

## N:o 19.

Ank. till Riksd. Kansli den 1 Mars 1883. kl. 5 e. m.

*Utlåtande, i anledning af Kongl. Maj:ts förslag dels om jernvägsbyggnader för statens räkning och dels om inköp af jernvägen mellan Söderhamn och sjön Bergviken.*

(R. A.)

Stats-Utskottet får härmed afgifva yttrande öfver de vid innevarande riksdag af Kongl. Maj:t väckta, till Utskottet remitterade förslag om beviljande af anslag till jernvägsbyggnader för statens räkning samt om inköp af jernvägen mellan Söderhamn och sjön Bergviken.

*A) Angående fortsättning af stambanan mellan Bräcke och Sollefteå.*

Riksdagen beslöt år 1881, att en stambana af samma spårvidd och trafikförmåga som de öfriga stambanorna genom Norrland skulle anläggas med utgångspunkt från Bräcke station eller lämplig punkt i dess närhet och, med genomlöpande af de orter och ställen, Kongl. Maj:t kunde finna godt närmare bestämma, framföras till Helgumsjön och vidare till Sollefteå eller annan tjenlig punkt i närheten deraf vid Ångermanelfven, samt beviljade för påbörjandet af denna stambana, som utgjorde 13,4 mils längd och beräknats kosta 11,250,000 kronor, för år 1882 ett anslag af 2,000,000 kronor.

Efter det Kongl. Maj:t fastställt banans riktning och förordnat, att den skulle utgå från Bräcke öfver Hässjö och Helgumsjön till Sollefteå, beviljade 1882 års Riksdag till arbetenas fortsättning ytterligare 2,000,000 kronor.

Uti en till Statsrådet och Chefen för Civildepartementet aflåten promemoria af den 8 sistlidne December har chefen i styrelsen öfver

statens jernvägsbyggnader anført att, som arbetena å stambanan emellan Bräcke och Sollefteå under år 1882 så framskridit, att med de för år 1883 af Riksdagen anvisade medel, 2,000,000 kronor, terrassering och skenläggning af banan syntes kunna under året framföras ända till Håssjö station, 6 mil 10,000 fot från Bräcke, arbetena under år 1884 måste utsträckas 2 till 3 mil längre öster ut derifrån; att på denna sträcka banan komme att vid det så kallade *Döda fallet* (8 mil från Bräcke) föras öfver Indalselven medelst en storartad och kostsam brobyggnad, hvars utförande kräde en längre tid och hvilken därför under år 1884 måste påbörjas; samt att så väl af denna anledning som för jernvägsarbetenas ändamålsenliga bedrifvande i öfrigt, och på det till styrelsen för statens jernvägstrafik måtte kunna öfverlemnas det för anskaffande af rörelsemateriel till bandelen Håssjö—Bräcke beräknade belopp af 346,500 kronor, ett anslag af 2,500,000 kronor för arbetenas fortsättning under år 1884 å ifrågakvarande stambana erfordrades.

I öfverensstämmelse härmed har Kongl. Maj:t i den afgifna propositionen angående statsverkets tillstånd och behof föreslagit Riksdagen att till fortsättning af arbetena å stambanan mellan Bräcke och Sollefteå för år 1884 anvisa ett anslag af 2,500,000 kronor.

Uti den till 1881 års Riksdag afgifna statsverkspropositionen, i hvilken Kongl. Maj:t föreslog ifrågakvarande stambanas byggande, begärde Kongl. Maj:t — efter det styrelsen öfver statens jernvägsbyggnader förklarar sig anse det ändamålsenligt att tiden för banans färdigbyggande bestämdes till tre, högst fem år, samt Statsrådet och Chefen för Civildepartementet funnit arbetet lämpligast böra utföras på en tid af omkring fem år — ett anslag till anläggningens påbörjande för år 1882 af 2,500,000 kronor. Riksdagen åter, som, på sätt dess underdåniga skrifvelse den 27 April 1881 (N:o 64) gifver vid handen, ansåg en öfvergång från jernvägsarbetenas bedrifvande i dåvarande betydliga omfång böra beredas genom årligt användande af ett mindre betydligt jernvägsanslag, fann ett belopp af 2,000,000 kronor vara för ändamålet tillräckligt och beviljade, såsom ofvan nämnts, för hvarterdera af åren 1882 och 1883 endast denna summa, 2,000,000 kronor.

