

N:o 54.

Ank. till Riksd. Kansli den 29 April 1884, kl. 10 f. m.

Utlåtande, i anledning af Kongl. Maj:ts proposition angående inköp och ombyggnad af Sundsvall—Torpshammars jernväg.

(R. A.)

I en den 3 sistlidne Mars aflåten, till Stats-Utskottets behandling remitterad proposition (N:o 26) har Kongl. Maj:t föreslagit Riksdagen att

dels medgifva, att Sundsvalls jernvägsaktiebolags jernväg emellan Sundsvall och Torpshammar med all dertill hörande materiel till den myckenhet, som förefans vid 1882 års utgång, må för statens räkning inköpas att tillträdas den 1 Januari 1885 mot en köpeskilling af tre millioner sexhundrafemtiotusen kronor, hvilken erlægges sålunda, att staten

1:o) eftergifver hvad vid jernvägens afträdande till staten återstår oguldet af det bolaget beviljade statslån, hvilken återstod beräknas att vid 1884 års slut utgöra..... Kr. 1,396,884: 60;

2:o) den 2 Januari 1885, mot erhållande af de utaf bolaget utställda och i jernvägen in-tecknade obligationer å tillhopa 600,000 kronor, erlägger till bolaget deremot svarande belopp ,, 600,000: —

och 3:o) den 2 Januari 1886 till bolaget utgifver återstoden med ,, 1,653,115: 40.

Summa Kr. 3,650,000: —;

dels godkänna jernvägsaktiebolagets vilkor om dess personals öfvergång i statens tjänst under de af Styrelsen för statens jernvägstrafik i dess skrifvelse af den 29 Februari innevarande år föreslagna förbehåll;

dels öfverlåta åt Kongl. Maj:t att fastställa de närmare vilkor, förbehåll och bestämmelser, som vid aftals träffande med jernvägsaktiebolaget och Sundsvalls stad kunna finnas erforderliga;

dels bevilja de, efter hvad ofvan är sagdt, till gäldande af den kontanta köpeskillingen erforderliga belopp tillsammans kr. 2,253,115: 40;

dels ock ytterligare, för jernvägens ombyggnad till bredspårig och anskaffande af rörlig materiel, bevilja ett anslag å 1,500,884 kronor 60 öre;

dels ock slutligen af förenämnda, för inköp af jernvägen samt dess ombyggnad och förseende med rörlig materiel, äskade anslag, tillhoppa 3,754,000 kronor, anvisa till utgående

under år 1885	kronor	1,600,000: —
och under år 1886	„	2,154,000: —

Nämnda jernväg utgör i längd 57,1 kilometer (5,34 mil) och har en spårvidd af 1,067 meter (3,59 fot.)

Af det den nådiga propositionen bifogade statsrådsprotokoll inhemtas, att *Sundsvalls jernvägsaktiebolag* redan i en den 6 Augusti 1881 ingifven skrift hos Kongl. Maj:t gjort framställning om, bland annat, försäljning till staten af bolagets ifrågavarande jernväg. I berörda skrift anför bolaget,

att på grund af en utaf Styrelsen öfver statens jernvägsbyggnader år 1870 verkställd undersökning, hvilken gäfve vid handen att statens afsigt vore att bygga jernvägarne norr om Gefle—Dala-banan smalspåriga, samt med afseende derå, att norska stambanesystemet vore smalspårigt, Sundsvalls jernvägsaktiebolag bildats för att i enlighet med den af Jernvägsbyggnadsstyrelsen uppgjorda planen anlägga en smalspårig jernväg i första rummet från Sundsvall till Torpshammar och eventuellt från Torpshammar till riksgränsen;

att sedan bolaget den 29 December 1871 erhållit koncession samt den 12 Januari 1872 för banans byggande beviljats statslån till $\frac{3}{4}$, eller 1,424,000 kronor, af beräknade kostnadsbeloppet 2,241,000 kronor, bolaget konstituerats den 28 Februari sistlidna år samt börjat byggnadet så fort årstiden medgifvit;

att visserligen redan vid 1873 års riksdag de förutsättningar, hvarunder bolaget börjat anläggningen af en smalspårig bana, i viss mån rubbats, emedan Riksdagen då fattade beslut, att banan från Storvik till Torpshammar skulle byggas bredspårig; men då samma Riksdag tillika enats om, att banan från Torpshammar till riksgränsen

skulle blifva smalspårig, hade bolaget fortfarande ansett sig ej böra vidtaga någon förändring i den fastställda planen för utförandet af sin jernväg.

att emellertid redan påföljande år så väl Riksdagen som Norges Storting beslutat, att tvärbanan från Torpshammar till Trondhjem äfven skulle utföras bredspårig, hvarigenom sista förutsättningen för Sundsvall—Torpshammars-banans smalspårighet bortfallit, och

att vid den tid, då sistnämnda beslut fattades, någon möjlighet icke längre för bolaget förefunnits att frånträda den från början bestämda spårvidden för Sundsvall—Torpshammars-banan, alldenstund hälften af denna jernväg då redan någon tid varit trafikerad, samt återstoden befans terrasserad, jemte det den rullande materielen redan var levererad eller kontraherad, och härtill kom att, såsom följd af den betydliga stegring af de med kostnadsförslagets upprättande gällande arbets- och materialpris, hvilken under arbetsåren 1872—1874 egt rum och föranledt omarbetning af kostnadsberäkningarne för banan emellan Storvik och Torpshammar och för tvärbanan från Torpshammar till riksgränsen, bolagets tillgångar så medtagits, att icke blott en ny aktieteckning af Sundsvalls stad till belopp af 1,000,000 kronor, utan äfven en upplåning af 400,000 kronor mot styrelsens borgen blifvit nödig, på det bolaget måtte kunna fullborda jernvägsanläggningen, hvilken ock år 1875 afsynats och upplåtits för trafik.

Efter denna tid hade förslag flera gånger väckts om spårviddens förändring, men af skäl, för hvilka bolaget i sin skrift redogör och beträffande hvilkas innehåll och beskaffenhet Utskottet tillåter sig hänvisa till ofvan åberopade statsrådsprotokoll, hade dessa förslag ej ledt till verkställighet, utan hemstälde bolaget i sin berörda skrift derom att Kongl. Maj:t täcktes föreslå Riksdagen, alternativt:

1:o) att för ombyggnad af bolagets jernväg mellan Sundsvall och Torpshammar till lika spårvidd med statens, och för anskaffande af bredspårig materiel, bevilja bolaget: antingen ett anslag utan återbetalningsskyldighet af 1,800,000 kronor, eller ett lån till enahanda belopp mot 4 procent annuitet, hvaraf 3 procent skulle beräknas såsom ränta å oguldet kapital, jemte medgifvande att bolagets skuld vid 1882 års slut till staten och jernvägshypoteksfonden, tillhopa kronor 1,951,447, konverterades till samma annuitet;

2:o) eller att anvisa 1,800,000 kronor till ombyggande, genom statens försorg, af bolagets berörda jernväg och dess förseende med tillräcklig bredspårig materiel, mot vilkor att staten för ombyggnadskostnaden erhöle aktier i bolaget, hvars egna tillgångar skulle upptagas till 4,000,000 kronor, och att annuiteten å bolagets skuld till

staten och jernväghypoteksfonden vid 1882 års slut, kronor 1,951,447, finge från och med första ränteterminen efter riksdagsbesluts fattande utgå med 4 procent, hvaraf 3 procent ränta å oguldet kapitalbelopp;

3:o) eller ock att till inlösen af jernvägen med allt hvad dertill hörde i löst och fast bevilja 3,900,000 kronor, hvaraf 1,951,447 kronor, utgörande statens fordran hos bolaget, skulle gå i qvittning och 1,948,553 kronor till bolaget utbetalas.

