

## N:o 26.

Ank. till Riksd. Kansli den 3 Februari 1883, kl. 3 e. m.

*Kongl. Maj:ts nådiga proposition till Riksdagen, angående anslag till inköp af jernvägen emellan Söderhamn och sjön Bergviken samt denna jernvägs ombyggnad och utsträckning å ena sidan till Kihlafors och å andra sidan till Stugsundet; gifven Stockholms Slott den 26 Januari 1883.*

Med åberopande af bilagda utdrag af statsrådsprotokollet öfver civilärenden för denna dag, vill Kongl. Maj:t härigenom föreslå Riksdagen:

*dels att medgifva*, att den Söderhamns jernvägsaktiebolag tillhöriga jernväg emellan Söderhamn och sjön Bergvikens östra strand må för statens räkning inköpas och till staten afträdas den 1 November 1885 mot ett kontant penningebelopp af fyrahundratusen kronor och eftergift så väl af hvad vid jernvägens afträdande till staten återstår oguldet af det bolaget beviljade statslån, beräknadt att den 31 Oktober 1885 utgöra 291,763 kronor 51 öre, som ock af bolagets skyldighet att återgälda anläggningskostnaden för bibanan från Kihlafors till sjön Bergvikens strand och att med ångbåt efter nämnda tid trafikera sjön Bergviken emellan Bergviks jernvägsstation, Kihlafors och Landa;

*dels att godkänna* de af Söderhamns jernvägsaktiebolag i öfrigt uppställda vilkor för öfverlåtelse till staten af bolagets jernväg med den ändring blott, att de af Styrelsen för statens jernvägstrafik föreslagna hufvudgrunder för bestämmelser angående forsling på statsbanan af och fraktersättning för affall från Marma och Bergviks sågverk till Stugsundet skola iakttagas;

*dels att gilla* de vilkor och förbehåll, som stadsfullmäktige i Söderhamn fäst vid sitt beslut att, emot ett bidrag af etthundrafemtiotusen kronor, öfverlåta till staten all den mark inom staden från vestra ego-gränsen till Stugsundet, som för statsbanan och det provisoriska grenspåret till brädgårdarne norr om ån erfordras, med iakttagande endast, att ingen inskränkning må göras i det område vid Stugsundet, som finnes å Landtmäteridirektören m. m. L. M. Nordenfelts plankarta med fina röda linier utmärkt och i öfrigt kan blifva för staten behöfligt till upplagsplatser för kol och materialier;

*dels att besluta*, att denna jernväg derefter skall ombyggas till bredspårig och utsträckas å ena sidan från Bergviks station till Kihlafors station å stambanan och å den andra från Söderhamn till Stugsundet. allt i hufvudsaklig öfverensstämmelse med den af Nordenfelt uppgjorda plan samt i den ordning, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen föreslagit;

*dels att bevilja* det till gäldande af förenämnda köpeskilling och af lösen för mark inom Söderhamn samt till utförande af ombyggnads- och nybyggnadsarbetena jemte anskaffande af rörlig materiel erforderliga anslag af sammanlagdt tre millioner åttahundrafyrtiosju tusen kronor;

*dels ock slutligen* att af dessa medel *anvisa* till utgående:

under år 1883 .....	Kr.	500,000
» » 1884 .....	»	1,500,000
» » 1885 .....	»	1,600,000 och
» » 1886 återstående .....	»	247,000.

De ärendet tillhörande kartor och handlingar skola vederbörande Utskott tillhandahållas; och Kongl. Maj:t förblifver Riksdagen med all Kongl. nåd och ynnest städse välbevågen.

OSCAR.

*Fredrik Hederstierna.*

---

Utdrag af protokollet öfver civilärenden, hållet inför  
Hans Maj:t Konungen i Statsrådet å Stockholms Slott den  
26 Januari 1883.

Närvarande:

Hans Excellens Herr Statsministern Grefve POSSE,  
Hans Excellens Herr Ministern för utrikes ärendena Friherre  
HOCHSCHILD,  
Statsråden: LOVÉN,  
VON STEYERN,  
Friherre VON OTTER,  
HEDERSTIERNA,  
HAMMARSKJÖLD,  
RICHERT,  
THEMPTANDER och  
RYDING.

---

Departementschefen Statsrådet Hederstierna anförde slutligen:

»I öfverensstämmelse med hvad Kongl. Maj:t i ämnet föreslagit, beviljade Rikets Ständer vid 1856—1858 års riksdag ett lån af 500,000 riksdaler riksmünt för åstadkommande af en kommunikationsled emellan Söderhamn och Bollnäs dels genom anläggande af jernväg för lokomotiv eller ångkraft från nämnde stad till sjön Bergvikens östra strand samt af jernbana för hästkraft förbi den så kallade Landaforsen i Ljusne elf, och dels genom upprensningar i denna elf och sjön Varpen, hvarmedelst skulle erhållas en oafbruten trafikled af i det närmaste  $4\frac{1}{10}$  mils längd; och stadgade Rikets Ständer i afseende å lånets utbekommande och användande, bland andra, följande vilkor, nemligen: att alla för kommunikationsledens åstadkommande erforderliga arbeten skulle utföras och

bekostas af ett för ändamålet innan den 1 Oktober 1858 bildadt bolag, hvilket borde åtaga och förbinda sig att ej allenast enligt arbetsplan, som af Kongl. Maj:t fastställdes, och under iakttagande af de för arbetenas utförande meddelade föreskrifter i öfrigt, fullborda, utan ock sedermera för allmänna trafiken öppna och underhålla denna kommunikationsled efter hela dess längd; *att*, innan någon del af länet finge lyftas, det blifvande bolaget skulle genom sin styrelse aflemba till Riksgäldskontoret skuldförbindelse, som af Fullmäktige derstädes godkändes, för så väl hela lånesumman, som derå upplöpaude ränta; *att* för lånet, som utan ränta och kapitalafbetalning finge innehafvas under den för arbetets utförande afsedda tid, skulle efter denna tids förlopp, inom slutet af hvarje år, inbetalas fem procent, hvaraf fyra procent skulle beräknas såsom årlig ränta för hvad af lånet derförinnan icke godtgjorts och återstoden utgöra kapitalafbetalning; *att*, derest företaget under arbetstiden öfvergäfvdes eller någon del af kommunikationsleden efter fullbordandet icke så underhölles, att den frangent kunde begagnas, kommunikationsleden med jernvägarne komme att hemfalla till staten utan rättighet för aktieegarne i bolaget att af det allmänna erhålla ersättning för derförinnan gjorda tillskott till arbetet; *samt att* taxa å afgifter för befordran af resande och gods å trafikleden skulle af Kongl. Maj:t fastställas.

Sedan Kongl. Maj:t derefter den 17 September 1858 fastställt ordning för Söderhamns jernvägsaktiebolag och detta bolag, enligt kontrakt af den 18 Oktober nyssnämnda år, fullbordat kommunikationsleden, hvilken sedermera vidmakthöllits, faun Eders Kongl. Maj:t, i anledning af bolagsstyrelsens derom gjorda anhållan, godt att medelst nådig proposition den 8 Februari 1878 föreslå Riksdagen medgifva:

*att*, i sammanhang med då pågående jernvägsarbeten, ett sidospår med dertill hörande bispår finge, enligt plan af dåvarande Kaptenen m. m. L. Nordenfelt, anläggas från Kihlafors station å Norra stambanan till stranden af sjön Bergviken samt kostnaden därför, beräknad till 59,000 kronor, utgå af de för statens jernvägsbyggnader beviljade medel; *samt*

*att*, utan ändring i gällande bestämmelser angående sättet för förrentning och amortering af det utaf Rikets Ständer vid 1858 års riksdag beviljade lån för åstadkommande af kommunikationsleden emellan Söderhamn och Bollnäs, Söderhamns jernvägsaktiebolag finge, så snart ej mindre Norra stambanan ända till Bollnäs, än ock berörda sidospår med dertill hörande bispår, blifvit fullbordade och för trafik upplåtna, frikallas från skyldigheten att vidmakthålla och trafikera kommunikationsleden från den så kallade Landabanans nedre ändpunkt i närheten af

Segersta till Bollnäs, under vilkor, att bolaget, enligt erbjudande, *dels* kostnadsfritt för staten upplåte den för anläggningen af sidospåret från Kihlafors till sjön med bispår nödiga mark; *dels* förbunde sig att, derest Söderhamns stad framdeles blefve genom jernväg direkt förbunden med Kihlafors station, och Eders Kongl. Maj:t då funne det icke vara med fördel för staten förenligt, att nämnda jernvägsspår vidare bibehölles och trafikerades, i anledning deraf till staten utgifva ersättning med ett belopp, som, der godvillig öfverenskommelse icke kunde mellan styrelserna för statens jernvägstrafik och för Söderhamns jernvägsaktiebolag derom träffas, skulle bestämmas af fem gode män; *dels*, samtidigt med det sidospåret från Kihlafors utfördes, företogs och enligt den af Kaptenen Nordenfelt jemväl därför uppgjorda plan fullbordade anläggningen af en ångbåts- och lastbrygga å den plats vid sjön Bergviken, der sidospåret från Kihlafors slutade; *dels ock* förbunde sig att under den tid af året, då sjön Bergviken vore isfri, underhålla daglig regelbunden ångbåtsfart för person- och godsbefordran emellan Bergviks station och lastbryggan i närheten af Kihlafors samt att tre gånger i veckan med ångbåt anlöpa Landabanans nedre ändpunkt för befordrande dit och derifrån af personer och gods från och till Bergviks station samt från och till bryggan i närheten af Kihlafors.