Det hade enligt Utskottets åsigt visserligen varit önskligt, att anslaget äfven för år 1884 kunnat till samma belopp begränsas. Utskottet anser sig likväl ega giltig anledning att tillstyrka anvisande särskildt och undantagsvis för detta år af det något högre belopp, hvilket Kongl. Maj:t begärt. Såsom ofvan förmållts, ingå nemligen deri 346,500 kronor, afsedda att till styrelsen för statens jernvägstrafik öfverlemnas för anskaffande af rörelsemateriel till den 6 mil 10,000 fot långa bandelen

Håssjö—Bräcke. Efter afdrag häraf skulle såsom rent arbetsanslag återstå 2,153,500 kronor. Det belopp, hvarmed denna summa öfverskjuter de hittills årligen anvisade 2,000,000 kronor, är jemförelsevis mindre betydligt, och dess beviljande synes lämpligt med hänsyn dertill, att under år 1884 den kostsamma brobyggnaden öfver Indalselfven måste påbörjas. Bestridandet af denna särskilda kostnad medför naturligtvis en minskning i de medel, som kunna för det öfriga jernvägsbyggandet användas, men en sådan minskning lär för det närvarande ej kunna i någon betydligare mån ega rum utan att derigenom åstadkommes ett oproportionerligt förhållande mellan den tjenstepersonal, som i anledning af de svåra arbetena å den återstående delen af jernvägslinien i allt fall ännu måste bibehållas, och den egentliga arbetarepersonalen.

I sitt vid 1881 års riksdag afgifna utlåtande N:o 40 antydde Stats-Utskottet sin åsigt om lämpligheten af ifrågavarande jernvägs byggande under en tid af sex eller sju år och med en jemförelsevis mindre, årlig byggnadskostnad; och då Riksdagen, i öfverensstämmelse med Stats-Utskottets förslag, såsom ofvan nämnts, nedsatte anslagsbeloppet för år 1882 från 2,500,000 kronor, som begärts under den i statsrådsprotokollet angifna förutsättning af arbetets utförande på en tid af omkring fem år, till 2,000,000 kronor, synes tvifvels utan Riksdagens afsigt med årsanslagets minskande hafva varit, bland annat, att i förhållande derefter utsträcka arbetstiden i dess helhet. Efter beviljande för år 1884 af 2,500,000 kronor skulle af det beräknade kostnadsbeloppet i dess helhet återstå 4,750,000 kronor, mot hvilkas fördelning på ytterligare tre år något hinder ej lär kunna möta.

I betraktande således deraf att anslagets af särskilda, här ofvan angifna skäl föranledda bestämmande för nästkommande år till 2,500,000 kronor ej i och för sig behöfver leda till något väsentligt förkortande af den arbetstid, Riksdagen synes vid denna jernvägsanläggnings beslutande hafva förutsatt, eller kunna utgöra skäl att äfven för de efter 1884 följande åren anvisa högre belopp än för åren 1882 och 1883 beviljats, hemställer Utskottet

1:o

att, med bifall till Kongl. Maj:ts förslag, Riksdagen må för fortsättning af arbetena å stambanan mellan Bräcke och Sollefteå för år 1884 anvisa ett anslag af 2,500,000 kronor.