För den händelse att staten öfvertog banan fordrade bolaget derjemte, att de vid banan anstälde tjänstemän och betjente skulle tillförsäkras rätt att bibehållas vid sina befattningar och löneförmåner.

Sedan *Styrelsen öfver statens jernvägsbyggnader* den 17 September 1881 häröfver afgifvit underdånigt utlåtande och hemställt, att staten måtte lemna bolaget ett lån på så billiga vilkor att bolaget ansåge sig i stånd att sjelft verkställa spårviddsändringen, har *Styrelsen för statens jernvägstrafik* inkommit med underdånigt utlåtande af den 22 December 1881. I detta utlåtande, för hvars innehåll en utförlig redogörelse i statsrådsprotokollet förekommer, anför Trafikstyrelsen, hufvudsakligen, hurusom det aldrig vid anläggningen af statsbanor i det öfriga Sverige ifrågasatts, att dessa banor skulle sluta några mil från kusterna och åt den enskilde företagsamheten öfverlemnas att utföra de återstående viktigaste och mest inbringande styckena deraf, och det vore en miss-hushållning med statens medel att i Norrland följa ett motsatt system. Särskildt borde bemärkas, att all export- och importtrafik å statsbanan emellan riksgränsen och Torpshammar, på väg till Nordsjön eller Östersjön, nästan helt och hållet vore beroende å ena sidan af den norska Meraker-banans och å den andra af Sundsvall—Torpshammars-banans enskilda intressen, utan att svenska statens trafikförvaltning hade någon rättighet att, om så erfordrades, ingripa till förmån för eller till skyddande af de svenska statsbanornas intressen, samt att för svenska staten, som icke kunde varda egare af Meraker-banan, det alltså torde vara så mycket nödvändigare att försäkra sig om hinderfri utfartsväg åtminstone åt Östersjösidan. Det talet hördes ofta, att, som de enskilda jernvägarnes taxor bestämdes af Kongl. Maj:t, staten egde ett inflytande å dessa jernvägar, hvarigenom statsbanornas intressen vore fullt tryggade, men detta inflytande vore vida mindre än man förestälde sig, alldenstund dessa taxor endast gälde maximaafgifterna, under det full handlingsfrihet lemnades åt det enskilda jernvägsbolaget att bestämma fraktaafgifterna lägre, hvilken frihet just utgjorde en bland de oftast förekommande anledningarne till konflikter emellan samtrafikerande jernvägar. Men äfven andra anledningar till konflikter vid sam-

trafik kunde uppstå, såsom då den ena banans förmåga att framkalla trafik förlamadades af den andras oförmåga att tillfredsställa de framträdande trafikbehofvens kraf; och en sådan fara hotade statens jernvägstrafik, om det norrländska statsbanesystemets förbindande med östersjön öfverlemnades åt enskilda intressen, och kunde afvärjas endast derigenom, att detta system sattes i omedelbar statsbaneförbindelse med utskeppningsorterna vid Bottniska viken. Häraf följde, att Trafikstyrelsen endast kunde fästa sig vid det bland bolagsstyrelsens ofvan omförmälda alternativa förslag, som afsåge den nu ifrågavarande jernvägens rena öfverlåtande på staten.

Beträffande denna jernvägs s. k. trafikvärde ansåg Trafikstyrelsen sig böra instämma i det slut, hvartill både jernvägsbolaget och Styrelsen öfver statens jernvägsbyggnader kommit med hänsyn till den sannolika nettobehållningen af Sundsvall—Torpshammars-banan i dennas smalspåriga skick, eller att från och med år 1883 denna behållning borde uppgå till minst 200,000 kronor årligen.

I fråga om kostnaden för banans ombyggnad till normalspårig samt för anskaffning af rörelsemateriel har Trafikstyrelsen uppå grunder, som i statsrådsprotokollet finnas omförmälda, beräknat denna kostnad till sammanlagdt 1,500,000 kronor.

Trafikstyrelsen förklarar sig derefter, på grund af beräkningar i fråga om nettoafkastningens förhållande till det kapital, som staten, i händelse af köp, komme att nedlägga å linien Sundsvall—Torpshammar, icke skola hafva tvekat att tillstyrka inköp för statens räkning af ifrågavarande bana för det af bolaget begärda pris 3,900,000 kronor, derest ej skäl till nedsättning af detta pris möjligen kunde förefinnas. Ett skäl till sådan prisnedsättning vore att söka i följande omständighet. Bolagsstyrelsen hade i ärendet visat, huruledes för år 1883 skulle af den sannolika nettobehållningen, 200,000 kronor, efter afdrag af räntor å skulder, återstå ett belopp af 87,064 kronor till »amortering och utdelning». Detta belopp utgjorde i det närmaste 5 procent å aktiekapitalet 1,773,000 kronor. Äfven om man nu måste erkänna, att hvad som åtginge till amortering, komme bolaget till godo så till vida som skulden derigenom minskades, så blefve likväl återstoden af nämnde summa icke att helt och hållet påräkna till utdelning, då bolaget icke kunde undgå att, i mån af växande trafik, använda mer eller mindre till ökande af sin materiel och utförande af en eller annan nybyggnad, hvarigenom visserligen banans trafikförmåga eller värde ökades, men utdelningen i stället blefve så mycket mindre. Erhölle nu bolaget den af staten äskade lösningssumman oafkortad, så betäckte denna icke

blott skulderna, utan äfven hela aktiekapitalet, och bolagsmännen kunde mot högsta möjliga ränta placera de belopp, som motsvarade deras andelar i kapitalet, hvilket syntes vara en väsentlig fördel framför erhållandet af en, om ock lika stor, afkastning af aktiekapitalet, af hvilken blott en mindre del finge uppbäras kontant, under det den större delen nedlades dels i amorteringar och dels i ny materiel och nybyggnader. Detta syntes ock bolaget sjelft hafva vidgått genom uttalandet, att den smalspåriga banan vore en ståndpunkt, som bolaget gerna ville öfvervinna, men att ombyggnaden, verkställd af bolaget, blefve dess ruin, så vidt ej staten mellankomme på ett eller annat sätt medelst beviljande af fördelar, hvarigenom bolagets ruin afböjdes. Bolaget borde därför hellre kunna åtnöjas med en något nedsatt lösningssumma än söka fortfarande hålla trafiken vid lif på sin smalspåriga bana.

