

**N:o 29.**

*Kongl. Maj:ts nådiga proposition till Riksdagen, angående låneunderstöd för anläggning af jernväg mellan Hernösand och Sollefteå; gifven Stockholms slott den 31 januari 1891.*

Med åberopande af bilagda protokoll öfver civilärenden för denna dag, vill Kongl. Maj:t härmed föreslå Riksdagen att bevilja och ställa till Kongl. Maj:ts förfogande ett belopp af två millioner trehundra femtio tusen kronor, att anvisas såsom lån åt Hernösand—Sollefteå jernvägsaktiebolag och utgå med ena hälften under år 1892 och med andra hälften under år 1893, under de vilkor och bestämmelser, som för understödjande af enskilda jernvägsanläggningar blifvit af 1886 års riksdag fastställda eller vid innevarande riksdag kunna varda stadgade, dock att, derest det styrkes att staden Hernösand åtagit sig att ansvara för gäldande af ränta och amortering å ett lån till belopp af sexhundra tusen kronor, som bolaget utöfver det ifrågasatta statslånet ämnar för jernvägsanläggningen upptaga, i stället för stadgandet i 3:e punkten af berörda, vid 1886 års riksdag meddelade vilkor och bestämmelser må för nu ifrågavarande jernvägsanläggning föreskrifvas att bolaget, för att erhålla statsunderstödet, skall vara skyldigt att hos Kongl. Maj:t styrka att det förfogar öfver ett kapital, som jemte statslånet är fullt tillräckligt för jernvägsanläggningens utförande på sätt arbetsplan och kostnadsförslag innehålla och hvaraf minst en million sjuhundra femtio tusen kronor böra utgöras af tecknadt eller inbetaladt aktiebelopp eller eljest utan återbetalningsskyldighet lemnadt tillskott till jernvägsanläggningens utförande.

De till ärendet hörande handlingar skola Riksdagens vederbörande utskott tillhandahållas; och Kongl. Maj:t förblifver Riksdagen med all Kongl. nåd och ynnest städse välbevågen.

O S C A R.

V. L. Groll.

1860

Handlingar till Riksdagen för den 29 Junij 1860

Handlingar till Riksdagen för den 29 Junij 1860

*Utdrag af protokollet öfver civilärenden, hållet inför Hans Maj:t  
Konungen i Statsrådet å Stockholms slott den 31 januari  
1891.*

Närvarande:

Hans excellens herr statsministern friherre ÅKERHJELM,  
Hans excellens herr ministern för utrikes ärendena greve LEWENHAUPT,  
Statsråden: herr friherre VON OTTER,  
herr WENNERBERG,  
friherre PALMSTIERNA,  
friherre VON ESSEN,  
friherre ÅKERHJELM,  
ÖSTERGREN,  
GROLL,  
WIKBLAD.

---

11:o.

Departementschefen statsrådet Groll anförde derefter:

Den 4 maj 1888 beviljade Eders Kongl. Maj:t landshöfdingen m. m. G. Ryding, Herman Wähländer med flere koncession å anläggning af jernväg af 1,435 meters spårvidd från Hernösand till Sollefteå med sammanslutning till norra stambanans station å sistnämnda ort, och faststälde Eders Kongl. Maj:t i sammanhang dermed en af kaptenen i väg- och vattenbyggnadskorpsen C. G. Borgström upprättad plan för berörda jernvägsanläggning, dock med undantag för den del af banan, som ligger inom ett afstånd af fyra kilometer från Sollefteå stations

östra ändpunkt, för hvilken bansträcka särskild plan borde framdeles underställas Eders Kongl. Maj:ts pröfning och godkännande. Uti det till planen hörande kostnadsförslag beräknades jernvägsanläggningen, hvilken skulle få en längd af 98,83 kilometer, komma att med tillhörande rullande materiel kosta 4,700,000 kronor, hvilken kostnad väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, som yttrat sig i ärendet, ansåg fullt tillräcklig för arbetets utförande på föreslaget sätt i enlighet med de tekniska bestämmelser, som tillämpades å stambanebyggnaden norr om Sollefteå. I sammanhang med beviljande af koncessionen berättigades koncessionshafvarne att öfverlåta densamma å inländskt bolag, som för banans utförande kunde bildas före den 1 juli 1890.