B) *Angående inköp af jernvägen mellan Söderhamn och sjön Bergviken samt denna jernvägs ombyggnad och utsträckning å ena sidan till Kihlafors och å andra sidan till Stugsundet.*

I en den 26 sistlidne Januari till Riksdagen aflåten nådig proposition (N:o 26) har Kongl. Maj:t föreslagit 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 villkor 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 villkor 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 åttahundrafyratiosju 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.

Af det den nådiga propositionen bifogade statsrådsprotokoll inhemtas, bland annat, att *styrelsen för statens jernvägstrafik* den 16 December 1880 till Kongl. Maj:t inkommit med ett underdånigt memorial angående trafiken på norra stambanan och åtgärder till dess upphjelpande, hvilket utlåtande, närmast med afseende på frågan om en förbindelse mellan stambanan och Söderhamn, innehåller hufvudsakligen, 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 pråmar 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 banmil mot utskeppningsorten; att alltså första vilkoret för att blifva delaktig af den förtjenst, trävarurörelsen i dessa trakter nödvändigtvis skulle bringa jernvägar, anlagda i de rättningar, 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 stambanadel 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 flere hundra kilometer långa bana i Norrland, derjemte skulle åt den enskilda industrien öfverlåta sin rätt att anlägga de vigtiga kompletteringslinierna, hvilka utan tvifvel blefve mer inbringande än någon af stamlinierna, 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 nycklarne till det problem, staten hade att lösa vid fullföljandet af stambanebyggnaderna i dessa trakter.

I anledning af en utaf Hudiksvalls stadsfullmäktige gjord ansökan, att Kongl. Maj:t måtte anbefalla vidtagande af åtgärder till utrönande, huruvida en jernvägsförbindelse lämpligen borde anordnas mellan norra stambanan i närheten af Hybo i Ljusdal och hamnen i Hudiksvall, uttalade derefter i infordradt underdånigt utlåtande af den 30 December 1880 *styrelsen öfver statens jernvägsbyggnader* sin på anförda skäl grundade åsigt, att jernväg emellan Hudiksvall och Hybo icke lämpligen bör för stambanetrafiken 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 styrelsen i sådant hänseende: att, då den uppåtgående stambanan från Kihlafors station ända till Ljusdal, eller på en sträcka af 7,4 mil, följde Ljusneelfvens 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 flere afseenden, som transporten å jernbanan 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 försägdadt eller såsom sågblock, skulle med fördel kunna fraktas å jernvägen; samt att härförutom den för skogshandteringen eftersträfvansvärda för-

delen skulle vinnas, att mindre skogsegare kunde anlägga sågverk på lämpliga ställen utmed stambanan och begagna jernvägarne för transporten af de förädlade skogsprodukterna till utskeppningsorten.

Kongl. Maj:t anbefalde härefter under den 30 April 1881 styrelsen öfver statens jernvägsbyggnader *dels* att anställa undersökningar för anläggande af en grenbana mellan Kihlafors och Söderhamn med utsträckning till stadens hamnplats Stugsundet, *dels ock* att, efter underhandling med Söderhamns jernvägsaktiebolag, inkomma med uppgift, huruvida och under hvilka villkor nämnda bolag kunde vilja öfverlåta sin jernväg emellan Söderhamn och Bergvik till staten. Sedan till följd häraf styrelsen låtit genom då varande distriktsingeniören, numera Landtmäteridirektören m. m. 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 jemte öfriga i den Kongl. propositionen närmare omförmälda handlingar inhämtas 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 flere arbeten, hvilket allt upptagits till en kostnad af 670,000 kronor, motsvarande utan 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, 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, ånguppforderingsverk för timmer, bostadslägenheter för tjenstemän 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 vara bestämd, under vilkor, sådana de efter fortsatta, i den nädiga propositionen närmare omförmälda underhandlingar blifvit af bolagets styrelse medelst beslut den 7 Mars och den 21 Oktober 1882 ändrade,