Men åtskilliga andra omständigheter förtjente äfven uppmärksamhet vid utredningen af denna fråga. Främst torde då icke med fog kunna bestridas, att en särskild anledning att med billighet förfara vid pröfningen af bolagets förevarande framställning låge deruti, att bolagets beslut att bygga sin bana smalspårig grundade sig på utsigten, att statsbanorna norr om Storvik skulle blifva sådana, och vidare på statsmakternas beslut, att tvärbanan från Torpshammar skulle utföras med den mindre spårvidden. Vidare förtjente beaktas, att banan kunde komma att öfvergå i utländska egares händer, då det, med kännedom om benägenheten hos den utländska penningemarknaden att söka placering af kapital i svenska jernvägar utan visshet om dessas blifvande rentabilitet, låge nära till hands antaga, att en sådan bana som den nu ifrågavarande, hvilken sedan 1876 varit trafikerad och hvars trafikresultat vore bekant, lätt skulle finna köpare; en eventualitet, hvars förverkligande blefve af samma art, som om t. ex. linien Göteborg—Alingsås eller Malmö—Eslöf vore i utländska egares våld. Slutligen förekomme härvid ock, hvad Styrelsen öfver statens jernvägsbyggnader jemväl framhållit, att staten, då utrymmet vid Torpshammar blefve otillräckligt för omlastningar, vore förpligtad anlägga en särskild omlastningsstation vid Sundsvallsbanans egentliga slutpunkt Rombäck, 6,000 fot vester om Torpshammar, och att, i händelse Sundsvalls-banan af staten inköptes och ombyggdes, utgiften för denna anläggning, som, efter hvad Trafikstyrelsen hade sig bekant, skulle uppgå till 150,000 kronor, skulle besparas. Det kapital, hvarpå staten finge att efter inköpet och ombyggnaden räkna ränta, minskades alltså med motsvarande belopp: det vill säga statens anspråk på ränta komme att gälla ett kapital af 5,250,000 kronor i stället för 5,400,000 kronor, hvilket senare belopp, såsom ofvan visats, vore hvad staten skulle komma att

utbetala för den ombyggda Sundsvalls-banan, under förutsättning att bolaget erhöle den begärda lösesumman af 3,900,000 kronor oafkortad. Skulle åter bolaget nöja sig med 3,650,000, komme staten att för inköp och ombyggnad af banan få utgifva tillsammans 5,150,000 kronor, medan statens anspråk på ränta, i följd af det nyss sagda, gälde allenast ett kapital af jemna 5,000,000 kronor, å hvilka den beräknade nettobehållningen af trafiken på banan, 200,000 kronor, utgjorde ränta efter jemnt 4 procent.

Efter af dåvarande chefen för Civildepartementet gjorda framställningar rörande beloppet af den köpesumma, hvarför bolaget vore villigt afhända sig banan, förklarade, vid ett af *bolagsstyrelsen* samman kalladt enskildt sammanträde med åtskilliga delegare i bolaget den 11 Mars 1882, desse

dels att, ehuru aktieegarne icke kunde inse, hvarför det pris, hvar till de skulle afhända sig jernvägen, billigtvis borde sättas lägre än det belopp, som af bolaget äskats och hvartill jernvägen af Trafikstyrelsen jemväl blifvit uppskattad, eller 3,900,000 kronor, de likväl ansåge sig, derest Kongl. Maj:t och Riksdagen skulle finna giltiga skäl tala för köpesummans nedsättning till 3,650,000 kronor, böra såsom en uppoffring i statens och allmänna samfärdselns intresse antaga detta pris, under förutsättning att ärendet blefve vid då innevarande riksdag afgjort;

dels, att ofvan medgifna nedsättning af köpesumman med kronor 250,000 vore den yttersta eftergift, som bolagsmännen ansåge sig i och för befordrande af ett allmänt intresse kunna ytterligare göra, förutom den uppoffring af öfver en million kronor, hvartill bolaget redan i sitt ursprungliga erbjudande förklarat sig villigt.

Frågan om jernvägens inlösande blef derefter hvilande och upp togs å nyo först i slutet af nästlidna år, då *Styrelsen för statens jernvägs trafik* den 20 December 1883 inkom med hemställan om inköp för statens räkning och ombyggnad af Sundsvall—Torpsammars-jernvägen. Härvid hänvisar styrelsen till innehållet af sitt utlåtande af 22 December 1881 med tillkännagifvande, att styrelsen fortfarande ansåge sig ega skäl vidhålla detsamma, och öfvergår derefter till en redogörelse för åtskilliga anledningar att påskynda ärendets slutliga lösning, som dels erfarenheten under sedermera förflutna två år, dels utsigterna i afseende på rörelsens tillväxt under den närmaste framtiden gäfve vid handen, och anför i sådant hänseende:

Landskapen Medelpad och Jemtland, hvilkas förnämsta näringskälla bestode i stora skogstillgångar, hade tillföre för dessas tillgodogörande haft sig anvisade två utfartsvägar till hafvet, nemligen Ljunga

elf med dess biflod Gimån samt Indalselfven, hvilka begge utnynnade i Sundsvalls-fjärden, men på dessa vattendrag hade dock skogsprodukterna endast i deras råa tillstånd såsom sågtimmer och bjelkar kunnat medelst flottning bringas till kusten för att vid der belägna sågverk förvandlas till plank och bräder eller på annat sätt göras tjenlige till utskeppning. Genom de under senaste åren tillkomna anläggningarne af jernväg från Sundsvall öfver Torpshammar, Ånge och Östersund till Trondhjem samt af den Ljungans flodområde berörande delen af norra stambanan söder om Ånge hade dessa förhållanden väsentligen förändrats, i det dessa jernvägar kunde på förmånligare sätt befordra till hafvet ej allenast det oförädlade virket, som eljest måst med stor tidsutdrägt flottas i elfvarne, utan ock vid sågar och hyflerier i det inre landet bearbetade skogsprodukter, som förut, i brist af ändamålsenliga och billiga transportmedel, icke kunnat för export tillverkas annat än vid kusten; och följden häraf visade sig deri, att dels betydliga quantiteter timmer och bjelkar börjat upptagas ur flottlederna och befordras på jernväg, dels ett stort antal sågverk anlagts eller vore under anläggning längs banorna med syfte, utom annat, att tillgodogöra, jemte gröfre virke, äfven sådant, som icke lämpade sig för flottning, och att exportera de förädlade trävarorna antingen öfver Trondhjem eller Sundsvall. Nästan all för export afsedd trävaruproduktion inom de förut nämnda flodområdena komme därför att upptagas och befordras af jernvägarne på det sätt, att varorna från stationer vester om sjön Näliden i allmänhet försändes åt norska sidan till Hommelvigen och Trondhjem, men från hela det öfriga vida skogrikare området till Sundsvall. Afstånden från Nälidens station vore nemligen 213 kilometer till Hommelvigen; 236 kilometer till Trondhjem; 172 kilometer till Torpshammar och 230 kilometer till Sundsvall.