Denna Eders Kongl. Maj:ts framställning blef af Riksdagen enligt dess underdåniga skrifvelse den 20 Maj 1878 bifallen och, sedan hos Eders Kongl. Maj:t blifvit i behörig ordning anmäldt, att Söderhamns jernvägsaktiebolag ej blott genom kontrakt förbundit sig fullgöra de af Riksdagen stadgade vilkor, utan ock på fullgodt sätt utfört den nämnda ångbåts- och lastbryggan vid sjön Bergviken, äfvensom att det dermed i förening stående sidospåret från Kihlafors station kunde obehindradt befaras i samband med den för allmänt begagnande öppnade stambanan till Bollnäs, förklarade Eders Kongl. Maj:t genom nådigt bref den 6 Juni 1879, att skyldigheten för bolaget att vidmakthålla och trafikera kommunikationsleden från den så kallade Landabanans nedre ändpunkt till Bollnäs finge upphöra.

Uti en den 17 December 1880 till Eders Kongl. Maj:t ingifven skrift anhöllo *Bruksegaren C. A. Rettig, Borgmästaren i Söderhamn Fr. Berglöf* och *Bankdirektören C. Fougt* med flere om nådigt tillstånd för ett tillämnadt bolag att, i enlighet med ansökningen bifogade ritningar och kostnadsförslag af Majoren m. m. C. Adelsköld, få från Bergviks station å Söderhamns jernvägsaktiebolags med 4,1 fot spårvidd byggda jernbana till Kihlafors station å Norra stambanan anlägga jernväg af 4,83 fots spårvidd, samt att för denna jernväg, hvilken, beräknad att med rullande materiel kosta

1,446,000 kronor, skulle få en längd af 1 mil 20,500 fot med starkaste lutning af 1:100 och minsta krökningsradie af 1,000 fot, expropriera nödig mark jemte grustag. I anledning häraf infordrades yttrande från *Styrelsen för allmänna väg- och vattenbyggnader*, som afgaf sådant den 8 Januari 1881 och deri anförde att, derest den sökta koncessionen beviljades, trafiken på den korta sträckan af omkring 3 mil från Kihlafors till Söderhamn skulle blifva beroende af två särskilda bolag, samt det nuvarande hindret för ett ändamålsenligt ordnande af trafiken emellan nämnda platser, eller nödvändigheten af varuomlastning vid Bergvik, åtminstone tills vidare komma att fortfara, och att för den skull *Styrelsen* ansåge, att koncession till jernvägsanläggning emellan Kihlafors och Bergviken icke borde beviljas annat än i samband med skyldighet att till bredspårig förändra jernvägen från Söderhamn till Bergviken, hvarföre sökandena torde åläggas vidtaga åtgärder i ändamål, att rättigheten till anläggning af bandelen Kihlafors—Bergviken och ombyggnad af Söderhamn—Bergviks-banan kunde öfverlätas på ett för begge dessa syften bildadt bolag.

Under tiden hade dels *Styrelsen för statens jernvägstrafik* den 16 December 1880 inkommit till Eders Kongl. Maj:t med ett underdånigt memorial angående trafiken på Norra stambanan och åtgärder till dess upphjelpande, dels ock *Styrelsen* öfver statens jernvägsbyggnader den 30 samma månad och år afgifvit infordradt underdånigt utlåtande i anledning af en utaf Hudiksvalls stadsfullmäktige gjord ansökning, att Eders Kongl. Maj:t måtte anbefalla vidtagande af åtgärder till utrönande huruvida en jernvägsförbindelse lämpligen borde anordnas emellan Norra stambanan i närheten af Hybo i Ljusdal och hamnen i Hudiksvall.

Förstnämnda memorial, deruti *Styrelsen för statens jernvägstrafik* meddelat en utredning af trafikförhållandena å Norra stambanan, sådana de vore och sådana de borde vara, samt påvisat de hinder, som nu mötte trafikens utveckling, och de medel, hvarigenom banans trafikinkomster skulle ökas och jernvägen bättre än fallet nu vore tillgodose landets intressen, innehåller vidare, närmast med afseende på frågan om en förbindelse emellan stambanan och Söderhamn, hufvudsakligen följande: att Norrlands hufvudnäring, trävarurörelsen, som påräknats komma att bereda stambanan dess förnämsta inkomster, i verkligheten lemnat ett ganska ringa trafiktillskott, förnämligast af den orsak, att banan saknade för trävarurörelsen tillfredsställande och på lämpliga trakter anlagda utfartsvägar till skeppningsorterna; att såsom sådana utfartsvägar för de ofantliga skogstillgångarne från trakterna mellan Bollnäs och Ånge kunde anses hvarken den nu befintliga kommunikationsleden

från Kihlafors till Söderhamn, som nödvändiggjorde omlastningar till och från prämar på sjön Bergviken samt till och från den smalspåriga jernvägen emellan Bergviken och Söderhamn, eller den likaledes smalspåriga jernvägen från Torpshammar till Sundsvall; att likväl de enskilda jernvägarne i Helsingland lemnade ovanligt höga trafikinkomster, och att dessa inkomster, hufvudsakligast härflytande från trävarurörelsen, vore i ständigt stigande per bannil mot utskeppningsorten; att alltså första vilkoret för att blifva delaktig af den förtjenst, trävarurörelsen i dessa trakter nödvändigtvis skulle bringa jernvägar, anlagda i de riktningar, som rörelsens natur kräfde, vore att anlägga utfartsvägar till Hudiksvall och Söderhamn, och att, om detta skedde genom statens försorg, nästan allt det virke, som skeppades från nämnda hamnar, efter hand skulle komma att å statens jernvägar transporteras, och berörda utfartsvägar följaktligen icke blott gifva större inkomster än nuvarande stambanedel från Storvik norrut, utan äfven, hvad viktigare vore, verka dertill, att statens jernvägar trädde i tjenst hos det omgifvande landets hufvudnäring — trävarurörelsen — och dymedelst icke endast gagnade denna näring, utan derjemte höjde den svaga trafik och de svaga inkomster, som dittills varit för handen å de norrländska stambanorna; att det visserligen vore möjligt, att den enskilda industrien förr eller senare komme att anlägga dessa utfartsvägar, men att det syntes Styrelsen, som borde staten icke ställa sig i beroende af nämnda industri med hänsyn till desammas anläggande och trafikerande, när fråga vore att åt statsjernvägarne bereda den ställning, som allena förmådde framkalla inkomster, motsvarande de kostnader, staten å dessa jernvägar nedlagt, likasom Styrelsen förmenade det vara för mycket begärdt, att staten, sedan den anlagt sin flera hundra kilometer långa bana i Norrland, derjemte skulle åt den enskilda industrien öfverlåta sin rätt att anlägga de viktiga kompletteringslinierna, hvilka utan tvifvel blefve mera inbringande än någon af stanlinierna, och derigenom betaga sig enda möjligheten att vinna ett bättre resultat af norrländska banorna; samt att en jernväg från Kihlafors till Söderhamn, ehuru i förhållande till redan anlagda eller under arbete varande stambanor i Norrland ganska kort, dock utgjorde en af nyklarne till det problem, staten hade att lösa vid fullföljandet af stambanebyggnaderna i dessa trakter.

Uti sitt förberörda utlåtande den 30 December 1880 uttalar *Styrelsen öfver statens jernvägsbyggnader* sin på anförda skäl grundade åsigt, att jernväg emellan Hudiksvall och Hybo icke lämpligen bör för stambanetrafiiken anordnas, men att deremot tillkomsten af en jernvägsförbindelse, med samma spårvidd och trafikförmåga som stambanans, emellan

Kihlafors och Söderhamn skulle utöfva ett betydande inflytande på rörelsen, och yttrar i sådant hänseende: *att*, då den uppåtgående stambanan från Kihlafors station ända till Ljusdal, eller på en sträcka af 7,4 mil, följde Ljusne elfvens dalgång, och den betydligaste delen af det flottningsvirke, som särskildes vid den strax nedanför Ljusdal belägna Svinhammars skiljebom, flottades vidare på elfven till sjön Bergviken, det icke, om en jernvägsanläggning emellan Kihlafors och Söderhamn komme till stånd, vore osannolikt att, på grund af det företräde i flera afseenden, som transporten å jernbana erbjöde framför den å flottled, en stor del af dessa betydliga virkespartier, eller åtminstone det värdefullaste deraf, skulle kunna med fördel transporteras å stambanan från Ljusdal till Kihlafors och vidare till Söderhamn; hvarjemte och då en icke ringa mängd sågblock — enligt uppgift 750,000 stycken i medeltal årligen — framkomme till Ljusne elf på Voxna elf, hvilken stambanan öfverginge på ett afstånd norr om Kihlafors af något öfver en mil, det vore troligt, att äfven detta virke, antingen försågad eller såsom sågblock, skulle med fördel kunna fraktas å jernvägen; samt *att* härförutom den för skogshandteringen eftersträfvansvärda fördelen skulle vinnas, att mindre skogsegare kunde anlägga sågverk på lämpliga ställen utmed stambanan och begagna jernvägarne för transporten af de förädlade skogsprodukterna till utskleppningsorten.