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 Marma sågverksaktiebolag, Bergviks och Ala aktiebolag samt Kihlafors jernverksaktiebolag 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 pårand i kanten, utanför hvilken borde vara muddradt till sådant djup, att lastade pråmar 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 nu varande 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 bygande af statsbana från Kihlafors till Stugsundet;

att *stadsfullmäktige i Söderhamn* i en skrifvelse den 24 December 1881 upplyst, att det område, som behöfdes för banans dragande genom staden, utgjorde sammanlagdt 1,853,580 kvadratfot, samt derjente dels i nyssnämnda skrifvelse, dels enligt särskilda, under de fortsatta förhandlingarne den 10 November och den 22 December 1882 fattade beslut förklarar:

att staden förbunde sig att emot ett af staten lemnadt bidrag af etthundrafemtio 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. 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 villkor:

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

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

att *styrelserna för statens jernvägstrafik och allmänna väg- och vattenbyggnader samt öfver statens jernvägsbyggnader*, enligt utlåtanden, hvilka afgifvits, af styrelsen för statens jernvägstrafik den 2 Mars och den 21 December, af styrelsen för allmänna väg- och vattenbyggnader den 5 December och af styrelsen öfver statens jernvägsbyggnader den 2 Februari, allt år 1882, 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 Kongl. Maj:t bestämmas efter pröfning af förslag till öfverenskommelse i ämnet emellan den myndighet, som finge i uppdrag utföra ombyggnaden af banan, och bolaget, samt nämnda öfverenskommelse grundas derpå, att den betingade penningersättningen 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 föreslående 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 närmast 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 medgafve 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 bestämelse, finge ske med ordinarie eller särskildt anordnade tåg; 4:o) att alla fraktkelopp 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 å nyo upptagas till pröfning efter sig då företeende omständigheter; samt

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

---

Vid ifrågarvarande ärendes föredragning inför Konungen i Statsrådet, har, på sätt ofvan åberopade statsrådsprotokoll innehåller, *Statsrådet och Chefen för Civildepartementet*, för att angifva sin uppfattning af det viktiga ärendet, yttrat följande:

»Till en början anser jag det 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 påräk-

nats, 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 järnvägen 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, lär 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 quantiteter 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 järnvägsförbindelse med stambanan, alldenstund Eders Kongl. Maj:t dels den 26 Maj 1882 beviljat Hudiksvalls järnvägsaktiebolag koncession för anläggning af en bredspårig järnväg från ändpunkten vid Näsviken 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 Näsviken; samt att, hvad beträffar den senare hamnens förenande genom järnväg med stambanan, Söderhamns järnvägsaktiebolag under September månad sistlidet år sökt nådigt tillstånd att till bredspårig ombygga sin smalspåriga järnväg emellan Söderhamn och sjön Bergviken samt att der efter 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 ansöknings af Söderhamns järnvägsaktiebolag 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 järnvägsanläggningen.

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 möj-

ligt, undvikas, då just denna utfartsväg sammanstämmande 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 banmil eller för banan i sin helhet 1,128,390 kronor och samma år lemnat en inkomst af 164,475 kronor per banmil, motsvarande, efter afdrag af driftkostnaden 79,334 kronor pr banmil, ett öfverskott öfver driftkostnaden i förhållande till det totala byggnadskapitalet af 8,56 procent (hvilket öfverskott exempelvis 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—Bergviks-banan 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 Nordenfelt uppgjord och af styrelsen öfver statens jernvägsbyggnader framlagd, har annan anmärkning icke framställts, 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:

för bandelen Kihlafors—Bergvik .....	kronor 1,393,000
» » Bergvik—Söderhamns stads	
vestra gräns .....	» 670,000
» » derifrån till Stugsundet .....	» 934,000
	<u>2,997,000;</u>
	Transport 2,997,000;