Sedan för öfvertagande af koncessionen bildats ett bolag under benämning Hernösand—Sollefteå jernvägsaktiebolag och Eders Kongl. Maj:t den 28 mars 1890 fastställt ordning för detta bolag, har interimsstyrelsen för bolaget uti en den 1 december 1890 till Eders Kongl. Maj:t ingifven skrift — jemte anmälan att dels Vesternorrlands läns landsting såsom understöd för utförande af jernvägen beviljat bolaget ett bidrag af 100,000 kronor med vilkor att arbetet å jernvägsanläggningen skulle vara börjad före år 1892, dels Sollefteå kommun anslagit ett belopp af 15,000 kronor såsom gäfvor, dels ock kommuner, industriella verk och enskilda personer tecknat aktier i bolaget för ett belopp af 1,646,400 kronor — vidare andragit att afsigten hade varit att, sedan de belopp, som utöfver det tecknade aktiekapitalet samt de af landstinget och Sollefteå kommun skänkta medlen erfordrades, erhållits genom lån hos enskilda bankfirmor, hvarom underhandlingar redan inledts, omedelbart derefter börja arbetet å jernvägen, men att, då den plötsligt inträdda räntestegringen och stagnationen i penningemarknaden numera stängt alla utsigter att erhålla lån på enskild hand, enda utvägen till förverkligande af ifrågavarande bibana syntes vara, att Eders Kongl. Maj:t täcktes, i likhet med hvad som egde rum år 1886 i fråga om Göteborg—Hallands jernvägsaktiebolag, hos Riksdagen äska ett belopp, motsvarande halfva anläggningskostnaden, att såsom lån utgå till Hernösand—Sollefteå jernvägsaktiebolag.

Till styrkande af önskvärdheten af ifrågavarande bibanas åstadkommande har interimsstyrelsen vidare framhållit: att en ort af den stora industriella betydelse som den, hvarigenom banan vore afsedd att framdragas, icke utan att blifva utsatt för tillbakagång kunde i längden undvara detta mäktiga kommunikationsmedel; att så väl för Hernösands stad, sätet för länsstyrelsen, stiftsstyrelsen och en mängd andra officiella inrättningar, som för länet i dess helhet äfvensom för stiftets öfriga

delar en lättare och bättre kommunikation med Hernösand, än den nu befintliga, vore af behovet synnerligen påkallad; och att en bibana emellan Hernösand och Sollefteå borde jemväl för staten blifva af väsentligt gagn dels i strategiskt hänseende och dels till följd af den ökade inkomst, som derigenom tillfördes stambanan.

Vidare har interimsstyrelsen återopat vid ansökningen fogade statistiska uppgifter rörande socknarne utefter den ifrågavarande banan och i dess närmaste omgifning, äfvensom en af ingenjören Wilhelm Wahren uppgjord trafikberäkning för banan.

I berörda statistiska uppgifter anföres hufvudsakligen: att den bygd, af hvilken den föreslagna jernbanan närmast omgäfvdes och hvilken bygd omfattade förutom Hernösands stad socknarne Säbrå, Högsjö, Gudmundrå, Ytter-Lännäs, Dal, Torsåker, Boteå, Öfver-Lännäs, Sånga, Multrå, Sollefteå, Stigsjö, Häggdånger, Hemsö, Nora, Bjertrå, Skog och Styrnäs, redan nu vore tätare befolkad än vårt land i medeltal och att folkmängden i allmänhet i Ångermanland befunne sig stadd i en långt starkare tillväxt än inom landet annorstädes vore vanligt; att största delen af nejdens befolkning vore samlad omkring Ångermanelfven, alltså i jernvägens omedelbara närhet; att denna befolkning dessutom vore i långt mera öfvervägande grad, än annars inom landet vore vanligt, industriel, enär hela trakten uppefter elfven i följd af sin betydande sågverksrörelse, hvilken inom landet öfverträffades endast af det stora sågverksdistriktet omkring Sundsvall, vore en fabriksbygd; att, enligt hvad erfarenheten i vårt land visat, ingen industri förmådde åstadkomma en sådan utveckling af jernvägstrafiken, som just sågverksrörelsen; att skogarne i ofvannämnda nitton kommuner hade en omfattning af mer än 200,000 hektar; att det öfriga Ångermanland ytterligare egde en million hektar skog, och att ofantliga skogstrakter äfven i de omgifvande landskapen sände sitt timmer till sågverken vid Ångermanelfven; att ej mindre än en sjettedel af rikets hela utförsel af plank och bräder samt trävaruhandelns öfriga hufvudartiklar under femårsperioden 1881—1885 utförts från hamnarne i Ångermanland; att denna rörelse långt ifrån att med åren aftaga tvärtom ökats; att Ångermanlands trävaruutförsel af Eders Kongl. Maj:ts befallningshafvande i Vesternorrlands län år 1883 ansetts i värde uppgå till ett tjugutal millioner kronor, hvilket belopp motsvarade ända till en femtedel af rikets hela trävaruexport och ungefär åtta procent af rikets utförsel i det hela af alla dess produkter tillsammantagna; att enligt taxeringslängderna år 1884 uti provinsen Ångermanland funnits ej mindre än 86 mera betydande sågverk samt att af dem 55 st., taxerade till mer än 2½

