraf blefve en följd, nådig proposition i frågan kunde föreläggas 1882 års Riksdag.

För min del kan jag icke annat än till alla delar inse rättigheten utaf detta Kongl. trafikstyrelsens memorial, som på ett tydligt och anslående sätt angifver de medel som förefinnas att komplettera norra stambanan med behöfliga utfartsvägar eller, inom området för denna min motion, med utfartsväg till Söderhamn.

Gent emot hvad jag här ofvan anført angående öfvertagande af Söderhamnsbolagets jernväg emellan Bergvik och Söderhamn samt de svårigheter, som föreligga i rubbandet af detta bolags mäktigaste intressen, anser jag mig böra påpeka den större lätthet staten har att, med i värsta fall expropriation, göra sig till egare utaf i fråga varande bandel, än ett enskildt bolag, hvars tillgångar icke sträcka sig längre än till åstadkommande af den kortare förbindelsen emellan Bergvik—Kilafors.

I öfrigt synes vara antagligt att några kraftåtgärder från statens sida för att åtkomma mera nämnda bandel icke erfordras, ty bolagets förnämsta aktieegare, eller verksegarne, böra mera än väl inse de stora fördelar, som tillskyndas deras trafik, om staten med sina större lastvagnar och 25 å 30 procent billigare taxa ombesörjer forslingen af deras trävaror, malm och jern. Staten kan härutinnan med lätthet åstadkomma hvad som här ofvan visats vara för närvarande omöjligt för ett enskildt bolag — och som Väg- och

vattenbyggnadsstyrelsen uppställt som vilkor för en jernvägs byggande från Kilafors till Bergvik.

Vidkommande än en gång det enskilda bolag, som sökt koncession på sist nämnda bana och som möjligen, trots Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens afstyrkande utlåtande, kan erhålla Kongl. Maj:ts nådiga tillstånd till anläggningen, vill jag upplysa, att dess tillgångar icke medgifva banans byggande, med mindre än att bolaget beviljas låneunderstöd af statsmedel. Fråga behöfver ej uppstå om banans förmåga att bära sig, ty härför talar ej mindre den redan varande leden Söderhamn—Bergvik, som lemnar ända till 18 procent nettovinst, än äfven Trafikstyrelsens här förut omordade memorial, men ortens kapitaltillgångar äro redan bundna i en mängd mer eller mindre lönande industriella anläggningar, stadens inbyggare hafva ännu kännningar utaf den stora branden år 1876 och, äfven med bästa utsigter om stor trafik och med den stora inkomsten, hyser allmänheten misstroende emot jernvägsföretag, då erfarenheten från andra orter visat dem vara allt annat än vinstgifvande.

Således *då* svårigheter möta för det enskilda bolag, som önskar åvågbringa jernvägsförbindelse emellan Kilafors och Söderhamns jernväg för koncessions erhållande; *då* Trafikstyrelsen eller den myndighet, som bäst och säkrast kan bedöma nu varande och blifvande trafikförhållanden, icke blott framhållit nödvändigheten utaf norra stambanans kompletterande med, bland annat, utfartsväg till utskeppningsplatsen i Söderhamn, utan äfven velat förbehålla åt staten rättigheten att anlägga ifrågavarande viktiga kompletteringsbana, *då* fråga här icke är om en bibana för att enbart tillfredsställa enskilda intressen utan om en utfartsväg för att göra stambanenätet fullständigt och sätta dess trafik i oberoende af enskildes för statsbanan mer eller mindre hinderliga trafikleder, och *då* den enskilda industrien utan statens mellankommande hjälp genom lån eller bidrag under annan form icke kan åstadkomma en förening med normal spårvidd emellan stambanan vid Kilafors och kusten vid Söderhamn, vågar jag vördsammast föreslå,

att Riksdagen ville besluta en skrifvelse till Kongl. Maj:t med underdånig anhållan, det Kongl. Maj:t täcktes låta genom vederbörande myndighet verkställa undersökningar rörande lämpligaste sträckningen af en stambanegren till Söderhamns stad och förbereda uppgörelse med Söderhamns jernvägsaktiebolag om afträdande till staten af bolagets jernväg samt med de förslag, som häraf kunna blifva en följd, till 1882 års Riksdag inkomma; samt

att Riksdagen ville anslå för nämnda åtgärders vidtagande nödiga medel.

Skulle denna min hemställan icke kunna bifallas, tillåter jag mig föreslå,

att Riksdagen, för anläggande af en normalspårig jernväg från Kilafors station på statsbanan till Bergviks station på Söderhamns jernväg, ville såsom lån anvisa ett belopp till $\frac{2}{3}$ af anläggningskostnaden 1,446,000 kronor på de vilkor, som för beviljande af lån till jernvägsanläggningar bestämmas.

Stockholm den 28 Januari 1881.

Wilh. Aug. Söderhjelm.

Utdrag af protokoll, hållet vid behörigen pålyst extra bolagsstämma med Söderhamns jernvägs-aktiebolag i Rådstufvurättens sessionsrum i Söderhamn den 25 Maj 1877.

§ 2.

I enlighet med den om stämman utfärdade kungörelse företogs till handläggning det från bolagsstämman den 12 Juni 1876 hvilande förslag om nuvarande jernvägens ombyggnad till bredspårig och banans utsträckning med samma spårvidd till norra stambanan i Hanebo, och föredrog ordföranden härvid dels protokoll för nämnda bolagsstämma, i hvad det angick förevarande fråga, dels styrelsens förut afgifna utlåtande, dels ock herrar stadsfullmäktiges härstädes protokoll för den 28 sistlidne Mars, jemlikt hvilket fullmäktige efter derom af vice konsuln Adolf Hillman gjord framställning beslutat att genom utdrag af protokollet gifva styrelsen del af väckt förfrågan, huru-

vida bolaget gemensamt med staden ville taga initiativet till åvägabringande af en jernvägsförbindelse mellan staden och norra stambanan.

Stadens ombud upplyste under diskussionen om det föreliggande förslaget, att herrar stadsfullmäktige å sammanträde den 22 dennes beslutat att rösta bifall till förslaget, men att fullmäktige icke velat yttra sig om det belopp, för hvilket staden skulle i företaget ingå, förr än hufvudsaken blifvit afgjord eller frågan, huruvida jernvägs-aktiebolaget inginge i banans omläggning till bredspårig och utsträckning till Hanebo.

Ordföranden förmälde sig anse förslaget med nej besvaradt, i anledning hvaraf herr Fougé begärde votering, som, efter det åtskillige delegare nedlagt sina röster, utföll så att 2,262 röster afgåfvos för ja och 2,254 röster för nej.

Och enär således den jemlikt 39 § af bolagsordningen för bifall till den föreslagna förändringen erforderliga röstöfvervigt af $\frac{5}{6}$:delar af afgifna röstantalet icke blifvit uppnådd, förklarades förslaget förkastadt.

In fidem

Osw. Wikström.

Justeradt:

J. F. Schöning.

E. G. Östberg.

Rätteligen utdraget intyga:

P. Leufvenius.

Hj. Ljungh.

Från afskriften rätt afskrifvet betyga:

Frans Berglöf.

P. Elof Berglöf.