	Transport	2,997,000;
för 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 för- säljning af den Söderhamns jernväg, om den inköpes, åtföljande materiel, skenor och inventarier minskas med .....	»	300,000 300,000,
	således inalles kronor	3,847,000;
hvar till får läggas återstoden af det Söderhamns jernvägsaktiebolag beviljade statslån, uppgå- ende den 31 Oktober 1885 till .....	»	291,763: 51.

icke heller synas mig de af Söderhamns jernvägsaktiebolag upp-  
ställda villkor för öfverlåtelse till staten af bolagets jernväg eller de för-  
behåll, Söderhamns stadsfullmäktige fäst vid sitt medgifvande att upp-  
låta 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 me-  
ning, att någon inskränkning i det enligt Nordenfelts plan afsedda ut-  
rymme för bangård m. m. vid Stugsundet icke bör medgifvas.»

I fråga om sättet för anläggningens utförande och tiden för der-  
till erforderliga medels utbetalning har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen  
i en till Statsrådet och Chefen för Civildepartementet aflemnad prome-  
moria af den 20 sistlidne Januari anført och föreslagit, att bandelarne  
Kihlafors—Bergvik och Söderhamn—Stugsundet skulle samtidigt påbör-  
jas; att fullbordandet deraf, om förberedande åtgärder kunde redan inne-  
varande 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 bedrif-  
vas, att denna bandel i slutet af Maj eller början af Juni 1886 kunde  
i färdigt skick sammanbindas med de öfriga bandelarne, och hela banan  
då för allmän trafik upplåtas; 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.

Det till Söderhamns jernvägsaktiebolag utgifna statslån beviljades, till ursprungligt belopp af 500,000 kronor, af Rikets Ständer vid 1856—1858 års riksdag och skall, enligt de för lånet nu gällande bestämmelser, förräntas och amorteras medelst en annuitet af fem procent å ursprungliga beloppet, af hvilken annuitet fyra procent beräknas såsom årlig ränta för hvad af lånet derförinnan icke godtgjorts, och återstoden utgör kapitalafbetalning.

Söderhamns jernvägsaktiebolags i den Kongl. propositionen omförmälda skyldighet *dels* att, derest Söderhamns stad blefve genom jernväg direkt förbunden med Kihlafors station, och Kongl. Maj:t då funne det icke vara med fördel för staten förenligt att sidospåret från Kihlafors till Bergviken med tillhörande bispår vidare bibehölles och trafikerades, i anledning deraf på stadgadt sätt till staten utgifva ersättning, *dels* att med ångbåt trafikera sjön Bergviken mellan Bergviks station, Kihlafors och Landa, grundar sig på de villkor, 1878 års Riksdag, med bifall till Kongl. Maj:ts derom gjorda proposition, enligt Riksdagens underdåniga skrifvelse den 20 Maj 1878 (N:o 51), föreskrifvit vid beslutsfattande om anläggning af ofvannämnda sidospår.

Af det ifrågavarande proposition bifogade statsrådsprotokoll inhemtas, att Statsrådet och Chefen för Civildepartementet haft för afsigt att föreslå Kongl. Maj:t att redan till sistlidna års 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 att nämnda års Riksdag, innan erforderlig beredning försiggått, redan så långt framskridit, att Departementschefen ansett det icke vara lämpligt att frågan då bragtes under Riksdagens pröfning.

Enskild motionär väckte emellertid vid 1882 års riksdag enahanda förslag. I sitt deröfver afgifna utlåtande (N:o 42 C) förklarade Stats-Utskottet sig visserligen finna frågan om norra stambanans ändamålsenliga förbindande med Östersjön vara af framstående vikt, men då den ännu vore beroende på Kongl. Maj:ts pröfning, ansåg Utskottet sig ej kunna tillstyrka Riksdagen att, utan afvaktan af denna pröfning, besluta utförande för statens räkning af det jernvägsföretag, motionären föreslagit, samt inköp, på sätt han jemväl ifrågasatt, af en enskild jernväg. Motionen vann ej heller Riksdagens bifall.

