

*N:o 60.*

*Af Herr W. von Rehausen: Angående åtgärders vidtagande för åstadkommande af jernvägsförbindelse mellan staden Hudiksvall och norra stambanan.*

Redan före anläggningen af norra stambanan genom provinsen Helsingland har behovet derstädes af tidsenliga kommunikationsanstalter emellan städernas hamnar vid Bottenviken och det inre landet gjort sig gällande och manat till de ansträngningar, som framkallat bland annat Hudiksvall—Näsvikens jernväg, sträckande sig från Hudiksvalls stad till sjön Dellen. Denna banas vidare fortsättning vesterut mot Ljusnan har ock visat sig vara af den vikt och betydelse, att ej allenast Kongl. Styrelsen för allmänna väg- och vattenbyggnader i underdånigt memorial af den 21 September 1859 på goda grunder yttrat, att sådan jernvägsanläggning *“vore af stor vikt och särdeles förtjent af nådig uppmärksamhet”*, utan äfven 1860 års Riksdag för anläggning af en del af samma väg beviljat ett låneunderstöd af 835,000 kronor, ehuru detta understöd till följd af ogynsamma förhållanden icke kom att användas.

Då behöfligheten och nyttan af en sådan fortsättning af Hudiksvall—Näsvikens jernväg sålunda före byggandet af norra stambanan varit insedd och erkänd, kan ifrågasättas om ej nu, sedan norra stambanan är byggd, någon förändring inträdt. Jo, förhållandena äro förändrade, men på det sätt, att det gamla behovet af förbindelse emellan det skogrika inre landet och hamnarne blifvit än mera känbart, och det tätast befolkade kustlandet känner nu än mera tungt olägenheterna af saknad af tidsenlig kommunikation med norra stambanan, hvarförutan det samma i sin utveckling på allt sätt hämmas. Att sakerna så skulle gestalta sig efter anläggningen af norra stambanan genom Helsingland, insåg redan nuvarande Landshöfdingen P. A. Bergström, då han såsom statsråd inför Kongl. Maj:t i afseende å bibanan till norra stambanan den 27 April 1875 yttrade om Hudiksvallsjernvägens fortsättande till Ljusdal, att *“en sådan bibana torde väl*

vara förtjent af statsunderstöd". Emellertid har norra stambanan inom Helsingland knappt börjat vara för allmän trafik uppläten, förr än det embetsverk, Kongl. Jernvägstrafikstyrelsen, som bäst är i tillfälle bedöma lagarne för jernvägssamfärdseln och trafikställorna, insett det oafvisliga behovet af jernvägsförbindelser emellan norra stambanan och hamnarne vid Hudiksvall och Söderhamn, hvadan samma Kongl. Styrelse i underdånigt memorial af den 16 December sistlidna år föreslagit, att bibanor eller stambanegrenar måtte af staten anläggas emellan norra stambanan och såväl Hudiksvall som Söderhamn, och att undersökningar om lämpligaste sträckningen af nämnde bibanor eller stambanegrenar samt förberedande uppgörelser med de enskilda jernvägsbolagen om afträdande till staten af deras invid städerna belägna jernvägar måtte verkställas så tidigt detta år att, om förslagen vunne Kongl. Maj:ts bifall, desamma skulle kunna genom nådig proposition föreläggas 1882 års Riksdag. — De skäl Kongl. Jernvägstrafikstyrelsen härför andragit äro hufvudsakligen, att norra stambanan, utan utfartsvägar till skeppningsorterna, endast kan tillgodose samfärdseln mellan de inre delarne af landet, eller vara till nytta för endast de svagaste trafikledningarne, att den deremot icke kan gifva något stöd åt landets hufvudnäring, trävarurörelsen, hvars behof är förbindelse emellan det inre landets rika skogar och utskeppningsorterna; att de betydliga virkesmassorna nu på sida om stambanan fraktas fram i flottlederna till de vid hafvet belägna hamnarne; att en omgestaltning af norrländska trävarurörelsen till ett bättre i produktivt hänseende vore att motse, om sågverken förflyttas eller anläggas inuti landet, hvarigenom vunnes förbättradt virke, då tiden för dess liggande i vatten förkortas, minskade utgifter för flottleders byggnad och underhåll, minskade förluster af virke i flottlederna samt förkortning i den tid virke tynger på trävarurörelsens förlag; att en sådan sågverkens förflyttning eller anläggning ej är tänkbar, utan att de föreslagna utfartsvägarne komma till stånd, att de vid Hudiksvall och Söderhamn redan befintliga jernvägarne, likasom Gefle—Dala-jernvägen, just till följd af trävarutransporten egde synnerlig god trafikinkomst, hvilket ock skulle blifva händelsen med förlängningen af desamma; att å sjelfva hufvudstambanan ökad trafik genom bibanorna skulle uppstå, och att således dessa jemförelsevis korta bansträckor dock utgöra "nycklarne till det problem, staten har att lösa vid fullföljandet af stambaneföretaget i dessa trakter".