Med åberopande af hvad Styrelserna för statens jernvägstrafik och öfver statens jernvägsbyggnader sålunda anført och med erinran om den större lätthet, staten hade framför enskilde att komma i besittning af jernbanan från Söderhamn till Bergviken, hafva *koncessionssökandena* uti aflemnade påminnelser i anledning af hvad Styrelsen för allmänna väg- och vattenbyggnader emot ansökningen erinrat hemställt, att Eders Kongl. Maj:t måtte anbefalla åtgärder till utrönande af lämpligaste sträckningen för en stambaneförbindelse emellan Kihlafors och Söderhamn samt förberedande uppgörelser med Söderhamns jernvägsaktiebolag angående afträdande till staten af bolagets jernväg emellan Söderhamn och Bergvik, äfvensom, derest denna utredning skulle dertill gifva anledning, aflåta nådig proposition till 1882 års Riksdag angående anslag till en sådan utgrening af stambanan genom Norrland; utbedjande sig sökandena att, derest Eders Kongl. Maj:t funne en dylik utgrening icke kunna under närmaste framtid ifrågakomma, deras koncessionsansökan, hvilken emellertid torde få anses hvilande, måtte bifallas.

Eders Kongl. Maj:t anbefalde härefter under den 30 April 1881 Styrelsen öfver statens jernvägsbyggnader *dels* att anställa undersökningar för anläggande af en grenbana emellan Kihlafors 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 emellan Söderhamn och Bergvik till staten; och skulle under tiden med pröfningen af Bruksegaren Rettigs och hans medsökandes koncessionsansökan anstå. Sedan till följd häraf Styrelsen låtit genom då varande Distriktsingeniören, numera Landtmäteridirektören m. m. L. Nordenfelt verkställa undersökningar samt uppgöra planer och kostnadsförslag i ämnet, äfvensom inhemtat nödiga yttranden så väl från styrelsen för Söderhamns jernvägsaktiebolag, som från stadsfullmäktige i Söderhamn, öfverlemnade Styrelsen den 2 Februari 1882 samtliga dessa handlingar med underdånigt utlåtande; hvarefter Styrelsen för statens jernvägstrafik den 2 påföljande Mars med infordradt yttrande i frågan inkom. Af dessa yttranden och handlingar inhemtas hufvudsakligen:

*att* undersökningarne omfattat tre särskilda delar, för hvardera af hvilka kostnaden särskildt beräknats, nemligen *den första*, som afsåge anläggning af ny jernbana med samma byggnadssätt, som för stambanan genom Norrland begagnats, från Kihlafors stations norra ände utmed sjön Bergvikens norra strand till Bergviks station å Söderhamnsjernvägen, hvilken bandel, i längd utgörande 1 mil 19,604 fot, skulle utan rörlig materiel kosta 1,393,000 kronor, eller 901,910 kronor per mil; beroende denna höga kostnad, utom på den ogynsamma terrängen, egentligen derpå att icke mindre än fem broar öfver vattendrag der förekomme, hvilka beräknats till en sammanlagd kostnad af 294,200 kronor; *den andra*, hvilken omfattade dels ombyggnad af den 1 mil 3,960 fot långa jernvägen emellan Bergviks station och Söderhamns stads vestra gräns till bredspårig med lika stark öfverbyggnad som å stambanan och med starkaste stigning af 1:100 i stället för nuvarande 1:61, dels ock utvidgningen af Bergviks och Marma bangårdar med flera arbeten, hvilket allt upptagits till en kostnad af 670,000 kronor, motsvarande utau rörlig materiel 603,603 kronor per mil; samt *den tredje*, som hade till föremål anläggning från Söderhamns stads vestra gräns till Stugsundet af en helt ny bana på södra eller högra sidan af Söderhamnsån, och hvilken bandel, i längd utgörande 19,760 fot, skulle komma att, utom rullande materiel, men med samma byggnadssätt som de förut nämnda delarne, kosta 934,000 kronor; kommande alltså sammanlagda längden af dessa bandelar att utgöra 3 mil 7,324 fot och sammanräknade anläggningskostnaden för dem att uppgå till 2,997,000 kronor utan rörelsemateriel, för anskaffande hvaraf beräknades erfordras 600,000 kronor;

att, enligt bilagdt protokoll vid extra bolagsstämma den 24 Augusti 1881, *Söderhamns jernvägsaktiebolag*, under förutsättning det staten åtog sig ombygga bolagets jernväg och utsträcka densamma dels till Kihlafors och dels till Stugsundet, beslutit att försälja banan med dertill hörande jordområde, stations- och ekonomibyggnader, reparationsverkstad, ånguppfodringsverk för timmer, bostadslägenheter för tjänstemän och arbetarebostäder, lastnings- och lossningsbryggor, rullande materiel och inventarier efter särskild förteckning samt ångbåts- och lastbryggan vid Kihlafors, allt att till staten öfverlemnas å tid, som framdeles kunde varda bestämd, under vilkor:

1:o) att bolaget befriades från skyldigheten att gälda den vid öfverlåtelsen oguldna del af det från staten erhållna lån, hvarå den 31 Oktober 1880 återstått 351,103 kronor 90 öre, samt att staten dessutom vid banans öfvertagande erlade till bolaget kontant 400,000 kronor;

2:o) att bolaget jemväl befriades från skyldigheten att återgälda anläggningskostnaden för bibanan från Kihlafors station till sjön Bergvikens strand, äfvensom från åliggandet att med ångbåt trafikera sjön Bergviken emellan Bergvik, Kihlafors och Landa;

3:o) att omläggningen af banan bedrefves på sådant sätt, att trafiken icke behöfde inställas å de tider, den nu plägade ega rum;

4:o) att, om banan vid omläggningen komme att inom Söderhamns stad förflyttas till södra sidan af Söderhamnsån, de brädgårdar och timmermagasin, som låge på norra sidan af ån, borde på statens bekostnad förbindas med hufvudspåret medelst särskildt grenspår och erforderligt antal sidospår, och sidospår derjemte af staten utläggas till de å södra sidan af ån i närheten af hufvudspåret belägna brädgårdar;

5:o) att nyssnämnda grenspår med tillhörande vexelspår förlades utefter de norr om ån belägna brädgårdarnes norra sida i stället för, såsom nu, å den södra;

6:o) att Bergviks och Ala aktiebolags samt Marma sågverksaktiebolags egna jernvägsspår vid sågverken blefve af staten försatta i det skick, Styrelsen för statens jernvägstrafik ansåge nödigt, hvaremot bolagen, som fortfarande skulle blifva egare af dessa spår, hade att sjelfva framgent underhålla desamma så länge sågverken begagnade sig af dem;

7:o) att utom de vagnar, som erfordrades för den vanliga dagliga trafikens bestridande, ett antal extra gods- och plankvagnar skulle af staten tillhandahållas för att under den tid af året, då sjöfarten är öppen, kunna, såvidt möjligt vore, genast tillfredsställa trafikanternas transportbehof för sten, kol, trämassa m. m.;

8:o) att staten, som egde att såsom sina öfvertaga de ledbommar

och magasinsbyggnader, m. m., hvilka vore erforderliga för förvarandet af timmer och bjelkar vid ångkranen vid Marma samt vid det så kallade Flaket, åläge att för framtiden underhålla sagda anstalter och om verkets förvaring draga den försorg, som hittills ålegat bolaget;

9:o) att kostnaden för den staten sålunda åliggande förvaring af virket vid ångkranen och lossningsplatsen, samt för transporten till Söderhamn af samma virke, tillhoppa icke finge öfverstiga den nuvarande afgiften af 30 öre öfver hufvud per sågblock och af 90 öre öfver hufvud per bjelke;

10:o) att, i afseende å den frakt, som å en blifvande statsbana emellan Söderhamn och Bergvik kunde komma att erläggas för transporter af tyngre gods, såsom trävaror, malm, jern, pappersmassa, stenkol, träkol, cokes och kalk, det förbehåll gjordes att, för den händelse den för statens jernvägstrafik fastställda taxa af den 15 Oktober 1880 komme att framdeles höjas å bandelen Söderhamn—Bergviken, fraktbeloppen icke finge sättas högre än hvad den för transporter å bolagets kommunikationsled då gällande, den 16 November 1877 utfärdade, taxa, minskad med 30 procent, angåfve; och