Redan i nyssnämnda utlåtande fäste likväl Utskottet uppmärksamheten på hvad *styrelsen för statens jernvägstrafik* i sitt ofvanomförmälda

underdåniga utlåtande den 2 Mars 1882 anført beträffande den föreslagna banans rentabilitet. I sådant afseende yttrade styrelsen, hursom statistiken gäfvé vid handen, att nettobehållningen af rörelsen på den nuvarande jernvägen Bergvik—Söderhamn under åren 1876—1880 i medeltal utgjort 134,561 kronor. Ingen anledning förefunnes att antaga, det samma *lokala* trafik i *quantitativt* hänseende för framtiden kunde komma att minskas, tvärt om, men väl att, till följd af skilnaden emellan statsbanornas taxa och de tariffer, som i verkligheten tillämpats på Söderhamnsbanan, hvilken skilnad kunde beräknas till högst 8 procent af bruttointäkten, behållningen blefve reducerad med motsvarande belopp. Men då, efter sådan afkortning, af nyss uppgifna summa, 134,561 kronor, ändock återstode såsom nettobehållning 123,800 kronor i medeltal om året, så kunde med all sannolikhet antagas, att den framtida afkastningen af den lokala rörelsen på den ombyggda och till Stugsundet förlängda banan från Bergviken skulle lemna en årlig behållning af 5 procent på det nedlagda kapitalet, och detta utan att den tillökning i rörelsen medräknades, som otvifvelaktigt måste blifva en följd af samma handels omedelbara förbindelse med den norrländska hufvudbanan.\*

I afseende på utsigten för sistnämnda tillökning har styrelsen i samma utlåtande omförmält, att redan flera sågverk tillkommit utmed stambanan från Jerfsö till Kihlafors, hvilkas naturliga utskeppningsort måste blifva Söderhamn, och hvilkas rörelse otvifvelaktigt skulle väsentligen utvidgas genom den omedelbara och billiga förbindelsen med denna hamn.

Beträffande trafikutsigterna för den återstående delen af den ifrågasatta nya statsbanan, eller linien Kihlafors—Bergviken, förefunnes starka anledningar till betydande godstransporter, som skulle uppkomma icke blott å den nya banan utan ock å norra stambanan, derest den förra blefve af staten utförd.

Efter en beräkning, utvisande att kostnaden, så väl den direkta som den indirekta, för flottning af ett sågtimmer från sjön Hennan till Ljusne-elfvens utlopp i hafvet utgjorde sammanlagdt 1 krona 42 öre, har trafikstyrelsen vidare förklarat sig anse jernvägen i förevarande fall kunna väl täfla med flottleden, ty enligt gällande taxa för transporterna å statens jernvägar uppginge fraktagiften för ett sågtimmer, å en sådan väglängd som från Hennan till Söderhamn, till 1 krona 38 öre, och statsbanan kunde, med bibehållande af vinst, till och med nedsätta frakterna så, att hon med framgång skulle täfla med de söder om Hennan befintliga flottlederna, ja, det vore alldeles icke osannolikt, att, om statsbanan utsträcktes till Bergvik och Söderhamn och dymedelst gäfvé tillfälle åt



den enskilda företagsamheten att genom bibanor sätta sågverken vid Ljusne samt den enskilda jernvägen Marma—Sandarne i direkt jernvägsförbindelse med Ljusneelfvens öfre vattenområde, statsbanan skulle till sina transportföremål få räkna allt det virke, som från nämnda vattenområde nedginge uteder Ljusnan till hafvet.