millioner kronor eller öfver 70 procent af taxeringsvärdet för provinsens samtliga sågverk, vore belägna inom ifrågavarande nitton kommuner; att från dessa kommuner år 1883 utförts nära 123,000 standards trävaror eller sjuttiofem procent af hela provinsens trävaruutförsel; att dessa kommuners sågverk för år 1884 taxerats till en inkomst af 1,370,000 kronor eller mera än hela den uppskattade inkomsten år 1888 af all »rörelse, yrke eller eljest» å hela landsbygden inom hvart och ett af Kronobergs, Gotlands, Blekinge, Hallands, Skaraborgs och Vesterbottens län; att åkerbruket inom merberörda nitton kommuner äfven gjort så betydliga framsteg, att den uppodlade jorden sexfaldigats sedan århundradets början, och att dessa kommuner på endast 16 procent af provinsens yta egde nära 40 procent af dess åkerjord; att kreatursstocken inom samma kommuner utgjorde ungefär en tredjedel af provinsens hela kreatursstock; att sjöfarten i Hernösand under åren 1881—1885 uppgått till öfver sextio procent af hufvudstadens; samt att affärsrörelsens betydelse i dessa bygder ådagalades dels deraf att från de fyra i trakten befintliga telegrafstationerna under år 1887 expedierats 50,530 telegram eller 115 telegram på hvarje hundratal af befolkningen, under det att detta medeltal för hela riket endast utgjort 26, dels ock deraf att uppbörderna vid postanstalterna i orten under sistnämnda år uppgått till 205 kronor för hvarje hundratal inbyggare mot 133 kronor i medeltal för hela riket.

Uti förenämnda, utaf interimsstyrelsen återopade trafikberäkning har, med användande af de utaf utsedde komiterade uppgifna trafikmängder, med fraktafgifter beräknade i ungefärlig öfverensstämmelse med statsbanans tariffer och med driftkostnader upptagna efter jemförelse med hvad såväl vid statsbanorna som vid enskilda banor i verkligheten utgifvits för motsvarande poster, nettobehållningen å jernvägen beräknats till 205,000 kronor, utgörande 4,36 procent af byggnadskostnaden, beräknad till 4,700,000 kronor, eller till 4,1 procent, om byggnadskostnaden med tillägg af räntor under byggnadstiden, kostnaden för penningars anskaffande m. m. höjdes till 5,000,000 kronor. Vidare anföres i berörda beräkning att, då sågtimret väl torde få anses vara bland de artiklar, som helst och längst bibehölle sin gamla transportväg, eller vattenkommunikationen, detsamma ej heller vid trafikberäkningarnas uppgörande påräknats såsom transportföremål å den blifvande jernvägen i större mängd, än den, som kunde förmodas blifva hopsamlad i skogarne vester om och utmed banan, samt att, om emellertid äfven denna transportartikel skulle utsina och icke komma jernvägen till godo, jernvägens nettobehållning derigenom icke minskades med mer än ungefär en pro-