11:o) att staten tillförsäkrade de vid bolagets jernväg nu anstälde personer enahanda tjänstebefattningar och löneförmåner som de för närvarande innehade, äfvensom att benådade personer medgåfves rätt till inträde såväl i statens jernvägstrafiks pensionsinrättning, som i nämnda trafiks enke- och pupillkassa, under vilkor att hvar och en af dem erlade den inträdesavgift samt alla de års- och uppflyttningsavgifter som vederbörande reglementen föreskrefve;

att i afseende å dessa vilkor Styrelserna öfver statens jernvägsbyggnader och för statens jernvägstrafik icke haft annat att erinra än: att *dels* Trafikstyrelsen ansett statens förhållande till bolaget i fråga om de i punkten 3:o omförmälda ombyggnadsarbetens utförande under den tid trafiken å banan påginge böra af Kongl. Maj:t bestämmas efter pröfning af förslag till öfverenskommelse mellan den statsmyndighet, som erhöle uppdrag att utföra ombyggnaden, och bolaget, samt nämnda öfverenskommelse grundas derpå, att den af bolaget förutsatta penningeersättning för banans öfverlåtande på staten derigenom icke rubbades; *dels* att begge styrelserna funnit punkterna 4:o och 5:o icke vara antagliga, utan plats för nya brädgårdar böra, på bekostnad antingen af Söderhamns stad eller af sågverksegarne, beredas på samma sida om stadsån, som hufvudbanan vore belägen, men de för åtkomsten af dessa brädgårdar erforderliga sidospår anläggas och bekostas af staten; *dels* att Trafikstyrelsen, som ensam utlätit sig öfver punkterna 7:o—11:o, funnit

den 7:de icke lämplig att i blifvande köpekontrakt intagas, såsom för sjelfva saken fullkomligt obehöflig, afstyrkt den 9:de och 10:de, samt, hvad angick den 11:te, väl förklarar hela personalen vid bolagets jernväg troligen kunna med högst få, om ens några, undantag finna användning i statens tjenst och i befattningar, närmast motsvarande deras nu innehafvande, men förmenat det icke vara möjligt att i detta afseende ikläda staten ovilkorlig förbindelse;

att, sedan Styrelsen öfver statens jernvägsbyggnader, med öfverlemnande af den uppgjorda planen för jernvägens framdragande från stadens vestra gräns till Stugsundet, förfrågat sig hos stadsfullmäktige i Söderhamn, huruvida staden vore villig att kostnadsfritt och utan ersättning af hvad namn och beskaffenhet som helst öfverlemna till staten all den mark, som för denna bandels anläggning erfordrades, *stadsfullmäktige*, uti en af utdrag utaf det hos stadsfullmäktige i ärendet förda protokoll åtföljd skrifvelse af den 24 December 1881, dels upplyst, att det område, som behöfdes för banans dragande genom staden, utgjorde sammanlagdt 1,853,580 qvadratfot, dels lemnat en utredning rörande värdet å denna mark och angående de kostnader i öfrigt, staden finge för banan vidkännas, m. m., dels ock tillkännagifvit, att staden förbunde sig, »att af den mark, som vore för utförande af jernvägen Kihlafors—Söderhamn erforderlig å stadens område från vestra egogränsen och till Stugsundet, utmärkt och begränsad med fina röda linier å Kaptenen Nordenfelts plankarta, *antingen* lemna till staten kostnadsfritt all stadens då egande mark och till hälften deltaga i kostnaderna för förvärfvandet af den öfriga, för jernvägen erforderliga, enskilde tillhöriga, mark med derå befintliga byggnader, *eller* ock lemna till staten all för jernvägen erforderlig mark inom stadens område, i enlighet med ofvan nämnda karta, emot det att staten med ett belopp af etthundrafemtio tusen kronor bidroge till förvärfvandet af den enskilde tillhöriga mark med derå varande byggnader, *allt emot vilkor*: att staten på sätt den funne lämpligast, förvärfvade den Söderhamns jernvägsaktiebolag tillhöriga jernväg emellan Söderhamn och Bergvik; att staden Söderhamn berättigades utan ersättning öfvertaga den mark, som af Söderhamns jernväg inom staden upptoges, äfvensom denna jernvägs inom Söderhamn varande byggnader; samt att staten vid 1882 års riksdag beslutade byggandet af en jernväg från Kihlafors till Söderhamn och Stugsund»; samt

att såväl *Styrelsen öfver statens jernvägsbyggnader* som *Styrelsen för statens jernvägstrafik* förordat antagande af det senare af ofvanberörda alternativ, under förbehåll att i den summa af 150,000 kronor, hvarmed

staten alltså skulle bidraga till förvärfvande af enskilde tillhörig mark med derå varande byggnader, inbegreps alla ersättningar af hvad namn och beskaffenhet de än vore, samt mot de af stadsfullmäktige uppställda vilkor för öfverlåtelsen icke haft något att erinra; hvarjemte styrelserna slutligen sanmanfört ofvan upptagna kostnader för hela den 3 mil 7,324 fot långa banan från Kihlafors till Stugsundet med allt hvad dertill hörde på följande sätt, nemligen:

för bandelen Kihlafors—Bergvik .....	Kr. 1,393,000: —
» ombyggnad af banan från Bergvik till Söderhamns stads vestra gräns .....	» 670,000: —
» bandelen Söderhamn—Stugsundet med sidospår m. m. ....	» 934,000: —
» rörlig materiel .....	Kr. 600,000
med afdrag af hvad genom försälj- ning af de i köpet ingående loko- motiv, vagnar, skenor med tillbehör och inventarier m. m. påräknades inflyta .....	» 300,000 » 300,000: —
» inlösen af Söderhamn—Bergviks-banan	» 400,000: —
» återstoden den 1 Januari 1883 af stats- länet .....	» 319,016: 82
» expropriationskostnader inom Söder- hamns område .....	» 150,000: —

eller tillhopa Kr. 4,166,016: 82,

hvarifrån kunde komma att afgå, derest Söderhamns jernvägsaktiebolag tillförbundes att ersätta kostnaden för sidospåret från Kihlafors till lastbryggan vid sjön Bergviken, hvilket Trafikstyrelsen dock ansett icke böra ifrågakomma, ytterligare omkring .....

Kr. 66,000: —

då hela kostnaden i rundt tal blefve ..... Kr. 4,100,000: —, och har slutligen Styrelsen för statens jernvägstrafik, med varmt förordande af det föreliggande förslaget och dess skyndsamma utförande, såsom synnerligen viktigt för den framtida utvecklingen af statens jernvägstrafik, uttalat sig angående tiderna för utbetalning af de till byggnadsföretaget erforderliga statsmedel och om ordnandet af förhållandet mellan Styrelsen och Söderhamns jernvägsaktiebolag under byggnadstiden.

Efter erhållen kännedom om de anmärkningar, som af Styrelserna öfver statens jernvägsbyggnader och för statens jernvägstrafik blifvit, enligt hvad i det föregående finnes angifvet, framställda mot vissa af de vid bolagsstämman den 24 Augusti 1881 uppställda vilkor för öfverlåtelse till staten af jernvägen Söderhamn—Kihlafors, hade *styrelsen för Söderhamns jernvägsaktiebolag* den 7 Mars 1882, på grund af bolagsstämmans åt styrelsen lemnade bemyndigande, beslutit: A) att, — som Marina sågverksaktiebolag, Bergviks och Ala aktiebolag samt Kihlafors jernverksaktiebolag medgifvit, att dessa bolags på norra sidan om stadsån belägna brädgårdar komme, derest statsbanas anläggande emellan Kihlafors och Söderhamn af då församlade Riksdag beslutades, att på bolagens egen bekostnad sist inom 5 år från och med år 1883 flyttas till södra sidan af stadsån och det så kallade Flaket, *med förbehåll att Söderhamns stad*, på sätt dess fullmäktiges protokoll för den 17 Augusti 1881 innebure, tillhandahölle bolagen andra nära vattnet belägna och någorlunda planerade platser söder om ån och Flaket med pårand i kanten, utanför hvilken borde vara muddradt till sådant djup, att lastade pråmar obehindradt kunde lägga till, *äfvensom att* nuvarande jernvägs-spåret ned till brädgårdarne norr om ån af staten bibehölles, utlades till bredspårigt och trafikerades till dess tiden för brädgårdarnes flyttning tilländagått, — styrelsen, å bolagets vägnar, under angifna förbehåll medgäfvde den ändring i 4:de och 5:te punkterna, att utläggande från den ifrågasatta statsbanan söder om ån af grenspår till åns norra sida med vexelspår och bispår icke vidare ifrågasattes, men deremot vidhölle det förbehåll i punkten 4:o), som innefattade åliggande för staten att anlägga sidospår till de å södra sidan af ån (deri inbegripet södra sidan af Flaket) belägna brädgårdar; B) att 7:de vilkoret finge utgå och C) vilkoren 9:o) och 10:o) jemväl förfalla; samt D) att förbehållet i punkten 11:o) om trafikchefens och bokförarens hos bolaget anställning i statens tjänst mot enahanda löneförmåner, som de hos bolaget innehade, likaledes finge förfalla.

Det hade varit min afsigt att omedelbart efter det ärendet, på sätt ofvan är nämndt, kommit i fullständigt skick och derefter hunnit undergå nödig beredning annåla detsamma inför Eders Kongl. Maj:t med hemställan, att Eders Kongl. Maj:t behagade till 1882 års då församlade Riksdag aflåta nådig proposition om inköp för statens räkning af jernvägen Söderhamn—Bergvik samt dennas ombyggande och utsträckande dels till Kihlafors och dels till Stugsundet; men Riksdagen hade, innan sådan beredning försiggått, redan så långt framskridit, att jag ansåg det icke vara lämpligt att föreslå Eders Kongl. Maj:t att då bringa frågan

under Riksdagens pröfning, dit den likväl, på grund af enskild motion, kommit utan att tillvinna sig afseende.

Den 12 September 1882 inkommo derpå till Eders Kongl. Maj:t särskilda, af behöriga bolagsstämmoprotokoll åtföljda ansökningar af *styrelsen för Söderhamns jernvägsaktiebolag*, dels om nådigt tillstånd att i enlighet med bifogade, af Majoren m. m. C. Adelsköld och Kaptenen m. m. A. F. O. Cederberg upprättade, plan- och profiliritningar omlägga sin berörda jernväg till samma spårvidd som statens och utsträcka densamma till Stugsund och Kihlafors, samt om rättighet att expropriera den för anläggningen erforderliga mark; dels ock om lånebidrag af en million kronor från de af 1881 års Riksdag till understöd för enskilda jernvägsanläggningar anvisade 5,000,000 kronor; och hade samtidigt härmed Bruksegaren Rettig och hans ofvan omförmälda medsökande i ingifven skrift återkallat sin den 17 December 1880 hos Eders Kongl. Maj:t gjorda ansökan om koncession för jernvägsanläggning emellan Kihlafors och Bergvik.