Vid öfvervägande af alla de sannolikheter, som sålunda förefalles till virkestransporter å en statsbanedel Kihlafors—Bergviken, tvekade styrelsen icke att uttala den mening, att dylika transporter skulle å nämnda statsbanedel förekomma till lika stor mängd, som under närvarande förhållanden framginge å delen Bergvik—Söderhamn, och att den förra delen alltså, i likhet med den senare, komme att lemna full ränta å derå nedlagdt kapital; och styrelsen ansåge sig icke böra underlåta att i fråga om rentabiliteten af en statsbana Kihlafors—Söderhamn erinra om den väl behöfliga stegring i inkomster, en dylik bana borde bringa den norrländska stambanan.

Utskottet finner det genom de i ärendet hörda myndigheternas yttranden samt Statsrådets och Chefens för Civildepartementet ofvauintagna anförande till statsrådsprotokollet vara utredt, att Söderhamnsbanans inköp och ombyggnad samt utsträckning å ena sidan till stambanenätet, å den andra till lämplig hamn är af den högsta vikt för statens jernvägstrafik. Statens dyrbara jernvägsanläggning i Norrland är väl i och för sig och i redan befintligt skick af gagn, men det ligger i sakens natur att, så länge den endast bemedlar transporter mellan olika orter i det inre af landet, den måste förfela ett af sina hufvudändamål och, ur statsfinansiell synpunkt, ej kunna blifva synnerligen gifvande. Sjelfva beskaffenheten af de produkter, som i Norrland frambringas, och i följd deraf arten af denna landsdels förnämsta industri påkalla med nödvändighet, att de forslade varorna på kortaste möjliga väg nå en hamn. De utfartsvägar från stambanan, som för närvarande finnas, äro, såsom ådagalagdt blifvit, i sitt nuvarande skick föga lämpliga, i följd hvaraf ock tanken på deras förbättrande och förfullständigande genom enskilde intressenters försorg framträdte med en ganska ovanlig styrka.

Häri synes dock ej ligga något skäl för staten att låta målets vinande bero på enskildes åtgärder och till dessa endast lemna sitt bifall. En jernvägskomplex måste naturligtvis vara fördelaktigare och bäst betrygga afkastningen af det deri nedlagda kapital, om den bildar ett system, ett så vidt möjligt fullständigt helt, och staten såsom den ojemförligt störste jernvägsegaren i landet har tvifvels utan ett stort intresse i att ega ej blott jernvägslinier, som, om än nödvändiga, icke gifva sådana utsigter till blifvande trafik att de kunna genom enskild företag-

samhet åstadkommas, utan äfven sådana banor, som förena trafik från skilda orter och hvilkas afkastning derigenom är egnad att medföra ett godt ekonomiskt resultat för det hela. I detta afseende torde det ligga i öppen dag, att det nuvarande förhållandet med jernvägarne i Norrland är för staten allt annat än fördelaktigt.

Vid statens jernvägsbyggande har som giltig princip erkänts, att staten bör bygga stambanor, men åt enskilde öfverlåta åstadkommandet af bibanor. Ett bifall till Kongl. Maj:ts förevarande förslag skulle, enligt Utskottets åsigt, ingalunda innefatta ett undantag från denna regel. På grund af den större norrländska trafikens naturliga riktning från vester till öster, torde det nemligen vara tydligt, att stambanan ej utan den ifrågavarande *utfartsvägen* kan fylla sin bestämmeelse, och att här är fråga ej om anläggning af en bibana, utan om åstadkommande af en högst väsentlig länk i stambanesystemet.

Det synes vidare hafva varit en allmänt omfattad önskan inom Riksdagen att söka i väsentlig mån minska det tillförene i vidsträckt omfång drifna jernvägsbyggandet, i hvilket afseende så väl anslagen till statens egna jernvägsbyggnader som statsbidragen till enskilda jernvägsanläggningar betydligt nedsatts. Utan att på något sätt vilja förneka giltigheten af den åsigt, som härutinnan gjort sig gällande, anser dock Utskottet densamma i förevarande fall icke kunna åberopas såsom skäl mot bifall till den Kongl. propositionen, enär den ifrågasatta banan, på sätt visadt blifvit, skulle utgöra ett komplement till den redan anlagda stambanan, hvarför dess byggande icke synes böra öfverlemnas åt den enskilda företagsamheten, som, enligt hvad statsrådsprotokollet angifver, icke lär underlåta att, om så blir nödigt, bringa den ifrågavarande jernvägsförbindelsen till stånd och derigenom äfven, i händelse staten icke funne med sin fördel mest öfverensstämmande att taga saken om hand, åstadkomma en tillökning af jernvägsbyggandet i landet, hvilken skulle ega rum under mindre gynsamma förhållanden, än om företaget ombesörjes af staten.

