

**N:o 91.**

Af Herr **F. Berglöf**: *Angående inlösen för statens räkning af jernvägen Söderhamn—Bergvik samt anvisande af anslag för samma jernvägs ombyggnad och förlängning.*

Med ändamål att anlägga och trafikera jernväg från Kilafors station på norra stambanan till Bergviks station på Söderhamns jernväg sökte Söderhamn—Kilafors jernvägsaktiebolag i slutet af år 1880 såväl fastställelse å uppgjort förslag till ordning för bolaget som ock koncession å jernvägens anläggning i enlighet med af sakkunnig person upprättade plan- och profilritningar.

Öfver ansökningen om koncession afgaf Kongl. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen den 8 Januari 1881 utlåtande och hemställde deri, att koncessionsansökningen icke måtte beviljas annat än i sammanhang med förslag att till bredspårig bana förändra Söderhamn—Bergviks jernväg, som har en spårvidd af 4,1 fot, och att rättigheten att anlägga förenämnda bandel och trafikera en hel blifvande bredspårig bana från Kilafors till Söderhamn borde öfverlåtas åt ett gemensamt för ändamålet bildadt bolag.

Samtidigt med det förut nämnda ansökningshandlingar inkommo till Kongl. Maj:t eller den 16 December 1880 afgaf Kongl. Styrelsen för statens jernvägstrafik underdånigt memorial, deruti styrelsen, med sakkunniga upplysningar om trafiken på norra stambanan, framhåller behovet

och nödvändigheten utaf en stambanegren till, bland andra kustorter, utskeppningsplatsen i Söderhamn och påvisar det rättmätiga uti att staten åt sig förbehåller rättigheten att anlägga ifrågavarande bana för att göra stambanenätet fullständigt och sätta dess trafik i oberoende af enskildes för stambanan mer eller mindre hinderliga trafikleder.

Angående en jernvägsförbindelse emellan Kilafors station och Söderhamn har Kongl. Styrelsen för statens jernvägsbyggnader i annat, till dess utlåtande hänskjutet ärende den 30 December 1880 såsom sin åsigt uttalat: »att en högst betydlig och för den uppåtgående stambanan särdeles fördelaktig trafik skulle uppkomma till följd af jernvägsförbindelsen emellan Kilafors och Söderhamn» samt att »tillkomsten af en jernvägsförbindelse af samma spårvidd och trafikförmåga som stambanans emellan Kilafors och Söderhamn skulle komma att utöfva ett vida större inflytande på samtrafiken och derigenom framkalla en större rörelse på stambanorna än en bana till Hudiksvall».

Sammanställer man dessa yttranden af Styrelserna för statens såväl jernvägsbyggnader som jernvägstrafik, blir deraf tydligt, att de båda äro af den åsigt, att en stambanegren från Kilafors till Söderhamn skulle för trafiken å norra stambanan vara af synnerlig betydelse, och att byggan-det af denna utfartsväg borde förbehållas staten.

Med anledning häraf, och då det tilltänkta Söderhamn—Kilafors jernvägsaktiebolag hade sig bekant, att bolaget med Söderhamns jernvägsaktiebolag, såsom egare af jernvägen Söderhamn—Bergvik, icke kunde träffa uppgörelse i sådant hänseende, som Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen ansett nödig, samt bifall till koncessionsansökningen på andra vilkor än nämnda styrelse föreslagit icke var att vänta, återstod icke annat medel för att fylla det oafvisliga behovet af en jernväg från stambanan till Söderhamn än att, med beaktande af Kongl. Trafikstyrelsens underdåniga memorial, hos Riksdagen hemställa om åtgärders vidtagande för åstadkommande af en stambanegren mellan Kilafors station på norra stambanan och Söderhamn. I enlighet härmed gjordes ock vid nästlidna års riksmöte förslag om »att Riksdagen ville besluta en skrivelse 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 att med de förslag, som häraf kunna blifva en följd, till 1882 års Riksdag inkomma».