Nyssnämnda af Söderhamns jernvägsaktiebolags styrelse gjorda koncessions-ansökan öfverlemnades till Styrelsen för allmänna väg- och vattenbyggnader, som i utlåtande deröfver af den 30 September 1882 förklarade sig väl icke hafva något att erinra mot bifall till ansökningen i hvad den afsåg anläggning af ny jernväg från Kihlafors till Bergvik och ombyggnad af banan derifrån till Söderhamn, enligt den af Majoren Adelsköld och Kaptenen Cederberg utarbetade plan, men deremot i fråga om planen för åstadkommande af förbindelsen emellan Söderhamn och Stugsundet anmärkte utom annat: *att* banan, om den utlades enligt Cederbergs förslag, komme att genomskära och, derigenom att den på 13 ställen korsade vägar och gator i plan, i viss mån förstöra den enligt faststald byggnadsplan regelbundna stadsdel, som antagligen skulle inom kort uppstå på norra sidan af Söderhamns-ån, hvilken olägenhet dock kunde afhjelpas genom banans framdragande på södra sidan af ån enligt den af numera Landtmäteridirektören Nordenfelt gjorda utstakning; *att* dessutom den på norra sidan af ån nu befintliga jernvägsstationen, som enligt Cederbergs förslag skulle bibehållas, vore belägen i en lutning af 1:101 till 1:125 och icke kunde på sin nuvarande plats gifvas nödig förlängning och utvidgning; samt *att* jernvägsspåren komme att till största delen ligga emellan plankupplagen och hamnen till hinder vid lastning; anseende sig på grund häraf Styrelsen icke kunna tillstyrka nådigt gillande af planen i denna del, utan höra föreslå, att Nordenfelts förslag i stället fastställdes till efterrättelse, samt att, då ökade kostna-

der häraf skulle föranledas, sökande bolagsstyrelsen måtte lemnas tillfälle att härutinnan sig yttra.

Vid ärendets föredragning den 6 Oktober sistlidet år behagade ock Eders Kongl. Maj:t, som med afseende å hvad Styrelsen för allmänna väg- och vattenbyggnader anfört beträffande de ingifna plan- och profilitningarne icke fann skäl meddela bolaget tillstånd att i enlighet med dem utföra ifrågakomna jernvägsanläggning, anbefalla sin Befallningshafvande i Gefleborgs län att infordra yttrande ej mindre från stadsfullmäktige i Söderhamn, huruvida de, för den händelse Eders Kongl. Maj:t skulle finna skäligt hos Riksdagen göra framställning om anvisande af medel för byggande på statens bekostnad af jernväg från Kihlafors till Söderhamn och derifrån, i enlighet med Nordenfelts förslag, till Stugsundet, vore villige att på de vilkor, som omförmäldes i stadsfullmäktiges ofvanberörda skrifvelse den 24 December 1881 till Styrelsen öfver statens jernvägsbyggnader, afstå den för jernvägens sträckning genom staden erforderliga mark, än ock från styrelsen för Söderhamns jernvägsaktiebolag, huruvida styrelsen vidhölle de vid sammanträde den 7 Mars 1882 medgifna ändringar uti de af bolaget vid bolagsstämman den 24 Augusti 1881 bestämda, här ofvan omförmälda vilkor för dess öfverlåtande till staten af sin jernväg.

I anledning häraf insände Eders Kongl. Maj:ts nyssbemälda Befallningshafvande den 28 November 1882

*dels* en till Kongl. Maj:t stäld skrift, deruti *Söderhamns stadsfullmäktige*, med bifogande och återopande af utdrag utaf det hos stadsfullmäktige den 10 samma månad förda protokoll, tillkännagifvit, att, med ändring af beslutet den 24 December 1881, stadsfullmäktige af anförda skäl nu beslutit, att »staden förbinder sig att lemna till staten kostnadsfritt all stadens nämnde dag egande mark, som är för stambanan erforderlig å stadens område från vestra egogränsen till Stugsundet, utmärkt och begränsadt å för detta Distriktsingeniören Nordenfelts plankarta med röda fina linier, under följande vilkor, nemligen 1:o) att staten, på sätt den finner lämpligast, förvärfvar den Söderhamns jernvägsaktiebolag tillhöriga jernväg emellan Söderhamn och Bergvik; 2:o) att staten berättigas att utan ersättning öfvertaga den mark, som af Söderhamns jernväg för närvarande inom staden upptages, äfvensom samma jernvägs inom Söderhamn varande byggnader; 3:o) att 1883 års Riksdag anvisar medel till byggandet af en bredspårig jernväg från Kihlafors till Stugsundet; 4:o) att, vid jernvägens framdragande genom staden, i stället för den af för detta Distriktsingeniören Nordenfelt föreslagna bank, banan å sträckningen från och med Brogatan till och med Källgatan, bygges



på jernkolonner; samt 5:o) att å planen vid Stugsundet, hvarest staten eger anbringa och trafikera alla behöfliga spår, till staten för stationshus och bangård upplåtes endast oundgängligen behöfligt område, så att den betydliga rörelsen vid hamnen icke lider förfång deraf samt för staden tillräckliga upplagsplatser bibehållas»;

*dels* och utdrag af protokoll vid styrelsens för Söderhamns jernvägsaktiebolag sammanträde den 21 Oktober 1882, enligt hvilket styrelsen ville vidblifva sitt ofvannämnda beslut den 7 Mars samma år med följande tillägg, nemligen: (*i mom. A.*) derom att, — som Marma, Bergviks och Ala samt Kihlafors bolagen, i anseende dels till den dryga tid, som torde åtgå för utfyllning och anordning af nya betydliga brädgårdsplatser, dels till den stora kostnad för bolagen, som vore med flyttningen förenad, ansett sig för sina brädgårdars öfverflyttning till södra sidan om Söderhamnsån och Flaket böra utöfver dertill förut begärda fem år betinga sig den ytterligare tid, som för ändamålet kunde blifva erforderlig, dock icke öfver tio år från 1884 års början, förutsatt att anläggning af banan för statens räkning beslutades vid 1883 års riksdag, — jernvägsbolaget förbehölle sig, att jernvägsspåret till brädgårdarne norr om ån, sedan det af staten förändrats till bredspårigt, af staten trafikerades till dess brädgårdarne öfverflyttats, men icke i något fall längre än till 1893 års slut, samt att det affall från sågverken vid Marma och Bergvik, som vore nödvändigt till utfyllning i de nya brädgårdarne söder om ån och Flaket, skulle på statsbanan ditforslas mot en betalning af högst två kronor för hvarje vagnslast, och slutligen af ett nytt *moment E*), innehållande att »bolagets medgifvande af dess jernvägs försäljning till staten gälde härefter endast för det fall, att vid 1883 års riksdag beslut fattades om byggande af statsbana från Kihlafors till Stugsundet, så att, derest sådant beslut då icke komme till stånd, bolagets onförmälda medgifvande skulle till vidare kraft och verkan förfalla.»

I anledning af hvad sålunda förekommit anbefaldes Styrelsen för *allmänna väg- och vattenbyggnader* att afgifva förnyadt utlåtande i ärendet, och till åtlydnad häraf har Styrelsen i underdånig skrifvelse den 5 December sistlidet år andragit hufvudsakligen följande: att, *beträffande först de af stadsfullmäktige i Söderhamn* vid sammanträdet den 10 förutgående November uppställda vilkor för öfverlåtelse till staten af nödig mark till bandelen Söderhamn—Stugsundet, Styrelsen icke vid dem hade att erinra *annat, än: att* vid det under 2:o) upptagna syntes böra fogas ett tillägg derom, »att öfverlåtelsen skedde med all den rätt, hvarmed ifrågavarande mark blifvit till staten öfverlätet»; *att* den i punkten 4:o) påyrkade anläggningen af en viadukt i föreslagen utsträckning af 800

fort vore mindre nödvändig, hvaremot en kortare sådan, sträckande sig från och med Stationsgatan till och med Kyrkogatan och af 220 fots längd, skulle blifva både lämplig för gatutrafiken och prydligare till utseendet än en bank samt alltså tillstyrktes; och att, till bemötande af yrkandet 5:o), Styrelsen hänvisade till den nordenfeltska kartan, å hvilken det för spårutläggningarne och stationen behöfliga utrymmet blifvit med fina röda begränsningslinier utmärkt, och dervid tillade det förbehåll, att för bedrifvande af trafiken å banan erforderlig upplagsplats för stenkol måste kostnadsfritt tillhandahållas staten, som, på sätt redan i Styrelsens öfver statens jernvägsbyggnader utlåtande af den 1 Februari 1882 påyrkats, borde, mot erläggande till Söderhamns stad af 150,000 kronor i ett för allt, erhålla eganderätten till all för jernvägsanläggningen behöflig mark inom stadens område samt vara frikallad från ersättnings utgifvande för skada af hvad namn och beskaffenhet som helst, som genom jernvägsanläggningen kunde staden eller enskilda personer tillskyndas; samt, hvad dernäst anginge de förändrade vilkor, som *Söderhamns jernvägsaktiebolag* enligt protokoll den 31 sistförlidne Oktober bestämt för öfverlåtelse af sin jernväg till staten, att Styrelsen ansåge sig böra tillstyrka att, i stället för det gamla jernvägsspårets genom staden utvidgning till brädspårigt och trafikerande genom statens försorg till de norr om ån belägna brädgårdarne på sätt yrkadt blifvit, ett provisoriskt grenspår från en å kartan utmärkt punkt på det tillämnade hufvudspåret söder om ån finge, beräknadt att kosta 10,000 å 15,000 kronor, ledas öfver ån till brädgårdarne å norra sidan och sedermera trafikeras under den tid af högst tio år, som ansetts behöflig för brädgårdarnes förflyttning till södra sidan af ån.