Till dessa af Kongl. Trafikstyrelsen andragna skäl får jag rörande bibanan till Hudiksvall, hvarom här endast är fråga, tillägga: att Hudiksvalls stad ligger nära midt emellan Gefle, der den nuvarande utfartsvägen till hafvet från stambanan finnes, och Ångermanelfven, der den blifvande nordligaste utfartspunkten från samma stambana erhålles, så att bibanan till Hudiksvall kommer att verka mest centralt; att vid anknytningspunkten i Ljusdal redan finnes en dyrbar insamlingsbom för virke från Ljusnan; att vid samma anknytningspunkt finnas särdeles tjenliga vattenfall i Ljusne elf, lämpliga för industriella anläggningar; att

den dyrbara flottleden från Ljusnan mot Hudiksvall för underhåll och dylikt kräfver så dryga afgifter, att densamma på intet sätt kan vid framskaffning af virke täfla med blifvande jernvägen, hvadan densamma sålunda har att påräkna en högst betydlig transport af trävaror; att Hudiksvall eger den rymligaste, beqvämaste och tryggaste hamn som gerna kan tänkas, der 24 fots djupgående fartyg kunna lägga till snart sagdt vid bryggorna; att största och beqvämigaste utrymmen för upplag invid denna hamn finnas; att Hudiksvall—Näsvikens jernväg år 1878 hade en trafikinkomst i afrundadt tal af 123,000 kronor per banmil, och att å denna del af blifvande bibanan trafiken kommer att betydligt ökas på samma gång som densamma äfven på tillökade delen bör blifva god; att samma jernväg blifver af oberäknelig fördel för ett ganska vidsträckt område, enär ej allenast norra och vestra Helsingland utan hela provinsen Herjeådalen samt en del af Jemtland genom densamma erhåller Hudiksvalls stad till sin såväl in- som utskeppningsort; och att slutligen endast genom sådan bibana Hudiksvalls stad kan uppehållas, bibehålla sin nuvarande rörelse och fullgöra sina dryga förbindelser till staten och enskilda för nuvarande jernvägen och för de anordningar den i staden hitintills växande rörelsen kräfft.

Det återstår nu att meddela, det Hudiksvalls jernvägsaktiebolag vid bolagsstämma beslutat att i och för jernvägens förändring till bredspårig och fortsättning till stambanan öfverlåta jernvägen emellan Hudiksvall och Näsviken för 50 kronor per aktie, ehuru aktien kostar 80 kronor, hvilken försäljningssumma, inberäknadt jernvägens skulder, uppgår till 950,000 kronor. Genom Löjtnanten vid Väg- och vattenbyggnadscorpsen A. Amundson äro fullständiga kostnadsförslag upprättade för denna bibana, och blifver sammanlagda anläggningskostnaden efter dessa beräkningar

för inköp af Hudiksvall—Näsvikens jernväg .....	950,000 kr.
„ ändring af samma väg till bredspårig .....	518,000 „
„ nya vägen, 3 mil 29,000 fot .....	2,408,000 „
	Summa 3,876,000 kr.

Med anledning af allt detta, och på det att Kongl. Maj:t må sättas i tillfälle att till 1882 års Riksdag inkomma med nådig proposition i ämnet, får jag värdsammast föreslå,

att Riksdagen ville till Kongl. Maj:ts disposition ställa en summa af 5,000 kronor dels för verkställande af förberedande undersökningar om lämpligaste sträckningen för en jernvägsanläggning för statens räkning från Hudiksvall till norra stambanan i Ljusdal och dels för träffande af öfverenskomelse med Hudiksvalls jernvägsaktiebolag om öfverlåtelse till staten af dess jernväg.

Ehuru enligt mitt förmenande anläggningen för statens räkning af ifrågasvarande bibana skulle blifva ekonomiskt fördelaktig och synnerligt vinstgifvande, så får jag likväl för den oförmodade händelse, att Riksdagen anser lämpligare öfverlemna till företagsamheten inom orten att åstadkomma denna bibana, alternativt hos Riksdagen anhålla om anslag och låneunderstöd för det bolag, som kan varda bildadt för inköp af Hudiksvall—Näsvikens jernväg, dess förändring till bredspårig och förlängning till norra stambanan vid Ljusdal. För att möjliggöra ett sådant gagnande företag är sannerligen af nöden, att ej allenast låneunderstöd utan äfven anslag utan återbetalningsskyldighet af Riksdagen beviljas, ty Hudiksvalls stad måste naturligen i bolaget taga största andelen, och staden hvarken kan eller bör till så hög grad öka sin skuldsumma, då skuldsättningen för staden redan är stor till följd af äldre jernvägen och de senaste svåra hemsökelserna af eldsvådor och dermed förenade kostnader för dyra tomtregleringar. Då i följd af högre statsändamål, militäriska kraf, unionella intressen och inlandets oafvisliga behof norra stambanan blifvit, i motsats mot annorstädes i Sverige, dragen så långt ifrån kusten, blifva erforderliga bibanorna af den längd och dryga kostnad, att desamma icke kunna på liknande sätt som i södra Sverige åstadkommas, utan att dertill fordras kraftigare statsunderstöd. Då norra stambanan genom sådan bibana erhåller ökad trafik, torde billigheten af anslagsbegäran äfven inses.

På grund häraf och i det fall att här ofvan gjorda förslaget ej bifalles, får jag vördsammast föreslå,

att Riksdagen till det bolag, som bildas för inköp af Hudiksvall—Näsvikens jernväg och byggnad af normalspårig jernbana från Norra stambanan vid Ljusdal till Hudiksvall, ville lemna ett statsunderstöd af 3,000,000 kronor, deraf 1,000,000 kronor såsom anslag utan återbetalningsskyldighet och 2,000,000 kronor såsom lån.

Anhålles om remiss till Stats-Utskottet, dit jag torde få afgifva de vidare upplysningar och handlingar, som kunna åstadkommas.

Stockholm den 28 Januari 1881.

*W. von Rehausen.*

---