På anförda skäl lemnade dock Riksdagen den 30 Mars 1881 detta förslag utan afseende.

Genom nådig skrifvelse den 30 påföljande April anbefalde emellertid Kongl. Maj:t Styrelsen för statens jernvägsbyggnader *dels* att anställa undersökningar för anläggande af en grenbana mellan Kilafors station å statens norra stambana och Söderhamn med utsträckning till stadens hamnplats Stugsundet, *dels ock* att, efter underhandling med Söderhamns jernvägsaktiebolag, inkomma med uppgift, huruvida och under hvilka vilkor nämnda bolag kunde vilja öfverlåta sin jernväg mellan Söderhamn och Bergvik till staten.

Under nästlidna år har Styrelsen fullgjort nämnda uppdrag, och inhemtas af hithörande handlingar, att Söderhamns jernvägsaktiebolag vid extra bolagsstämma den 24 Augusti 1881 beslutat öfverlåta bolagets jernväg emellan Bergvik och Söderhamn med tillhörigheter till staten emot afskrifning af bolagets statslån, som vid 1883 års slut skall uppgå till 319,016 kronor 82 öre, samt en kontant köpesumma af 400,000 kronor jemte vilkor i öfrigt om ordnande af trafik, spår m. m. i enlighet med bolagsstämmans protokoll; att Söderhamns stad utfäst sig att af den mark, som är för utförande af jernvägen Kilafors—Söderhamn erforderlig å stadens område, hvilken mark jemte derå varande byggnader beräknats ega ett värde af 395,348 kronor, antingen lemna till staten kostnadsfritt stadens nu egande mark och till hälften bidraga i kostnaderna för förvärfvande af öfrig mark med derå befintliga byggnader eller ock lemna till staten all för jernvägen erforderlig mark inom stadens område mot det att staten med ett belopp af 150,000 kronor bidrager till förvärfvande af enskilda tillhörig mark med derå varande byggnader, allt emot vilkor, som stadsfullmäktiges skrifvelse i ämnet närmare angifver; samt att samtliga kostnader för ifrågavarande stambanegren, efter afdrag utaf försäljningsvärdet å Söderhamns jernvägs rullande materiel, uppginge till 3,847,000 kronor.

Till ämnet hörande handlingar med plan- och profilritningar öfver jernvägen äro för närvarande hos Kongl. Styrelsen för statens jernvägsbyggnader, och torde styrelsens utlåtande i ämnet under slutet af denna månad vara att förvänta till Kongl. Maj:t; och vågar jag, under förmodan att samtliga dessa handlingar jemte ritningar från Kongl. Maj:t komma Riksdagen till handa, vördsamt anhålla att få inkomma med de vidare upplysningar i saken, som möjligen kunna blifva att tillgå.

För att än ytterligare visa behovet af en dylik jernvägsförbindelse,

som här ifrågasättes, anser jag mig böra åberopa Kongl. Styrelsens för statens jernvägstrafik yttrande i dess underdåniga berättelse för år 1880, deri styrelsen, angående de grundsatser, som vid stambaneliniernas utstakning böra följas, yttrar:

»Från början uppställdes såsom grundvilkor, att dessa linier skulle förbinda, icke blott landets inre delar med hvarandra, utan ock dessa delar med de förnämsta utskeppningsorterna. Enligt dessa vilkor äro också stambanorna i mellersta och södra Sverige utstakade. Banorna genomlöpa här de flesta af landets provinser och utmynna vid de förnämsta hamnarne: Stockholm, Norrköping, Malmö och Göteborg, hvarjente de beröra våra största, med uthafven förbundna insjöar, Venern och Vettern. Vid statsbanenätets senare utsträckning i Norrland, eller från Storvik norrut, är emellertid endast det ena af ofvan nämnda grundvilkor tillgodosedt, nemligen det som rörer förbindelsen mellan landets inre delar, ty statsbanesystemet utgöres här dels af den uppåtgående norra stambanan, hvilken på kort afstånd följer kusten af Östersjön, dels af den så kallade tvärbanan, från det 60 kilometer från nämnda sjö belägna Torpshammar fram till riksgränsen mot Norge. Men det senare grundvilkoret, eller af enskilda intressen oberoende, staten tillhöriga förbindelser mellan det inre landet genomgående statsbanor och närmast belägna utskeppningsorter, återstår ännu att uppfylla.»