Hela trävarurörelsen från så väl Ljungans och Gimåns som en del af Indalselfvens områden måste således samlas på linien Ånge—Torpshammar—Sundsvall och följaktligen, likt allt annat gods, omlastas i Torpshammar. Redan den med sådan omlastning förenade kostnad och tidsutdrägt utgjorde en icke ringa olägenhet för rörelsen, men än större vore de svårigheter och hinder, som förorsakades af de båda banornas olika trafikförmåga, hvilken vore sådan, att två bantåg erfordrades för att från Torpshammar till Sundsvall befordra den godsmängd, som ett enda tåg på statsbanan vanligen medförde till Torpshammar; och tydligt vore, att dessa hinder komme att ökas i jemnbredd med godsrörelsens tillväxt och blifva så mycket känbarare, som trävarutransporterna i större omfattning kunde ega rum endast under den tid af året, då sjöfarten vore obehindrad och vattendragen i det inre landet isfria.

Det vore vidare klart att, om Sundsvall—Torpshammars-banan icke medhunnit att omedelbart och utan uppehåll befordra trävaror och annat gods i samma mån, som de på statsbanan ankomme till Torpshammar, sådant måste menligt inverka på varuproduktionen i det inre landet och i följd deraf också på statsbanans egen trafik. Timmertransporterna åt Sundsvalls-hållet hade ock redan gestaltat sig så, att omkring hälften af det från Bräcke medförda timret måst vid Torpshammar störtas i elfven för att flottas till Sundsvall; och denna olägenhet skulle för visso i den närmaste framtiden blifva än vanligare i mån som flere och flere platser inrättades vid statsbanan för upphämtning af timmer ur vattendragen, och sågverk derinvid uppbyggdes inom nu ifrågavarande områden. Det lede därför, enligt styrelsens öfvertygelse, intet tvifvel, att trävarurörelsen vid första gynsamma konjunktur för afsättning skulle antaga sådant omfång, att Sundsvall—Torpshammars-banan i sitt närvarande skick icke skulle kunna motsvara de anspråk, som komme att ställas på dess transportförmåga, men deremot utöfva ett förlamande inflytande på både produktion och varubefordringen inom de trakter, som man medelst statsbaneanläggningen haft för afsigt att betjena och upphjelpa. Väl hade, sedan den under 1881 väckta frågan om inköp för statens räkning eller ombyggnad af Sundsvalls-banan icke ledt till önskad slut, bolaget sett sig nödsakadt förstärka sin materiel med ett nytt lokomotiv och 25 godsvagnar, samt beslutit att ofördröjligen beställa ytterligare både lokomotiv och vagnar, derest icke säker utsigt mellankomme, att banan kunde varda af staten öfvertagen och ombyggd; men tydligt vore, att en sådan åtgärd icke kunde afhjelpa de hinder för rörelsens jemna gång, som låge i de hvarandra tillstötande jernvägarnes olika tekniska beskaffenhet och deraf betingade olika transportförmåga, men deremot måste öka svårigheterna att gifva hela frågan en nöjaktig lösning, till skada ej mindre för rörelsen å statsbanan än för industrien i de af denna berörda landsdelar.

I betraktande af dessa förhållanden, och enär en tid af två år antagligen skulle åtgå för banans ombyggnad och det helas fullständiga ordnande, samt i öfvertygelse, att ytterligare dröjsmål endast skulle öka de svårigheter och särskilda kostnader, som, alltid åtföljande en så genomgripande förändring af en gammal jernväg, derå trafiken under tiden icke kunde afbrytas, väsentligen förstörades ju mera rörelsen tillvuxit, hemstälde därför Trafikstyrelsen, att Kongl. Maj:t måtte å nyo taga frågan om Sundsvall—Torpshammars-jernvägens inlösen och ombyggnad för statens räkning i öfvervägande.

I fråga om inlösningspriset hade styrelsen ej skäl frångå de i dess

utlåtande af den 22 December 1881 framlagda beräkningar, helst det icke gerna kunde ifrågasättas, att värdet af den nya materiel, som, efter hvad förut nämnts, blifvit af bolaget senare anskaffad, skulle inbegripas i den förut föreslagna inköpssumman, enär sådant skulle innebära, att banans värde under tiden minskats, hvilket emellertid icke vore fallet, då densamma tvärtom blifvit väl omsedd; och styrelsen ansåge derföre, att inlösningssumman, 3,650,000 kronor, skulle afse jernvägen med rörlig materiel till det antal, som befans vid 1882 års slut, samt banans öfriga tillhörigheter, så väl fasta som lösa, i det skick de vid köpets avslutande befunes.

Jemte erinran att, på samma gång Sundsvall—Torpshammarsbanan blefve statens egendom, den eljest förestående, till 150,000 kronor beräknade kostnaden för omlastningsstations ordnande vid Rombäck bortföle, hvarigenom den nya räntedragande utgiften för hela affären rätteligen inskränktes till 5,000,000 kronor, anför Trafikstyrelsen i afseende å den afkastning, som å detta kapital borde kunna förväntas, att nettobehållningen af rörelsen å Sundsvalls-banan, som utgjorde

år 1876	kronor	103,214,
„ 1877	„	166,059,
„ 1878	„	164,324,
„ 1879	„	83,027,
och „ 1880	„	162,003,
sedermåra stigtit		
år 1881 till	„	188,672 och
„ 1882 „	„	196,336;

hvidan den behållna intågten under det sistnämnda året redan motsvarade 3,93 procent å berörda kapital. Det erfordras således en tillväxt af allenast 20,000 kronor utöfver 1882 års afkastning, för att nettointågten skulle uppgå till den räntesats af 4,32 procent, som staten nu i medeltal erlade för sina lånta medel; anseende styrelsen att så väl rörelsens naturliga utveckling som den genom ombyggnaden framkallade större tillströmningen af transportföremål utgjorde en tillförlitlig borgen, att denna tillväxt inom kort skulle förverkligas.