Utskottet har ej förbisett, att det beräknade kostnadsbeloppet är i förhållande till banans längd synnerligen högt. I jernvägsbyggnadsstyrelsens den 2 Februari 1882 till Kongl. Maj:t inkomna utlåtande finnas visserligen, såsom här ofvan förmälts, skäl till detta förhållande angifna; men då kostnadsförslaget i allt fall synes högt beräknadt, har Utskottet ansett sig böra erinra om önskvärdheten deraf att de besparingar, som äro möjliga och lämpliga, må vid arbetets utförande iakttagas; i hvilket afseende Utskottet får fästa uppmärksamheten derå, att

sådana besparingar må hända kunna åstadkommas genom utförande medelst entreprenad af dertill lämpliga delar af arbetet.

I fråga om de af Kongl. Maj:t föreslagna villkoren vid aftals träffande med dels Söderhamns jernvägsaktiebolag dels Söderhamns stad har Utskottet ej funnit skäl hemställa om någon förändring.

Deremot har Utskottet ansett sig böra föreslå ett tillägg af innehåll, att Kongl. Maj:t må ega fastställa de närmare villkor, förbehåll och bestämmelser, som vid aftals träffande med jernvägsaktiebolaget och med Söderhamns stad samt vid arbetets utförande må erfordras.

Utskottet hemställer,

2:o.

att Kongl. Maj:ts förevarande nådiga proposition må på det sätt bifallas, att Riksdagen *dels medgifver*, 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 godkänner* de af Söderhamns jernvägsaktiebolag i öfrigt uppställda villkor för öfverlåtelse till staten af bolagets jernväg med den ändring blott, att de af styrelsen för statens jernvägstrafik i dess underdåniga utlåtande af den 21 December 1882 föreslagna hufvudgrunder för bestämmelser angående forsling på statsbanan af och fraktersättning för affall från Marma och Bergviks sågverk till Stugsundet skola iakttagas;

*dels gillar* de villkor 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 egogränsen till Stugsundet, som för statsbanan och det provisoriska grenspåret till brädgårdarne norr om ån er-

fordras, 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 beslutar*, 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 öfverlåter* åt Kongl. Maj:t att fastställa de närmare villkor, förbehåll och bestämmelser, som vid aftals träffande med Söderhamns jernvägsaktiebolag och med Söderhamns stad samt vid ofvanberörda jernvägsarbetes utförande må erfordras;

*dels beviljar* det till gäldande af förenämnda köpskilling 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 åttahundrafyratiosju tusen kronor;

*dels ock* slutligen af dessa medel *anvisar* till utgående:

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

Stockholm den 1 Mars 1883.

På Stats-Utskottets vägnar:

**Gustaf Sparre.**

**Reservation:**

vid punkten 1:o (angående fortsättning af stambanan mellan Bräcke och Sollefteå):

af Herr *Ola Andersson*, som ansett endast 2,000,000 kronor böra för år 1884 till ifrågavarande ändamål beviljas, enär eljest antingen skillnaden mellan nämnda och följande årens anslag blefve för stor, eller ock den från början öfverenskomna byggnadstiden komme att förkortas.

Herr *Nils Petersson* har begärt få antecknadt, att han ej deltagit i behandlingen af de i detta utlåtande omförmälda ärenden.

---