

N:o 37.

Af Herr **W. Farup:** *Angående anvisande af medel för undersökning om behovet och lämpligaste sträckningen af en jernvägsförbindelse mellan Hudiksvall och Norra stambanan.*

Det är säkerligen allmänt känt, att en stor del af Norrland i allt för många afseenden står tillbaka för det öfriga riket, och detta oaktadt stora naturliga tillgångar och rikedomar der finnas att tillgå, hvilka dock landets egen befolkning af brist på kommunikationer endast till en ringa del förmått att tillgodogöra sig.

Närmaste följderna häraf har varit och är fortfarande den, att Norrland mera än någon annan del af riket erbjuder ett vidsträckt fält för den kapitalstarka spekulationen, som förmår att för egen räkning bryta vägar — en spekulatio som tyvärr icke alltid medför de lyckligaste verkningarna på landets framtid i ekonomiskt afseende, ty medan rikedomarne försvinna ur landet, ökas oförmågan hos befolkningen.

Att dessa rikedomar till hufvudsaklig del bestå uti de från uråldriga tider sparade skogarne behöfver jag knappast tillägga.

Detta har åter gjort att jordegaren — producenten — till allt för känbar grad blifvit beroende af de mäktiga associationer, som i vissa, för att icke säga alla, delar af landet slagit nästan all trävarurörelse under sig; ty endast de hafva varit mäktiga att åstadkomma de kommunikationsmedel, som förhållandena oundvikligen kräfde.

Detta kan omöjligen vara till gagn för de särskilda landsdelarne och i allmänhet icke heller i nationalekonomiskt afseende. Fastän den enskilda spekulationen deraf hemtar stora, på många ställen till och med oerhörda fördelar, så hafva dock dessa fördelar i vida större mån, än som skett och sker,

bort komma just dessa landsdelars egen befolkning och äfven landet i sin helhet till godo.

Då jag i detta afseende påpekar de för enskild räkning anlagda jernvägarne från Sundsvall till Torpshammar, från Hudiksvall till sjöarne Dellen, från Söderhamn till sjön Bergvik och från Falun till Gefle, af hvilka jernvägarne från Sundsvall och Gefle redan stå i direkt förbindelse med norra stambanan och jernvägarne från Hudiksvall och Söderhamn möjligtvis inom kort komma att förlängas till stambanan för enskild räkning, hvarigenom alltså stambanan på alla dessa trafikled — der just starka skäl tala för densammes oberoende — skall blifva mer eller mindre beroende af de enskilda jernvägarne, så tror jag, att det bör ligga klart i dagen, att ett sådant ordnande måste verka menligt icke allenast för de respektive landsdelarne men också för norra stambanan, ty det är ingalunda tillfredsställande, att de enskilda banorna upplätas för allmän trafik.

Detta har äfven Kongl. Styrelsen för statens jernvägstrafik i underdånigt memorial till Kongl. Maj:t den 16 December 1880 klart och tydligt påvisat.

Det är utan tvifvel den stora betydelse, denna uppfattning har, som redan framkallat förberedande undersökningar på allmän bekostnad rörande en jernvägsförbindelse mellan Söderhamn och norra stambanan i riktning emot Kilafors, fastän förra årets Riksdag under dåvarande förhållanden icke fann skäligt dertill anslå medel.

Men någon dylik undersökning om behofvet och lämpligheten af en jernvägsförbindelse mellan Hudiksvall och norra stambanan i Ljusdal, tyckes deremot hafva blifvit alldeles förbisedd, fast sådant hos Kongl. Maj:t i underdånighet begärts af Hudiksvalls stadsfullmäktige, dervid klart ådagalagts, att just denna utfartsväg för norra stambanan måste vara af mycket stor betydelse och lätt verkställbar, samt att den från ekonomisk synpunkt med säkerhet kan antagas blifva synnerligen vinstgifvande, hufvudsakligen af orsak, att större delen af det sågtimmer, som å Ljusne elf nu flottas till sjöarna Bergvik och Marma eller vidare till Ljusnans utlopp, med all sannolikhet kommer att vid Ljusdal eller i dess granskap upptagas, för att i sågadt eller osågadt skick å jernvägen föras till närmaste hamn vid Hudiksvall.

Besynnerligt nog tyckes denna utfartsväg för norra stambanan icke hafva vunnit sympatier hos Kongl. Jernvägsbyggnadsstyrelsen, af orsak att stambanan skulle hafva större vinst af att få föra trävarorna den längre vägen ned till Kilafors — en uppfattning, som i de inre delarne af landet framkallat icke ringa oro.

Den stora betydelse billiga och lätta kommunikationer hafva, i synnerhet för det inre landet, torde likväl icke kunna bestridas.

Ljusne elf nedanför Ljusdal visar sig i hög grad olämplig och dyr såsom flottled till följd af det stora antal låglända sjöar och strömmar, som der finnas — ja så olämplig och dyr, att man till och med funnit det fördelaktigt att föra trävirket från elfven i Ljusdal och öfver till Hudiksvall medelst en dyrbar men föga ändamålsenlig ny flottled.

Men den långa och äfventyrliga flottleden från Ljusne elfs öfre floddal och ned till hafvet i granskapet af Söderhamn verkar i hög grad menligt, icke allenast genom dess dyrhet, men ännu mera genom det minskade värde trävarorna erhålla genom den långvariga flottningen, som icke sällan medtager flera år. Och på enahanda sätt skall transporten af alla andra varor fördyras, om de måste söka utfartsväg vid Sundsvall eller Söderhamn.

Alla dessa olägenheter skola till en början i betydlig mån afhjelpas genom en jernvägsförbindelse mellan norra stambanan i Ljusdal och Hudiksvall. Skogsprodukterna från inre landet skulle då i allmänhet redan första året och utan synnerlig minskning i värde kunna nå fram på världsmarknaden, samt transporten af alla andra varor underlättas i hög grad. Af hvilken stor betydelse detta måste vara för det inre landet och mest för Herjeådalen, ligger klart i dagen; — och denna provins, som hittills icke åtnjutit nämnvärd hjälp och understöd till sin förkofran eller för sina kommunikationer, torde väl åtminstone vara värd så mycken uppmärksamhet, att de här påpekade förhållandena kunna förtjena undersökning.

Uppå dessa skäl får jag vördsamligen föreslå,

att Riksdagen måtte till Kongl. Maj:ts disposition ställa ett belopp intill 5,000 kronor för verkställande af nödiga undersökningar rörande behovet af och lämpligaste vägen för en jernvägsförbindelse mellan Hudiksvall eller dess granskap och norra stambanan i Ljusdal och, om lämpligt finnes, äfven längre inåt landet; för ändamål att, i händelse en sådan förbindelse befinnes tjenlig och förmånlig, då framdeles kunna verkställas såsom en norra stambanan tillhörande utfartsväg.

Om remiss till Stats-Utskottet anhålles.

Stockholm den 28 Januari 1882.

*Wilh. Farup.*

Uti förestående motion instämmer

*Anders Larsson i Lund,*  
från Gefleborgs län.