Sedan härefter jernvägsbolagets styrelse ytterligare yttrat sig i frågan, på sätt i statsrådsprotokollet närmare meddelas, har Styrelsen för statens jernvägstrafik den 29 Februari innevarande år anmält, att, då anmärkningar uttalats derom, att bangården i Sundsvall skulle blifva otillräcklig för en större trävarurörelse, styrelsen, så väl med anledning deraf som ock med afseende derå, att dels vissa i styrelsens kostnadsförslag upptagna arbeten vid andra stationer blifvit redan under

tiden utförda, dels ock priset å skenor med tillbehör ej obetydligt nedgått efter förenämnda kostnadsförslags upprättande, utan att anledning till stegring af detta pris vore att för den närmaste framtiden befara, funnit sig föranlåten att, efter gjord undersökning och utredning på stället af förhållandena, så väl uppgöra en planritning för Sundsvalls station, lämpad för en framtida större trävarurörelse derstädes, jemte särskildt kostnadsförslag, som ock upprätta ett nytt kostnadsförslag för hela ombyggnaden af banan, hvilket slutade å 1,450,000 kronor. I detta kostnadsförslag upptoges bland annat för ändring af stationsplaner, spår derå m. m. en summa af 338,200 kronor, hvori inginge dels ordnandet af Sundsvalls hufvudstation jemte tillhörande hamnbassiner med 228,400 kronor, dels utläggning af ett spårssystem för tåggrangering och vagnafställning vid den nuvarande vestra hållplatsen inom staden med 28,800 kronor. I kostnadsförslaget förekomme för jordlösen och husflyttning ett belopp af kronor 28,000; men deraf toges endast omkring 14,000 kronor i anspråk för inlösen af mark, som erfordrades för beredande af nödigt utrymme vid hufvudstationen och hållplatsen i Sundsvall. Stadsfullmäktige hade nemligen, enligt bifogadt protokollsutdrag för den 18 nästlidne Februari, under förbehåll att innevarande års Riksdag fattade beslut om jernvägens inlösen för statens räkning på de af bolaget uppställda vilkor, beslutit: att utan ersättning upplåta till staten, så länge den egde och trafikerade Sundsvall—Torpshammars-jernvägen, det område vid stadens hamn, hvilket låge mellan den å en åtföljande ritning med grönt uppdragna linien A-B-C-D och timmeraflastningsdammen, under förbehåll, att den å samma ritning utmärkta triangelformiga figuren B-E-C icke inhägnades till stationsområde, utan af Trafikstyrelsen endast finge disponeras till utläggning derå af nödiga lastnings-spår, med rättighet för staden att dit förlägga dess jernväg, om sådant i en framtid skulle erfordras, äfvensom att af nuvarande stationsområdet till staden öfverlemnades den mark, som låge söder om den å ritningen med brunt streckade linien F-G-H; och att till staten, så länge den egde och trafikerade banan, likaledes kostnadsfritt upplåta den staden tillhöriga mark, som erfordrades för en reserv-bangårds anläggande från vestra stationen österut, upptagande omkring 1,600 fot i längd och 65 fot i bredd norr eller söder om nuvarande jernvägsområde; allt med det ytterligare vilkor för nämnda upplåtelser, att staden bibehölles vid sin rätt till stadsafgifter å det vid hamnen upplåtne området.

Till ofvan angifna kostnadssumma, 1,450,000 kronor, måste dock för behöfliga nya transportmedels anskaffande läggas 50,000 kronor utöfver det belopp af 330,000 kronor, som dertill beräknats och med

all sannolikhet borde, såsom förr nämnts, erhållas genom försäljning af den rörliga materiel, skenor och andra inventarier, som jemte sjelfva jernvägen komme att till staten öfverlätas, men ej vore användbara för normalspårig jernväg.

Till sist yttrar Trafikstyrelsen sig angående bolagets förbehåll rörande tjänstepersonalens öfvergång i statens tjänst med bibehållande af innehafvande löneförmåner; och hemställer Trafikstyrelsen, att vid beviljandet af denna förmån för personalen måtte fästas följande vilkor, nemligen: *att* de personer, som sålunda öfverginge i statens tjänst, skulle åtnöjas med de platser, som styrelsen ansåge lämpligt att åt dem anförtro; *att* de blefve underkastade alla för personalen vid statens jernvägar gällande reglementen och instruktioner samt vilkor för bibehållande af anställning i statens jernvägstrafiks tjänst; *att* deras aflöning skulle utgå dels såsom ordinarie arfvoden till sådana belopp, som gällande aflöningsregemente för hvarje särskild befattning bestämde, dels såsom extra arfvode till lika belopp med skilnaden emellan det ordinarie arfvodet och deras nu i bolagets tjänst innehafvande aflöningsförmåner; *samt att* de kunde vinna delaktighet i statens jernvägstrafiks pensionsinrättningar emot erläggande af stadgade retroaktiva afgifter.

Slutligen har i en till Statsrådet och Chefen för Civildepartementet på begäran aflemnad promemoria *Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* förklarat sig hafva, vid granskning af Trafikstyrelsens nyss omförmälda kostnadsförslag, funnit dettas slutsumma, 1,450,000 kronor, vara tillräcklig för jernbanans ombyggnad och för utvidgning af Sundsvalls stationer, efter den af Trafikstyrelsen uppgjorda plan därför, under förutsättning af nuvarande prisförhållanden och med beräkning, att de för ombyggnad af Sundsvalls station och för utläggning af rangeringspår vid den så kallade vestra stationen afsedda skenor med tillbehör kostnadsfritt tillhandahölles ur statens förråd af gamla, men brukbara sådana.

Vid ärendets föredragning inför Kongl. Maj:t i Statsrådet har *Chefen för Civildepartementet* anfört följande:

»På grund af den redogörelse jag lemnat rörande föreliggande fråga torde Eders Kongl. Maj:t finna, att det är af vigt att Sundsvall—Torpshammars-banan ombygges till enahanda spårvidd med statens banor. Endast derigenom kunna de betydliga skogstillgångarne i de omkring dessa traktens statsbanor belägna vidsträckta områden, som hafva sin naturliga utfartsväg åt Sundsvall, tillgodogöras på fullt lämpligt sätt. Redan nu har det visat sig, att banan ej kan tillfredsställa den trafik, som erbjudit sig, och uppenbart är, att svårigheterna i detta afseende måste för hvarje år ökas. Det är vidare klart att, om Sunds-

vall—Torpshammars-banan blefve bredspårig, trafiken å de statens banor, som med densamma stå i omedelbar förbindelse, skulle i ej ringa grad tillväxa. För samfärdselns jemna utveckling torde det emellertid vara nödvändigt, att samtrafiken mellan statsbanorna och deras gemensamma utfartsväg till Österhafvet ordnas efter samma grunder. Detta åter lärer väl på ett fullt tillfredsställande sätt kunna ske endast under förutsättning att banorna befinna sig i samma egares hand. Dessa skäl sammanlagda synas mig sålunda tala för så väl att Sundsvall—Torpshammars-banan bör förändras till bredspårig, som ock att den bör af staten öfvertagas, åtminstone derest detta befinnes kunna ske utan egentliga uppoffringar å statens sida. I sistberörda afseende är jag för min del öfvertygad om, att banans öfvertagande af staten till det af bolaget numera fordrade priset, 3,650,000 kronor, icke allenast icke kommer att föranleda någon uppoffring från statens sida, utan tvärtom skall lemna ett i förhållande till de öfriga statsbanornas rentabilitet ganska fördelaktigt utslag. Banan torde, så vida ej särdeles missgynnande konjunkturen inträffa, skäligen kunna antagas redan under första året efter dess ombyggnad lemna en behållning af cirka 200,000 kronor, och enligt Trafikstyrelsens, numera utaf Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i hufvudsak biträdda, beräkningar rörande banans anordnande till bredspårig bana skulle det kapital, som staten nedlade i banan, komma att utgöra cirka 5,150,000 kronor, å hvilket kapital sålunda redan under första året komme att erhållas omkring 4 procent ränta — en ränta, som, efter hvad Trafikstyrelsen upplyst, ännu ingen statsbana i Sverige under första året af sin tillvaro kunnat uppvisa. Då man vidare besinnar, att banans trafikförmåga genom ombyggnaden blifver i högst väsentlig mån stegrad, faller det af sig sjelft, att den skall framkalla en ökad trafik. Tack vare Norrlands rikedom på vattendrag, skola nya flottleder komma att anordnas och tillföra banan skogsprodukter från trakter, dem ännu ingen hoppats kunna sätta i förbindelse med hafvet. Så småningom torde sågverk utefter vattendragen blifva inrättade, och genom fortskaffande af de vid dem förädlade skogsprodukterna, hvilka naturligtvis i sådant skick lemna högre afgifter, beredes banan ett ytterligare plus i dess inkomster. Någon anledning att antaga, det staten genom banans öfvertagande och ombyggande skulle i mer eller mindre mån komma att tillskyndas någon förlust, förefunnes således, enligt min tanke, icke. En omständighet, som icke heller bör lemnas ur beräkning, särskildt vid frågan om huru den fordrade köpeskillingen ställer sig för staten, är den, att genom banans öfvertagande befrias staten från den eljest oundvikliga utgiften af cirka 150,000 kronor för anläggning af station vid Rombäck.