Genom hvad nu anförts och åberopade handlingar utvisa torde vara till fullo ådagalagdt behofvet af en normalspårig jernväg emellan Kilafors station och Söderhamn med dess hamnplats Stugsund, samt att denna jernväg skulle vara af största betydelse icke blott för det enskilda intresset derigenom att den komme att tillgodogöra Söderhamns stad med omgifvande orter fördelarne af norra stambanan och sätta det inre af provinsen Helsingland i direkt förbindelse med staden och dess utskeppningsplatser, utan ock för landets allmänna intresse i så måtto, som den samma skulle för norra stambanan framkalla en högst betydlig och fördelaktig trafik.

Vidkommande sättet för banans åstadkommande kan man tänka sig dess utförande genom enskildt bolag eller staten. Om bolag skall öfvertaga jernvägsföretaget, måste detsamma inskränka sig till bandelen Kilafors—Bergvik, enär medel för inköpande af jernvägen Bergvik—Söderhamn och dess ombyggnad till normalspår, efter hvad jag har mig bekant, icke kunna af bolaget åstadkommas. Farhåga för banans förmåga att bära sig förefinnes icke, då redan varande leden Söderhamn—Bergvik

lemnat synnerligen tillfredsställande trafikvinst, och en betydlig tillväxt i trafik är att emotse, om jernvägen framdrages till Kilafors, men ortens kapitaltillgångar äro redan bundna i andra företag, och Söderhamns stad har ännu icke hemtat sig efter de stora förluster och utgifter, som blefvo en följd af 1876 års stora brand. Efter hvad jag förr anfört har ock Kongl. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen afstyrkt ansökningen om koncession på ifrågasatta jernbanedel emellan Kilafors och Bergvik, och torde därför nådigt tillstånd för jernvägens anläggning icke heller beviljas enskildt bolag. I öfrigt skulle trafiken på de båda bandelarne Kilafors—Bergvik af 4,83 fots bredd och Bergvik—Söderhamn af 4,1 fots bredd, på sätt Kongl. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen samt Kongl. Styrelsen öfver statens jernvägstrafik anmärkt, försvåras genom omlastningarne vid Bergvik och icke tillfredställa behofvet af en utfartsväg till kusten för tungt och skrymmande gods. Med anledning häraf torde annan möjlighet för åstadkommande af jernbanan Kilafors—Söderhamn icke finnas, än att statsmakterna besluta dess byggande för statens räkning.

På grund af hvad jag sålunda andragit vågar jag vördsammast föreslå,

att Riksdagen ville besluta att — *dels* för inköp för statens räkning af nu befintliga smalspåriga jernväg emellan Söderhamn och Bergvik, *dels* för ombyggnad af denna bana till lika spårvidd som stambanan, *dels* till förlängning af denna jernväg å den ena sidan till Kilafors station å norra stambanan och å den andra till Stugsunds hamnplats — bevilja ett anslag af 3,847,000 kronor, deraf för år 1883 en million kronor, äfvensom medgifva att hvad som af det för Söderhamn—Bergviks jernväg från Riksgäldskontoret erhållna statslån återstår oguldet, då staten öfvertager sist nämnda jernväg, må varda afskrifvet.

Om remiss till Stats-Utskottet anhålles.

De återopade bilagorna torde få öfverlemnas till Utskottet, utan att tryckas tillsammans med motionen.

Stockholm den 28 Januari 1882.

*Frans Berglöf.*