cent å anläggningskapitalet, enär, då denna tunga och skrymmande transportartikel bortföle, äfven tågans antal och dermed en motsvarande del af driftkostnaden kunde förminskas. Med framhållande slutligen att, då bolaget enligt 16 § i bolagsordningen vore pliktigt att, om för utförandet af jernvägen statslån beviljades bolaget, inteckna bolagets jernväg till säkerhet för statens fordran med förmånsrätt för samma fordran framför hvarje annan fordran hos bolaget, statsverket icke kunde komma att göra någon förlust genom att bevilja bolaget det ifrågasatta lånet, samt att det i följd af det utaf landstinget vid dess bidrag fästade vilkoret om tiden för arbetets påbörjande vore synnerligen önskvärdt, om en del af lånebeloppet kunde utgå redan under innevarande år, har interimsstyrelsen i underdånighet anhållit att Eders Kongl. Maj:t täcktes i nådig proposition föreslå Riksdagen att bevilja och till Eders Kongl. Maj:ts förfogande ställa ett belopp af 2,350,000 kronor att anvisas såsom lån åt Hernösand—Sollefteå jernvägsaktiebolag och utgå med ena hälften år 1891 och med andra hälften år 1892, på de vilkor, som redan vore för dylika lån stadgade eller kunde komma att af Riksdagen stadgas.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har uti den 18 december nästlidna år öfver ansökningen afgifvet yttrande anført att, då jernvägen skulle icke allenast blifva till stort gagn för den genom sin trävaruindustri betydande bygd, hvilken densamma skulle beröra, utan äfven antagligen komma att betydligt öka såväl person- som godstrafiken å statens jernvägar, anläggningen förty syntes vara förtjent att med statslån hugnas, i följd hvaraf och då det uppgjorda kostnadsförslaget nu mera, sedan prisen å materialier och arbete stigit, enligt styrelsens förmenande icke borde anses vara för högt, styrelsen tillstyrkte bifall till ansökningen.

Derefter har jernvägsstyrelsen, till följd af nådig remiss, den 3 innevarande månad inkommit med underdånigt utlåtande i ärendet och dervid anført att ifrågavarande anläggning otvifvelaktigt vore förtjent att understödjas med allmänna medel, då densamma afsåge att bilda en under hela året tillgänglig, billig och beqväm kommunikationsled för, efter norrländsk måttstock, väl befolkade orter, de flesta af stor industriel betydelse och alla, efter hvad erfarenheten visat och i ansökningen framhölles, stadda i rask utveckling, och att för en stor del af länet förkorta afståndet till den stad, som vore sätet för länsstyrelsen samt andra förvaltningar och institutioner; att det jemväl borde beaktas att det alltid blefve en fördel för statsbanan att i den ifrågavarande bibanan hafva en förbindelseled med de folkrikare orterna vid

hafvet, hvilken förbindelseled borde i viss mån tillskynda statsbanan en tillökning i trafik; samt att det vore antagligt att ett beviljande af det ifrågasatta understödet icke borde medföra någon pekuniär uppoffring för staten, emedan, om det sökta lånet beviljades mot de hittills öffiga villkoren eller mot en annuitet af fem procent, hvaraf fyra procent å oguldet belopp utgjorde ränta och resten afbetalning, bolaget skulle hafva att till staten årligen inbetala 117,500 kronor, och det för fullgörande af denna skyldighet blott erfordrades att banan lemnade i behållning å trafiken 1,200 kronor för kilometer, samt en jämförelse med flera enskilda banor inom landet, de der icke hade så gynsamma förutsättningar för trafik som banan till Hernösand, visade att en sådan behållning borde kunna för sistberörda bana med trygghet påräknas; och har styrelsen, i betraktande af så väl ifrågavarande banas betydelse för orten och för det allmänna som äfven att det sökta låneunderstödet icke öfverstege hvad banans egare syntes böra kunna utan svårighet återgälda, förordat ansökningen till nådigt bifall.

Slutligen har landshöfdingen Ryding *dels* i ett till mig den 9 innevarande januari aflåtet telegram begärt att det för lån till enskilda jernvägsanläggningar eljest vanliga villkoret att minst så stor del af det för jernvägsanläggningens utförande erforderliga kapital, som motsvarar hälften af den beräknade anläggningskostnaden, skall utgöras af tecknad eller inbetaldt aktiebelopp eller eljest utan återbetalningsskyldighet lemnadt tillskott till jernvägsanläggningens utförande, måtte för nu ifrågavarande jernväg eftergifvas, *dels* uti en aflemnad promemoria anmält att afsigten vore, det Hernösands stad skulle ikläda sig ansvarighet för ett amorteringslån å 600,000 kronor, hvilket belopp, derest det sökta statslånet beviljades, dock återstode för fyllande af det beräknade kostnadsbeloppet 4,700,000 kronor, *dels ock* med underdånig skrifvelse den 26 i denna månad öfverlemnad bestyrkta afskrifter af handlingar, utvisande att koncessionen å ifrågavarande jernvägsanläggning blifvit öfverläten på Hernösand—Sollefteå jernvägsaktiebolag.

---

Behovvet af bibanor från statens stambanor till utskeppningsorterna, särdeles inom Norrland, har flera gånger af jernvägsstyrelsen kraftigt framhållits, då fråga varit om beredande af dylika utfartsvägar; och har jemväl vigten af dessa bibanor af statsmakterna uppmärksamats, ithy att staten antingen sjelf byggt sådana banor eller ock med lånebidrag understödt desamma.