Då sålunda priset, efter hvad jag nu framhållit, icke torde kunna anses för högt, samt de vilkor, hvilka bolaget uppställt i fråga om öfvertagande af banans personal, med de dervid af Trafikstyrelsen gjorda erinringar, synas mig icke oantagliga, och då hvad Sundsvalls stadsfullmäktige såsom vilkor för upplåtelse af mark till bangårdarne i Sundsvall påyrkat icke torde gifva anledning till anmärkningar, har jag trott rätta tidpunkten för ordnande af denna angelägenhet nu vara för handen, helst ett uppskof nu torde kunna föranleda till frågans undanskjutande för långliga tider. — Som, enligt min tanke, de af bolaget i dess skrift den 6 Augusti 1881, förutom förslaget om banans inlösande af staten, alternativt gjorda framställningar om anskaffande af medel till banans ombyggande af bolaget icke torde vara af beskaffenhet att numera böra vinna afseende, skulle det, i händelse staten ej antager anbudet om banans inköpande, till äfventyrs kunna inträffa, att bolaget funne sig föranlåtet att på annat håll söka sig köpare; och må hända blefve i sådant fall banans inköp en begärlig spekulation för utländskt kapital. Eller ock kunde bolaget finna med sia fördel förenligt att sjelft taga banans ombyggnad om hand, och så i ena som andra fallet vore statens utsigter att på antagliga vilkor af banan komma i besittning sannolikt för långliga tider stängda.»

Skilnaden 884 kronor 60 öre mellan den här ofvan angifna, beräknade kostnaden för banans ombyggande och utrustande och den i sådant afseende i den nådiga propositionen upptagna summa har uppkommit för afrundande af det sammanlagda belopp, som behöfde af Riksdagen äskas.

Beträffande Sundsvalls-banans och statsbanans inkomst af godstrafik har Utskottet af Kongl. Trafikstyrelsen erhållit en beräkning af följande innehåll:

»Sundsvalls-banans inkomst per tonnkilometer 6.9 öre
 Statsbanans dito dito 5.0 „

Skilnaden 1.9 öre skulle för en trantportmängd af 4,512,000 kilometer gods föranleda en minskning af 85,700 kronor i *bruttoinkomst*. Men till följd af det bredare spåret och tyngre maskiner kan samma transportmängd framföras med vida mindre antal tåg och hvarje tåg göras större, hvarigenom kostnaden för vagnkilometer reduceras. Enligt statistiken var kostnaden per vagnkilometer å Sundsvalls-banan 12.7 öre och på statsbanan 9.2 öre. Å båda banorna voro vagnarne lastade

med 3 tonn i medeltal. Skilnaden i vagnkilometerpriset, 3.5 öre, motsvarar, under förutsättning af ej större belastning å statsbanans vagnar, ehuru deras bärighet är 1.5 tonn större, en skilnad af 1.17 öre per tonnkilometer till favör för statsbanan och denna åter i *utgifter* för 4,512,000 tonnkilometer gods en minskning af 52,800 kronor. Minskning i *behållningen* skulle således utgöra 32,900 kronor.

Men det bör märkas att af hela den virkesmängd, som skickades från Bräcke, 113,000 tonn, endast 46,000 tonn kunde mottagas af Sundsvalls-banan; resten kastades i elfven vid Torpshammar. Med viss-het kan antagas att af denna rest, 67,000 tonn, åtminstone 50,000 tonn komma att fortsätta på Sundsvalls-banan, och med bibehållande af det nuvarande högst reducerade priset 53 öre per stock à 0.3 tonn, d. v. s. 1.77 per tonn och med beräkning af endast 40 procent behållning derå (detaljredovisningen för Bräcke—Torpshammar-transporterna visar större behållning, oakadt vägen är något längre), skulle behållningen blifva 71 öre per tonn och för de 50,000 tonnen 35,500 kronor, hvilket mer än uppväger den ofvan angifna minskningen.»

Vidare har Utskottet af Kongl. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen fått mottaga begärd uppgift derom att väglängden utmed jernvägen mellan nedanstående ställen är följande:

mellan Bräcke och Sundsvall	11 mil	25,133 fot,
„ Bräcke och Indalselfven.....	7 „	34,000 „
„ Bräcke och Ångermanelfven vid Sollefteå ...	13 „	24,000 „

Utskottet har jemväl inhemtat, att Sundsvalls jernvägsaktiebolags bokslut för år 1883 ännu ej är afslutadt, men att bolagets inkomster för nämnda år kunna beräknas till 374,850 kronor, driftkostnaden till 205,800 kronor och behållningen alltså till 169,050 kronor.

Bolagets aktiekapital utgör 1,773,500 kronor, fördeladt å 3,547 aktier. Här af ega Sundsvalls stad aktier å 1,300,000 kronor, Östersunds stad å 15,000 kronor och Jemtlands läns landsting å 100,000 kronor; hvarvid dock bör märkas, att, till följd af bestämmelse i bolagsordningen, att icke någon delegare må utöfva rösträtt för mera än $\frac{1}{20}$ del af bolagets hela aktieantal, Sundsvalls stad och Jemtlands läns landsting ej ega rösta för mera än 177 aktier, motsvarande 88,500 kronor, hvar.