Förnyadt utlåtande i frågan har jemväl infordrats och den 21 December nästlidet år i underdånighet afgifvits af *Styrelsen för statens jernvägstrafik*, som, med åberopande af sitt utlåtande den 2 Mars samma år och under instämmande i hvad Styrelsen för allmänna väg- och vattenbyggnader yttrat beträffande viadukten genom Söderhamn och det provisoriska grenspåret öfver ån till brädgårdarne på norra sidan deraf, lika med nyssnämnde Styrelse hemställt, att ingen inskränkning finge göras i det för bangården vid Stugsundet tillförene afsedda utrymme och att statsbanan derjemte måtte erhålla fri dispositionsrätt till passande plats för upplag af de för banans egna behof erforderliga stenkol och andra materialförråd, samt, beträffande Söderhamns jernvägsaktiebolags styrelsens vid sammanträdet den 21 Oktober 1882 framställda yrkande i fråga om transport mot högst två kronors afgift per vagn af affall till utfyllning vid brädgårdarne under högst tio år, yttrat, att det

syntes betänkligt att för så lång tid och utan annan inskränkning än den, tillgången på affallet bestämde, ikläda statens jernvägstrafik en dylik förbindelse, helst den erbjudna frakten icke utgjorde mera än  $33\frac{1}{3}$  à 25 procent af transportafgiften för träaffall på motsvarande väglängd enligt nu gällande taxa, men att det likväl, för så vidt sådant vore nödigt för tillvägabringande af nu ifrågavarande, för statens jernvägstrafik ytterst viktiga, omedelbara spårförbindelse emellan Norra stambanan och Bottenhafvet, torde vara skäl att i viss mån tillmötesgå det gjorda yrkandet, desto hellre som det måste ligga i denna trafiks intresse, att de nya brädgårdarne söder om ån blefve så tidigt som möjligt efter banans öppnande till Stugsundet ordnade; och har Styrelsen därför, då det icke vore möjligt att för närvarande i alla detaljer bestämma de villkor och förbehåll, som i detta hänseende blefve nödiga för att icke ådraga statens jernvägstrafik framtida förluster, framlagt förslag till vissa hufvudgrunder för en blifvande öfverenskommelse härom med Söderhamns jernvägsaktiebolag.

Slutligen hafva uti en till mig öfverlemnad skrift *stadsfullmäktige i Söderhamn* tillkännagifvit, att, på sätt ett bifogadt utdrag af det hos stadsfullmäktige den 22 December 1882 förda protokoll utvisade, stadsfullmäktige, på dertill gifven anledning, i så måtto förändrat sitt den 10 näst förutgående November fattade beslut i jernvägsbyggnadsfrågan, »att staden förbinder sig att emot ett af staten lemnadt bidrag af 150,000 kronor till staten öfverlemna all för statsbanan erforderlig mark inom stadens område från vestra egogränsen och till Stugsundet, utmärkt och begränsad å förre Distriktsingeniören m. m. L. M. Nordenfelts plankarta med röda fina linier, äfvensom att kostnadsfritt upplåta nödig mark för utläggning af det föreslagna provisoriska grenspåret från södra sidan om ån till brädgårdarne i den norra, till dessa brädgårdar hunnit öfverflyttas; — dock med förbehåll, att de för statens räkning uppgjorda köp af den i och för statsbanan behöfliga mark på staden öfverlåtas och emot säljarne fortfarande gälla, allt emot de fem villkor, som äro upptagna uti ofvannämnda beslut af den 10 November, och med följande tillägg och modifikation: dels att Kongl. Maj:t genom nådigt beslut före den 1 Oktober 1883 fastställer byggandet af ifrågavarande jernväg och dels att viadukten inskränkes från och med Stationsgatan till nuvarande Smäckbron eller Källgatan.»

---

Sammanfattar man nu hvad i detta ärende sålunda förekommit, så visar det sig:

att, enligt *Styrelsens för statens jernvägstrafik* åsigt, enda utvägen att bereda Norra stambanan den inkomst, som för densamma förnämligast påräknats, men hittills ingalunda vunnits nemligen, från Norrlands hufvudnäring — trävarurörelsen — vore att på lämpliga trakter anlägga från stambanan sådana utfartsvägar till skeppningsorterna, som på ett tillfredsställande sätt kunde betjena denna rörelse; att detta ingalunda vore förhållandet hvarken med jernvägen emellan Torpshammar och Sundsvall eller med den nuvarande kommunikationsleden Kihlafors—Söderhamn; att deremot en jernväg af samma spårvidd som stambanan och anlagd från Kihlafors till Söderhamn skulle blifva en sådan utfartsväg i rätta riktningen och icke förfela att, på samma gång den gagnade trävarurörelsen, höja den norrländska stambanans hittills svaga inkomster, jemte det den, såsom fallet vore med de enskilda jernvägarne i Helsingland, säkerligen skulle lemna ovanligt höga trafikinkomster; att, om ock det vore möjligt, att en dylik jernväg kunde genom enskildes företagsamhet komma till stånd, Styrelsen likväl ansåge, att staten icke borde, sedan den anlagt sin långa stambana genom Norrland, öfverlåta åt enskilde rätten att utföra nu ifrågavarande kompletteringslinie och derigenom fränsäga sig det betydliga tillskott i inkomst för stambanan, som af denna korta jernväg kunde förväntas; samt att alltså Styrelsen varmt förordade ett skyndsamt utförande af denna för statens jernvägstrafik och dess ekonomiska utveckling viktiga bana;

att *Styrelsen öfver statens jernvägsbyggnader* jemväl ansett tillkomsten af en jernvägsförbindelse, med samma spårvidd och trafikförmåga som stambanans, emellan Kihlafors och Söderhamn skola utöfva ett betydande inflytande på rörelsen å Norra stambanan;

att planer och kostnadsberäkningar dels för en jernvägsanläggning emellan Kihlafors och Bergviks station å Söderhamns jernvägsaktiebolags bana, dels för ombyggnad af detta bolags bana till bredspårig och utsträckande af densamma till Kihlafors å ena sidan och till Stugsundet å den andra, blifvit, på föranstaltande af förbemälda koncessionsökande, uppgjorda af Majoren C. Adelsköld och Kaptenen Cederberg;

att, sedan fråga uppstått om inköp för statens räkning af jernvägen emellan Söderhamn och Bergvik och densammas ombyggnad och utsträckning så väl till Kihlafors station å Norra stambanan, som till Stugsundet, dåvarande *Distriktsingenjören m. m. L. Nordenfelt* på befallning upprättat *plan och kostnadsförslag* i ämnet, utvisande att längden af banan emellan Kihlafors och Stugsundet skulle blifva 3 mil 7,324 fot och sammanräknade kostnaden för ombyggnads- och anläggnings-

arbetet uppgå till 2,997,000 kronor utom rörelsemateriel, för hvilken anskaffningskostnaden upptagits till 600,000 kronor;

att, efter föregångna underhandlingar, *Söderhamns jernvägsaktiebolag* beslutit under förutsättning att staten åtog sig utföra nyssberörda ombyggnads- och nyanläggningsarbete, att försälja sin jernväg med dertill hörande jordområde, byggnader, rullande materiel, inventarier samt ångbåts- och lastbryggor att af staten tillträdas å tid, som kunde varda framdeles bestämd, under vilkor:

1:o) att bolaget befriades från skyldigheten att gälda den vid öfverlåtelsen oguldna del af det från staten erhållna lån (primitivt 500,000 kronor), hvarå den 31 Oktober 1880 återstått 351,103 kronor 90 öre, samt att staten dessutom vid banans öfvertagande erlade till bolaget kontant 400,000 kronor;

2:o) att bolaget jemväl befriades från skyldigheten att (såsom det åtagit sig) återgälda anläggningskostnaden för bibanan från Kihlafors station till sjön Bergvikens strand (hvar till 59,000 kronor anvisats af staten) äfvensom från åliggandet att med ångbåt trafikera sjön Bergviken emellan Bergvik, Kihlafors och Landa;

3:o) att omläggningen af bolagets bana bedrefves på sådant sätt, att trafiken icke behöfde inställas å de tider af året, då den nu plägade ega rum;

4:o) att, — som *Marina sågverksaktiebolag*, *Bergviks* och *Ala aktiebolag* samt *Kihlafors jernvägsaktiebolag* åtagit sig, derest banan vid ombyggnaden komme att, enligt Nordenfelts plan, inom *Söderhamns* stads område förläggas å södra sidan af *Söderhamnsån*, och beslut om utförande häraf och af anläggningen i sitt hela omfång fattades vid 1883 års riksdag, att på egen bekostnad, sist inom tio år från 1884 års början, flytta sina på åns norra sida nu belägna brädgårdar till södra sidan af ån och det så kallade *Flaket*, förutsatt att staden tillhandahölle bolagen andra nära vattnet belägna och någorlunda planerade platser söder om ån och *Flaket* med pålränd i kanten, utanför hvilken borde vara muddradt till sådant djup, att lastade prämar obehindradt kunde der lägga till, — särskildt grenspår från hufvudspåret jemte erforderligt antal sidospår skulle på statens bekostnad ledas öfver ån till och förläggas utefter norra sidan af dessa bolags på norra sidan om ån nuvarande brädgårdar samt af staten trafikeras, till dess brädgårdarne öfverflyttats till södra sidan, men icke i något fall längre än till 1893 års slut; äfvensom att staten skulle anlägga sidospår till de på södra sidan af ån (deri inbegripet södra sidan af *Flaket*) belägna brädgårdar;