Hvad särskildt angår förevarande bana mellan Hernösand och Sollefteå torde dess vigt och betydelse för den ort, hvarigenom den är afsedd att framdragas, vara till fullo ådagalagd af hvad så väl interimsstyrelsen för banans åvägbringande som de i ärendet hörda embetsmyndigheter andragit. Banan bör derjemte, på sätt jernvägsstyrelsen påpekat, såsom förmedlande rörelsen mellan statsbanan och en af Norrlands mera folkrika trakter, tillföra statens stambana en afsevärd trafik.

Af den beräkning i fråga om utsigten för företaget att kunna lemna nöjaktig afkomst på det deri nedlagda kapital, som genom interimsstyrelsens försorg uppgjorts, och af hvad jernvägsstyrelsen andragit i fråga om banans förmåga att kunna gälda ränta och amortering å ett lån till det ifrågasatta beloppet synes mig framgå, det någon tvekan icke gerna kan uppstå derom att den erbjudna säkerheten för ett sådant lån af in-teckning med bästa rätt skulle vara fullt betryggande.

På grund häraf anser jag mig kunna tillstyrka Eders Kongl. Maj:t att underställa förevarande låneansökning Riksdagens godkännande. Som emellertid handlingarna i ärendet synas utvisa att aktieteckningen i bolaget sannolikt icke kan uppbringas till hälften af den för företaget beräknade anläggningskostnaden och att jernvägsaktiebolaget ernar under garanti af staden Hernösand upptaga lån till det belopp, som utöfver det begärda statslånet för jernvägens anläggning erfordras, torde, i afseende å vilkoren för statslånet, i olikhet med hvad Riksdagen år 1886 stadgat, böra medgifvas att detsamma får utgå äfven om icke hela den hälft af kostnadssumman, som ej af statslånet betäckes, kommer att bestå af aktiekapital eller eljest utan återbetalningsskyldighet lemnadt tillskott — en eftergift, som med afseende å de särskilda förhållandena i detta fall icke torde kunna komma att med skäl åberopas till stöd för en motsvarande eftergift i fråga om beviljande af lån åt andra jernvägsföretag.

Deremot synes mig jernvägsbolagets interimsstyrelse icke hafva förebragt tillräcklig utredning om att bolaget redan under innevarande år kan behöfva lyfta någon del af statslånet, hvarför lyftningstiderna torde böra bestämmas att infalla under åren 1892 och 1893.

Jag hemställer alltså att Eders Kongl. Maj:t måtte föreslå Riksdagen

att bevilja och ställa till Eders Kongl. Maj:ts förfogande ett belopp af två millioner trehundra femtio tusen kronor, att anvisas såsom lån åt Hernösand—Sollefteå jernvägsaktiebolag och utgå med ena hälften

under år 1892 och med andra hälften under år 1893, under de vilkor och bestämmelser, som för understödjande af enskilda jernvägsanläggningar blifvit af 1886 års riksdag fastställda eller vid innevarande riksdag kunna varda stadgade, dock att, derest det styrkes att staden Hernösand åtagit sig att ansvara för gäldande af ränta och amortering å ett lån till belopp af sexhundredrusen kronor, som bolaget utöfver det ifrågasatta statslånet ämnar för jernvägsanläggningen upptaga, i stället för stadgandet i 3:e punkten af berörda, vid 1886 års riksdag meddelade vilkor och bestämmelser må för nu ifrågavarande jernvägsanläggning föreskrifvas att bolaget, för att erhålla statsunderstödet, skall vara skyldigt att hos Eders Kongl. Maj:t styrka att det förfogar öfver ett kapital, som jemte statslånet är fullt tillräckligt för jernvägsanläggningens utförande, på sätt arbetsplan och kostnadsförslag innehålla, och hvaraf minst en million sjuhundra femtio tusen kronor böra utgöras af tecknadt eller inbetaldt aktiebelopp eller eljest utan återbetalningsskyldighet lemnadt tillskott till jernvägsanläggningens utförande.

Hvad föredragande departementschefen sålunda hemställt, deruti Statsrådets öfrige ledamöter instämde, behagade Hans Maj:t Konungen bifalla samt förordnade att proposition i ämnet skulle till Riksdagen aflåtas af den lydelse, bilagan till detta protokoll utvisar.

Ex protocollo:

*E. K. Almqvist.*