Utskottet har funnit det vara af gagn för det allmänna, och särskildt för den ifrågavarande ortens trafikrörelse, att Sundsvalls jernvägsaktiebolags bana mellan Sundsvall och Torpshammar ombygges till bredspårig och införlifvas med statsbanesystemet. Till ådaga-

läggande häraf torde Utskottet endast behöfva åberopa hvad i sådant afseende af Trafikstyrelsen yttrats och här ofvan meddelats, men särskild hänsyn lärer, enligt Utskottets åsigt, vid bedömandet häraf böra tagas till den omständighet, att den för Norrlands trävarurörelse så viktiga tvärbanan mellan Throndhjem och Sundsvall är bredspårig mellan den ena hamnen, Throndhjem, och Torpshammar, men att den återstående sträckan till den andra hamnen, Sundsvall, är smalspårig och i sitt nuvarande skick för den allt mera växande trafiken olämplig samt nödvändiggör omlastning, hvilket åter tydligen måste leda dertill att en stor del af tvärbanans trafik, som eljest kunde och antagligen skulle gå österut till Sundsvall, kommer att, till förfång för den svenska rörelsen, föras vesterut, till Throndhjem, dit transportererna obehindradt och utan omlastning kunna fortgå.

Icke heller kan den omständighet billigtvis lemnas utan afseende, att Sundsvall—Torpshammars-banans för transitotrafiken och för bolaget sjelft menliga egenskap af smalspårig, på sätt här ofvan ur bolagets till Kongl. Maj:t aflättna framställning anförts, är att väsentligen tillskrifva den på statsmakternas beslut grundade, men sedermera af dem rubbade förutsättningen, att jemväl de banor, till hvilka Sundsvall—Torpshammarsjernvägen skulle ansluta sig, blefve smalspåriga.

Men äfven med allt afseende fästadt å dessa, här ofvan antydda förhållanden, har Utskottet ej funnit sig kunna tillstyrka erläggande för jernvägen af en så hög köpeskillning som den, hvilken Kongl. Maj:t i den nådiga propositionen föreslagit.

Beträffande härvid först föremålet för köpet får Utskottet — med erinran att bolaget, förutom jernvägen mellan Sundsvall och Torpshammar, eger en bibana Wattjom—Marmen, hvilken dock till hela sitt bokförda värde 181,818 kronor 97 öre motsvaras af en skuld å samma belopp till enskild person och om hvilken nu ej är fråga — fästa uppmärksamheten derå att i köpet skulle, enligt Kongl. Maj:ts förslag, ingå öfverbyggnad och rörlig materiel till ett beräknadt värde af 330,000 kronor. Som denna materiel ej är användbar för normalspårig jernväg och synes kunna med större fördel afyttras af bolaget sjelft än af staten, har Utskottet ansett densamma ej böra af staten inköpas och således köpeskillningen böra med motsvarande belopp minskas, dock med förbehållen rätt för statens Trafikstyrelse att i så väl sitt eget som ortens intresse begagna samma materiel, intill dess jernvägens ombyggnad blifvit fullbordad. Den minskning i köpeskillningens belopp, som härigenom uppkommer, innefattar dock ej någon besparing för staten, enär i dess ställe kostnaden för banans ombyggnad och förseende med ny, lämplig materiel, som eljest till en del kunde med

försäljningsvärdet af ifrågavarande materiel bestridas, måste uppföras till en med ett lika belopp ökad summa.

I fråga åter om sjelfva jernvägens värde, har Utskottet ej kunnat undgå att fästa uppmärksamheten vid hvad bolaget i sin ofvan omfördälda den 6 Augusti 1881 till Kongl. Maj:t ingifna skrift anført om sättet och utvägarne för genomförande af den nödiga spårviddsförändringen. Med afseende härå yttrade bolaget: att enligt en beräkning, till utgångspunkt för hvilken tagits bolagets förmodade ställning vid 1882 års utgång, det visade sig: att, om bolaget sjelft skulle verkställa ombyggnaden och för ändamålet måste upptaga ett lån i öppna marknaden eller erhöle ett sådant på vanliga vilkor af staten, bolaget skulle, i stället för ett till amortering och utdelning påräkneligt nettoöfverskott å trafikmedlen af omkring 87,000 kronor för år, hafva att emotse en brist af 2,736 kronor och blifva ur stånd fullgöra amorteringen af sitt erhållna statslån; att åter, i händelse staten antingen gäfvde bolaget ett anslag utan återbetalningsskyldighet af 1,800,000 kronor (till hvilket belopp kostnaden för banans ombyggnad och förseende med ny materiel m. m. då beräknats) eller ock försträckte bolaget samma belopp mot en annuitet af 4 procent, hvaraf 3 procent ränta å oguldet kapital, samt tilläte, att så väl återstoden vid 1882 års slut af statslånet, utgörande 1,411,447 kronor, som ock bolagets skuld, 540,000 kronor, till jernväghypoteksfonden, finge konverteras till enahanda annuitet, bolagets utsigter i fråga om banans rentabilitet blefve ungefär lika goda som för det dåvarande; att, om intetdera af dessa förslag funnes antagligt å statens sida, två andra utvägar återstode, den ena, att staten sjelf verkstälde ombyggnaden och tillskote nödiga medel dertill samt för beloppet toge aktier i bolaget; den andra, att staten inlöste och öfvertog hela banan; att i förra fallet bolaget, under antagande att bolagets tillgångar uppskattades till fyra millioner kronor och att, efter banans ombyggnad, nettoinkomsten af densamma delades emellan staten och bolaget efter förhållandet emellan 1,800,000 kronor och 4,000,000 kronor, skulle komma i vida sämre ställning än förut, och, endast i händelse den ofvan föreslagna konverteringen af annuiteterna å bolagets återstående statslån och lånet i jernväghypoteksfonden medgäfvdes, kunde underkasta sig den uppoffring, som i allt fall uppkomme för bolaget derigenom, att af nettovinsten, 87,000 kronor, i sådant fall komme att på bolagets andel i banan belöpa endast omkring 65,000 kronor; och att, beträffande det andra alternativet, detsammas antaglighet så väl ur statens som ur bolagets synpunkt måste blifva beroende af banans pris.

Om än trafikutsigterna sedan år 1881 förbättrats, torde i allt fall

banans värde i bolagets hand såsom för aktieegarne inkomstbringande affär ej kunna anslås synnerligen högt. Så vidt Utskottet har sig bekant, hafva delegarne ock endast för ett år, 1882, kunnat erhålla utdelning, och denna endast till två procent å aktiekapitalet. Skulle jernvägen fortfarande förblifva i bolagets ego, torde bolaget tvifvels utan blifva nödsakadt att derå nedlägga så stora belopp, att möjligheten af en fortsatt utdelning antagligen blefve mycket inskränkt. Om bolaget alltså i betalning för banan erhöle — förutom qvittning af sin skuld till Riksgäldskontoret och medel till inlösande af obligationslånet — 50 procent af aktiekapitalet, samt finge behålla jernvägens öfverbyggnad och rörliga materiel, af hvilken, såsom ofvan nämnts, den som inköpts före år 1883 eger ett värde af 330,000 kronor, så skulle det kapital, som sålunda komme att för bolaget återstå, vara tillräckligt att afkasta en säker ränta, större än den ovissa utdelning, bolaget på länge skulle kunna på sitt nuvarande aktiekapital erhålla. Härtill kommer den omständigheten, som för bolagets intressenter, särskildt Sundsvalls stad, måste vara af högsta betydelse, att banan, efter att hafva blifvit af staten inköpt och ombyggd, komme att för ortens hufvudsakliga rörelse blifva af ett vida större gagn än den nu kan vara.