5:o) att det affall från sågverken vid Marma och Bergvik, som vore nödvändigt till utfyllning i de nya brädgårdarne söder om ån och Flaket, skulle på statsbanan ditforslas mot en betalning af högst 2 kronor för hvarje vagnslast;

6:o) att Bergviks och Ala aktiebolags samt Marma sågverksaktiebolags egna jernvägsspår vid sågverken blefve af staten försatta i det skick, Styrelsen för statens jernvägstrafik ansåge nödigt, hvaremot bolagen, som fortfarande skulle förblifva egare af dessa spår, ålåge att sjelfva framgent underhålla desamma, så länge sågverken begagnade sig af dem; och

7:o) att bolagets medgifvande att försälja sin jernväg till staten gälde endast för det fall, att vid 1883 års riksdag beslut fattades om byggande af statsbana från Kihlafors till Stugsundet;

att *stadsfullmäktige i Söderhamn* förklarar: att staden förbunde sig att emot ett af staten lemnadt bidrag af etthundra femtio tusen kronor öfverlåta till staten all för statsbanan erforderlig mark inom stadens område från vestra egogränsen och till Stugsundet, utmärkt och begränsad å förre Distriktsingeniören m. m. L. M. Nordenfelts plankarta med röda fina linier, äfvensom att kostnadsfritt upplåta nödig mark för utläggning af det provisoriska grenspåret från södra sidan om ån till brädgårdarne på den norra, tills dessa brädgårdar hunnit öfverflyttas till den södra, allt under förbehåll och vilkor:

a) att de för statens räkning uppgjorda köp af den i och för statsbanan behöfliga mark inom staden öfverlätas på staden och emot säljarne fortfarande gälde;

b) att staten, på sätt den funne lämpligast, förvärfvade den Söderhamns jernvägsaktiebolag tillhöriga jernväg emellan Söderhamn och Bergvik;

c) att staden berättigades att utan ersättning öfvertaga den mark, som af Söderhamns jernväg för närvarande inom staden upptoges, äfvensom samma jernvägs inom Söderhamn varande byggnader;

d) att 1883 års Riksdag anvisade medel till byggandet af en bredspårig jernväg från Kihlafors till Stugsundet;

e) att vid jernvägens byggande iakttoges att, i stället för å den af Distriktsingeniören Nordenfelt föreslagna bank, banan på sträckan från och med Stationsgatan till nuvarande Smäckbron eller Källgatan uppfördes å jernkolonner;

f) att å planen vid Stugsundet, hvarest staten egde anbringa och trafikera alla behöfliga spår, till staten för stationshus och bangård upp-

lätes endast oundgängligen behöfligt område, så att den betydliga rörelsen vid hamnen icke lede förfång deraf samt för staden tillräckliga upplagsplatser bibehölles; samt

g) att Eders Kongl. Maj:t skulle genom nådigt beslut före den 1 Oktober 1883 fastställa byggandet af ifrågavarande jernväg;

att *Styrelserna för statens jernvägstrafik och allmänna väg- och vattenbyggnader* samt *öfver statens jernvägsbyggnader* vid dessa vilkor haft intet annat väsentligt att erinra, än

att *de förstnämnda båda styrelserna* ansett en sådan inskränkning i statens rätt till utrymme vid Stugsundet, som i punkten f) här ofvan ifrågasatts, icke böra medgifvas, utan staten bibehållas vid det i Nordenfelts plan afsedda utrymme derstädes samt erhålla fri dispositionsrätt till upplagsplats för de vid banan behöfliga stenkol och andra materialförråd;

att *Trafikstyrelsen* dels förmenat statens förhållande till Söderhamns jernvägsaktiebolag i fråga om det i punkten 3:o) intagna vilkor böra af Eders Kongl. Maj:t bestännas efter pröfning af förslag till öfverskommelse i ämnet emellan den myndighet, som finge uppdrag utföra ombyggnaden af banan, och bolaget, samt nämnda öfverenskommelse grundas derpå, att den betingade penningeersättningen för banans öfverlåtande på staten derigenom icke rubbades; *dels ock att*, beträffande vilkoret i punkten 5:o), styrelsen, då det syntes betänkligt att dertill obetingadt lemna bifall, men det icke vore möjligt att i ärendets närvarande skick bestämma härvid nödiga förbehåll, trott sig böra inskränka sig till föresläende af följande hufvudgrunder i detta afseende, nemligen: att statens jernvägstrafik förbundest under en tid af 5 år, räknad från den dag, då styrelsen emottagit förvaltningen af hela den nya stambanan från Kihlafors till Stugsundet, låta från Bergviks och Marma sågverk på jernvägen befordra träaffall, afsedt till utfyllning i de nya brädgårdarne söder om ån och Flaket vid Söderhamn, mot en frakt af 2 kronor 50 öre för hvarje mer eller mindre, men ej öfver sin bärförmåga, lastad vagn, som levererades på närmaste intill den brädgårdsplats, der lasten skulle användas, befintliga banspår; allt under förbehåll: 1:o) *att* dessa transporter utfördes endast då tillgången på lokomotiv och vagnar sådant medgäfvade utan hinder för den allmänna trafiken; 2:o) *att* de vagnar, som för ändamålet uppställdes vid Bergviks och Marma sågverk, skulle på vederbörande sågverks bekostnad vara lastade inom 6 timmar och likaledes lossade inom 6 timmar efter ankomsten till den bestämda aflastningsplatsen vid Söderhamn; 3:o) *att* transporten, efter trafikbefälets be-

stämmelse, finge ske med ordinarie eller särskildt anordnade tåg; 4:o) att alla fraktbelopp för dessa transporter skulle betalas af det sågverksbolag, som afsändt lasten; samt att, om efter de 5 årens förlopp dylika affallstransporter vidare erfordrades för fyllning af de nya brädgårdarne, frågan då borde ånyo upptagas till pröfning efter sig då företeende onständigheter; samt

att Styrelsen för allmänna väg- och vattenbyggnader funnit ett tillägg böra göras vid det af stadsfullmäktige under c) här ofvan upptagna vilkor derom »att öfverlåtelsen skedde med all den rätt, hvarmed ifrågasvarande mark blifvit till staten öfverlåten».

---

Efter den redogörelse, som i det föregående lemnats för den behandling, som frågan om åstadkommande af en direkt jernvägsförbindelse mellan Norra stambanan vid Kihlafors och Stugsundet öfver Söderhamn undergått, torde det tillåtas mig angifva min egen uppfattning af detta viktiga ärende.

Till en början anser jag det då vara otvifvelaktigt, att den nyligen fullbordade kostbara Norra stambanan från Storvik till riksgränsen mot Norge först *då* skall kunna *rätt* gagna de vidsträckta landsdelar, den genomgår, när densamma medelst jernvägar af samma spårvidd och beskaffenhet i öfrigt som stambanan kommit i omedelbar förbindelse med de platser vid Bottenhafvet, derifrån redan nu utskeppas den väsentligaste delen af det inre landets hufvudprodukt, trävaror, likasom att denna stambana endast genom tillkomsten af sådana förbindelse- eller utfartsvägar skall kunna beredas den väl behöfliga inkomst, som påräknats, men icke vunnits, just från trävarurörelsen, och hvilken icke kan af annan trafik i nämnvärd mån uppvägas. Väl må det vara sant, att en icke ringa inkomst tillflyter statsbanan genom transporter å tvärbanan till Torpshammar af virke, som derifrån befordras vidare på den smalspåriga jernvägen till Sundsvall, men det torde icke vara obekant, att denna transportled hvarken i sitt närvarande skick motsvarar det behof af fortskaffningsmedel, som redan förefinnes der i orten, eller lemnar stambanan den behållning, som skulle komma densamma till del, om äfven linien Torpshammar—Sundsvall tillhörde staten och hade samma spårvidd som den öfriga tvärbanan; och hvad beträffar den sträcka af Gefle—Dala-banan, som i söder förenar stambanan vid Storvik med Gefle och hafvet, lärer det lätt inses, att läget af denna utfartsväg icke är och



icke kan blifva af synnerlig betydelse för virkestransporter från de nordligare delarne af stambanan.