Ur statens synpunkt åter torde det ej böra förbises, att, äfven om köpeskillingen så nedsättes som här nedan föreslås, jernvägens inköp och ombyggnad kommer att medföra en kostnad, ej obetydligt större än om en liknande bana omedelbart af staten sjelf anlades, samt att ytterligare utgifter för banans förbättrande, utvidgande af spårsystemet vid stationerna och förökande af rörlig materiel säkerligen komma att erfordras.

Utskottet har alltså ansett sig böra föreslå köpeskillingen till:	
beloppet af bolagets skuld till Riksgäldskontoret	kronor 1,396,884: 60
beloppet af bolagets obligationslån.....	„ 600,000: —
50 procent af aktiekapitalet	„ 886,750: —
	<hr/>
	Summa kronor 2,883,634: 60.

eller i jemnadt tal 2,884,000 kronor.

Skilnaden mellan den af Kongl. Maj:t föreslagna köpeskillingen	kronor 3,650,000: —
och de af Utskottet ifrågasatta	„ 2,884,000: —
utgör	kronor 766,000: —
men då härifrån drages värdet af den materiel, som enligt Kongl. Maj:ts förslag skulle i köpet	
	<hr/>
	Transport kronor 766,000: —

	Transport kronor 766,000: —
ingå, men hvilken enligt Utskottets förslag skulle af bolaget behållas	„ 330,000: —
utgör den verkliga nedsättningen i köpeskillingen endast	kronor 436,000: —

Beträffande förhållandet till Sundsvalls stad har Utskottet ansett det vara mindre lämpligt att de å sid. 11 här ofvan omförmälda upp-
låtelse af mark skulle, såsom staden ifrågasatt, gälla endast för den
tid, hvarunder staten egde och trafikerade Sundsvall—Torpshammars-
jernvägen, och att viss del af denna mark skulle af Trafikstyrelsen en-
dast få disponeras, utan har Utskottet funnit den Sundsvalls stad till-
höriga mark, som af Kongl. Maj:t pröfvas för jernvägsanläggningen
erforderlig, böra af staden till staten med full eganderätt öfverlätas.

Likaså har Utskottet funnit det böra åligga Sundsvalls stad att
sjelf bekosta dels de kajer, som vid Sundsvalls station erfordras utom
den jernvägen tillhörande egentliga timmerbassinen, och dels all er-
forderlig muddring i yttre hamnen. Dessa arbeten kunna nemligen ej
anses tillhöra sjelfva jernvägsanläggningen, utan erfordras för ett kom-
munalt ändamål, tillgodoseendet af rörelsen i staden Sundsvall.

På grund af hvad ofvan anförts, och med erinran att i Utskottets
hemställan här nedan några belopp blifvit i obetydlig mån jemkade för
åstadkommande af jemna summor å de två årsanslagen för 1885 och
1886, får Utskottet hemställa,

att Kongl. Maj:ts förevarande proposition må
på det sätt bifallas, att Riksdagen

dels medgifver, att Sundsvalls jernvägsaktiebolags
jernväg emellan Sundsvall och Torpshammar må för
statens räkning inköpas, att tillträdas den 1 Januari
1885 mot en köpeskillning af två millioner åttahundra-
åttatofyrtusen kronor, hvilken erlägges sålunda,
att staten

1:o) eftergifver hvad vid jernvägens afträdande
till staten återstår oguldet af det bolaget beviljade
statslån, hvilken återstod beräknas att vid 1884 års
slut utgöra kronor 1,396,884: 60;

2:o) den 2 Januari 1885, mot
erhållande af de utaf bolaget ut-
ställda och i jernvägen in-tecknade
obligationer å tillhoppa 600,000

Transport kronor 1,396,884: 60

Transport kronor 1,396,884: 60	
kronor, erlägger till bolaget dere-	
motsvarande belopp	» 600,000: —
och 3:o) den 2 Januari 1886	
till bolaget utgifver återstoden med	» 887,115: 40

Summa kronor 2,884,000: —

dels godkänner jernvägsaktiebolagets vilkor om dess personals öfvergång i statens tjänst under de af Styrelsen för statens jernvägstrafik i dess skrifvelse af den 29 Februari innevarande år föreslagna förbehåll;

dels beslutar, att den till jernvägen hörande öfverbyggnad och rörliga materiel icke skola i köpet ingå, men såsom vilkor för jernvägens inköp *fastställer*:

att statens Trafikstyrelse må ega att till dess banan blifvit af staten ombyggd afgiftsfritt begagna samma öfverbyggnad och materiel, samt

att all den Sundsvalls stad tillhöriga mark, som af Kongl. Maj:t pröfvas för jernvägsanläggningen erforderlig, bör af staden till staten med full eganderätt öfverlåtas, och staden vara skyldig bekosta de vid Sundsvalls station erforderliga kajer och muddringar utom den föreslagna egentliga timmerhamnen;

dels öfverlåter åt Kongl. Maj:t att i öfrigt fastställa de närmare vilkor, förbehåll och bestämmelser, som vid aftals träffande med jernvägsaktiebolaget och Sundsvalls stad kunna finnas erforderliga;

dels beviljar de, efter hvad ofvan är sagdt, till gäldande af den kontanta köpeskillingen erforderliga belopp, tillsammans kronor 1,487,115: 40;

dels ock ytterligare, för jernvägens ombyggnad till bredspårig och anskaffande af rörlig materiel, beviljar ett anslag å 1,829,884 kronor 60 öre;

dels ock slutligen af förenämnda, för inköp af jernvägen samt dess ombyggnad och förseende med rörlig materiel, äskade anslag, tillhoppa 3,317,000 kronor, anvisar till utgående

under år 1885..... kronor 1,600,000: —

och under år 1886... .. » 1,717,000: —

Stockholm den 28 April 1884.

På Stats-Utskottets vägnar:

GUSTAF SPARRE.

Reservationer:

af Herr *J. Widén*;

af Herr *C. Ivarsson*, med hvilken Herrar *Liss Olof Larsson*, *Sven Andreasson*, *A. P. Danielson*, *O. B. Olsson*, *N. Petersson*, *Ola Andersson*, *Sven Nilsson*, *J. E. Johansson*, *Jan Andersson* och *P. Pehrsson* i Törneryd instämt och hvilken yttrat:

»Då jag, med hänsyn å ena sidan till det ringa värde, bolagets jernväg kan ega vid dess ombyggande till bredspårig, samt den dryga kostnad, som i följd deraf måste drabba staten för en sådan ombyggnad, och å den andra den obetydliga inkomst, bolaget hittills haft på sin jernväg, anser den föreslagna köpeskillingen vara för högt tilltagen, får jag härmed reservera mig emot Utskottets förslag, under uttryckande af den åsigt, att Utskottet åtminstone bort föreslå köpeskillingens nedsättande till 2,500,000 kronor, om icke derunder.»