I fråga åter om de båda hamnar vid Hudiksvall och Söderhamn, som genom sin belägenhet skulle företrädesvis lämpa sig för emottagande till utförsel af betydliga qvantiteter skogsprodukter från de vidsträckta områden, som genomskäras af den uppåtgående stambanan genom Norrland, så förekommer visserligen, att den förra af dessa hamnar möjligen kan utan statens mellankomst beredas nu saknad direkt jernvägsförbindelse med stambanan, alldenstund Eders Kongl. Maj:t dels den 26 Maj 1882 beviljat Hudiksvalls jernvägsaktiebolag koncession för anläggning af en bredspårig jernväg från ändpunkten vid Näsvisken af bolagets smalspåriga bana till stambanan i närheten af Ljusdals station, dels ock den 22 September nyssnämnda år fastställt plan för ombyggnad till bredspårig af bolagets bana emellan Hudiksvall och Näsvisken; samt att, hvad beträffar den senare hamnens förenande genom jernväg med stambanan, Söderhamns jernvägsaktiebolag under September månad sistlidet år, på sätt ofvan är nämnt, sökt nådigt tillstånd att till bredspårig ombygga sin smalspåriga jernväg emellan Söderhamn och sjön Bergviken samt att derefter utsträcka densamma å ena sidan till stambanan vid Kihlafors och å den andra från Söderhamn till Stugsundet; men någon säkerhet förefinnes icke, att den koncessionerade linien Hudiksvall—Ljusdal kommer till utförande, och ansökningen af Söderhamns jernvägsaktiebolag blef af Eders Kongl. Maj:t den 6 Oktober 1882 afslagen på grund af de anmärkningar, som Styrelsen för allmänna väg- och vattenbyggnader framställt mot vissa delar af de ingifna ritningarne för jernvägsanläggningen.

Vid sådant förhållande och då jag anser hvarje uppskof med åstadkommande åtminstone af den senare utfartsvägen från stambanan, eller den från Kihlafors till Söderhamn och Stugsundet, böra, så vidt möjligt, undvikas, då just denna utfartsväg sammanställande ansetts af styrelserna för statens jernvägstrafik och öfver statens jernvägsbyggnader såsom framför någon annan vigtig och lämplig, då det pris af mindre än 700,000 kronor, hvartill Söderhamns jernvägsaktiebolag förklarar sig villigt öfverlåta till staten sin jernväg, måste anses ganska billigt, helst jernvägen, enligt allmän svensk jernvägsstatistik för år 1880, då kostat bolaget 805,993 kronor per bannmil eller för banan i sin helhet 1,128,390 kronor och samma år lemnat en inkomst af 164,475 kronor per bannmil, motsvarande, efter afdrag af driftkostnaden 79,334 kronor per bannmil, ett öfverskott öfver driftkostnaden i förhållande till det totala byggnadskapitalet af 8,56 procent (hvilket öfverskott exem-

pelvis år 1872 utgjort icke mindre än 16,33 procent) samt då jag dessutom lika med Trafikstyrelsen hyser den åsigt, att staten icke bör öfverlåta åt den enskilda företagsamheten rättigheten att utföra denna förbindelseled, — hvilken redan i sitt nuvarande skick och ehuru den jernväg, som deri ingår, hvarken når till stambanan eller trafikeras under längre tid af året än då sjön Bergviken är isfri, likväl kan uppvisa en sådan nettobehållning som den nämnda, — och detta så mycket mindre som staten dymedelst beröfvar sig sjelf det betydliga tillskott till stambanans svaga inkomster, som, att sluta från det anförda, utan tvifvel kan förväntas af rörelsen å en till Söderhamn och Stugsundet direkt ledande bredspårig jernväg från Kihlafors, kan jag icke annat än tillråda, att staten utan dröjsmål inköper Söderhamn—Bergviksbanan och sjelf verkställer det om- och nybyggnadsarbete, som för åstadkommande af denna jernväg erfordras.

Mot den plan med kostnadsberäkning, som för en sådan jernvägsanläggning blifvit af nuvarande Landtmäteridirektören L. Nordenfelt uppgjord och af Styrelsen öfver statens jernvägsbyggnader framlagd, har annan anmärkning icke framstälts än att stadsfullmäktige i Söderhamn önskat, att jernvägen, i stället att å en del af sin sträckning genom staden framföras på en bank, måtte uppföras å jernkolonner, en förändring, som icke lär möta något egentligt hinder. Kostnadsberäkningen, mot hvilken jag icke finner något att erinra, upptager såsom ofvan nämnts:

för bandelen Kihlafors—Bergvik .....	kronor 1,393,000	
» » Bergvik—Söderhamns stads vestra gräns .....	» 670,000	
» » derifrån till Stugsundet .....	» 934,000	2,997,000;
» inlösen af jernvägen emellan Söderhamn och Bergvik .....	400,000;	
» inlösen af jord inom Söderhamns stad .....	150,000;	
samt för inköp af rörlig materiel .....	kronor 600,000,	
hvilken summa dock anses kunna genom försäljning af den Söderhamns jernväg, om den inköpes, åtföljande materiel, skenor och inventarier minskas med .....	» 300,000	300,000,
	således inalles kronor 3,847,000,	
hvertill får läggas återstoden af det Söderhamns jernvägsaktiebolag beviljade statslån, uppgående den 31 Oktober 1885 till .....	» 291,763: 51.	

Icke heller synas mig de af Söderhamns jernvägsaktiebolag uppställda vilkor för öfverlåtelse till staten af bolagets jernväg eller de förbehåll, Söderhamns stadsfullmäktige fäst vid sitt medgifvande att upplåta den för anläggningen af banan till Stugsundet erforderliga mark, föranleda annan väsentlig anmärkning, än hvad beträffar yrkandet att vid Stugsundet skulle åt staten upplåtas endast oundgängligen behöfligt område för stationshus och bangård; delande jag den af styrelserna för statens jernvägstrafik och öfver statens jernvägsbyggnader uttalade mening, att någon inskränkning i det enligt Nordenfelts plan afsedda utrymme för bangård m. m. vid Stugsundet icke bör medgifvas.

I fråga om sättet för utförandet af anläggningen och tiden för dertill erforderliga medels utbetalning har Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen uti en mig lemnad promemoria af den 20 dennes föreslagit: att bandelarne Kihlafors—Bergvik och Söderhamn—Stugsundet skulle samtidigt påbörjas; att fullbordandet deraf, om förberedande åtgärder kunde redan innevarande år vidtagas, borde medhinnas inom utgången af år 1885; att vid den tid sistnämnda år, då vintern inträdde, ombyggnaden af banan emellan Söderhamn och Bergvik borde företagas och arbetet så bedrifvas, att denna bandel i slutet af Maj eller början af Juni 1886 kunde sammanbindas med de båda andra bandelarne; samt att, under denna förutsättning, af de nödiga penningemedlen behöfde vara tillgängliga:

under år 1883 .....	Kr.	500,000;
» » 1884 .....	»	1,500,000;
» » 1885 .....	»	1,600,000

och år 1886 återstoden; finnande jag mot detta förslag intet att invända.

På grund af hvad jag sålunda anfört, tillstyrker jag i underdånighet, att Eders Kongl. Maj:t måtte medelst nådig proposition föreslå nu församlade Riksdag:

*dels att medgifva*, att den Söderhamns jernvägsaktiebolag tillhöriga jernväg emellan Söderhamn och sjön Bergvikens östra strand må för statens räkning inköpas och till staten afträdas den 1 November 1885 mot ett kontant penningebelopp af 400,000 kronor och eftergift såväl af hvad vid jernvägens afträdande till staten återstår oguldet af det bolaget beviljade statslån, beräknadt att den 31 Oktober 1885 utgöra kronor 291,763: 51 öre, som ock af bolagets skyldighet att återgälda anläggningskostnaden för bibanan från Kihlafors till sjön Bergvikens strand och att med ångbåt efter nämnda tid trafikera sjön Bergviken emellan Bergviks jernvägsstation, Kihlafors och Landa;

*dels att godkänna* de af Söderhamns jernvägsaktiebolag i öfrigt upp-

ställda förberörda vilkor för öfverlåtelse till staten af bolagets jernväg, med den ändring blott, att de af Styrelsen för statens jernvägstrafik föreslagna hufvudgrunder för bestämmelser angående forsling på statsbanan af och fraktersättning för affall från Marma och Bergviks sågverk till Stugsundet skola iakttagas;

*dels att gilla* de vilkor och förbehåll, som stadsfullmäktige i Söderhamn fäst vid sitt beslut att emot ett bidrag af 150,000 kronor öfverlåta till staten all den mark inom staden från vestra egogränsen till Stugsundet, som för statsbanan och för det provisoriska grenspåret till brädgårdarne norr om ån erfordras, med iakttagande endast att ingen inskränkning må göras i det område vid Stugsundet, som å Landtmäteridirektören m. m. L. M. Nordenfelts plankarta finnes med fina röda linier utmärkt och i öfrigt kan blifva för staten behöfligt till upplagsplats för kol och materialier;

*dels att besluta* att denna jernväg derefter skall ombyggas till bredspårig och utsträckas å ena sidan från Bergviks station till Kihlafors station å statsbanan och å den andra från Söderhamn till Stugsundet, allt i hufvudsaklig öfverensstämmelse med den af Nordenfelt uppgjorda plan samt i den ordning Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen föreslagit;

*dels att bevilja* det till gäldande af förenämnde köpeskilling och af lösen för mark inom Söderhamn samt till utförande af ombyggnads- och nybyggnadsarbetena jemte anskaffandet af rörlig materiel erforderliga anslag af sammanlagdt 3,847,000 kronor;

*dels ock slutligen* att af dessa medel anvisa till utgående

under år 1883 .....	Kr.	500,000;
» » 1884 .....	»	1,500,000;
» » 1885 .....	»	1,600,000;
och under år 1886 återstående .....	»	247,000».

Hvad föredragande Departementschefen sålunda tillstyrkt, deri Statrådets öfriga ledamöter instämde, behagade Hans Maj:t Konungen i nåder gilla samt befalla, att i enlighet dermed nådig proposition till Riksdagen skulle aflåtas, så lydande som bilagan Litt. A. till detta protokoll utvisar.

Ex protocollo

*Axel Hegardt.*