

N:o 37.

Ank. till Riksd. Kansli den 19 Mars 1885, kl. 12 midd.

Kongl. Maj:ts nådiga proposition till Riksdagen, angående inköp och ombyggnad af Hudiksvalls jernvägsaktiebolags jernväg mellan Hudiksvall och Näsvisen samt jernvägens utsträckning till norra stambanan; gifven Stockholms slott den 25 Februari 1885.

Kongl. Maj:t vill, med åberopande af närlagda utdrag af statsrådsprotokollet öfver civilärenden för denna dag, härigenom föreslå Riksdagen att, under förutsättning att de i nämnda protokollsutdrag omförmälda, utaf staden Hudiksvall och Hudiksvalls trävaruaktiebolag erbjudna upplåtelser till staten af mark och af flottleden mellan Hybo-sjön och sjön Gryttjen komma till stånd,

dels medgifva, att Hudiksvalls jernvägsaktiebolags jernväg mellan Hudiksvall och Näsvisen med alla tillhörigheter i fast och lös egen-dom, deribland ångbåtar och pråmar jemte sjöstationer med åbyggnader samt fordringar, enligt bok vid tiden för öfverlåtelsen, må för sta-tens räkning inköpas, att tagas i besittning den 1 November 1887, mot en köpeskilling af 536,488 kronor 15 öre, hvilken erlägges sålunda, att staten

1:o eftergifver hvad af det bolaget beviljade statslån återstår oguldet den 31 December 1887, beräknadt att utgöra ... kronor 185,677: 97 och

2:o sistnämnda dag betalar till bolaget dels mot erhållande af bolagets oguldna, i jernvägen in-tecknade obligationer ett deremot svarande be-lopp, beräknadt till 105,624 kronor 7 öre, dels ock ytterligare 245,186 kronor 11 öre, eller sålunda tillhopa

„ 350,810: 18

Summa kronor 536,488: 15

dels öfverlåta åt Kongl. Maj:t att fastställa de närmare villkor, förbehåll och bestämmelser, som vid uppgörande af aftalet med jernvägsaktiebolaget må finnas erforderliga;

dels bevilja för jernvägens inköpande och dess ombyggande till bredspårig samt utsträckande till norra stambanan vid Ljusdal och förseende med rörlig materiel 4,623,300 kronor och deraf anvisa till utgående

under år 1886	kronor 2,000,000: —
och " " 1887.....	" 2,350,300: —
och " " 1888.....	" 273,000: —

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

OSCAR.

E. von Krusenstjerna.

*Utdrag af protokollet öfver civilärenden, hållet inför Hans Maj:t
Konungen i Statsrådet å Stockholms slott den 25 Febru-
ari 1885.*

Närvarande:

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

Departementschefen Statsrådet von Krusenstjerna anförde:

»Uti särskilda till Eders Kongl. Maj:t den 7 Oktober 1884 in-
gifna skrifter hafva dels Gefleborgs läns landsting, dels Godsegaren
Julius Brun och Fabriksidkaren Edvard Frisk jemte särskilda ombud
för Hudiksvalls stad, Enångers, Forssa, Bergsjö, Delsbo, Ljusdals och
Färila samt Arbrå och Jerfsö tingslag äfvensom för provinsen Herjeå-
dalen, anhållit, att Eders Kongl. Maj:t måtte till Riksdagen afåta nådig
proposition om erforderligt anslag till byggande, så fort ske kunde, af
en stambanegren från Ljusdals station genom norra Helsingland till
Hudiksvall. Sedermera har framställning i enahanda syfte inkommit
jemväl från Jemtlands läns landsting.

Å en del af den sträckning, hvari förevarande stambanegren, derest ansökningarne bifölles, skulle komma att framdragas, nemligen mellan Näsvisken vid Södra Dellen och staden Hudiksvall, finnes en, Hudiksvalls jernvägsaktiebolag tillhörig jernväg till en längd af omkring 16 kilometer och med en spårvidd af 1,217 meter. Den äldsta delen deraf, som framgår mellan Hudiksvall och Forssa, och till hvars utförande bolaget erhållit ett statslån af 370,000 kronor, öppnades för trafik redan år 1860, hvaremot banans utsträckning till Näsvisken blef utförd först under åren 1872—1874. Koncession har sedermera af Eders Kongl. Maj:t meddelats den 26 Maj 1882 åt några enskilda personer på jernvägsanläggning från Näsvisken till norra stambanan i närheten af Ljusdal, men något arbete för banans utförande har ännu icke påbörjats; och desse koncessionshafvare äro numera förpligtade att utan ersättning afstå från koncessionen, i händelse jernväg för statens räkning skulle komma att å denna sträcka anläggas.

År 1883 gjordes hos Eders Kongl. Maj:t af, bland andre, förbemålde Brun och Frisk framställning, att på deras bekostnad Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och Styrelsen för statens jernvägstafrik måtte få verkställa undersökningar samt upprätta plan och kostnadsförslag ej mindre för anläggning af jernväg af stambanans spårvidd emellan Ljusdal och Näsvisken än äfven för ombyggande till enahanda spårvidd af jernvägen emellan Näsvisken och Hudiksvallsfjärden äfvensom utreda och afgifva utlåtande om de trafikinkomster, som af en sådan jernväg kunde vara att emotse; och sedan Eders Kongl. Maj:t behagat härtill lemna nådigt bifall, hafva enligt af nämnda styrelser meddelade förordnanden undersökningar verkstälts, och betänkanden, planritningar samt beräkningar upprättats och till styrelserna aflemnats af Distriktsingenjören, Kaptenen vid Väg- och vattenbyggnadscorpsen H. E. Lundborg och Direktören M. Agrelius.

Lundborgs utlåtande innefattar ett i detalj uppgjordt, af plan- och profilritningar samt kostnadsberäkningar åtföljdt förslag till ej mindre anläggning af jernväg från Ljusdal till Näsvisken än äfven inlösen af Hudiksvalls jernvägsaktiebolags bana samt dess ombyggande till bredspårig bana. Enligt detta förslag skulle jernvägen, utlöpande från Ljusdals station å norra stambanan, framdragas norr om och helt nära Hybosjön, hvarest en större trafikstation för virkes upptagande skulle anordnas, derifrån till nordvestra ändan af sjön Gryttjen och utefter samma sjö, vidare söder om sjön Lången, vid hvars östra ändpunkt en mötesplats kunde inrättas, derifrån söder om Stömnervattnet till närheten af Dellarnes stora vattenbassin till en plats invid Edeby, hvarest jemväl en station skulle anläggas, afsedd att upptaga trafiken

från omkringliggande odlade bygder. Till denna station skulle jemväl rörelsen från det i närheten belägna Hudiksvalls trävaruaktiebolag tillhöriga Storå sågverk inledas. Från denna punkt skulle linien förlöpa i närheten af Fredriksfors snickerifabrik och Klubbo sågverk, hvarinvid en mindre station kunde förläggas, vidare, alltjemt utefter södra stranden af Dellen, mot östra ändan af samma sjö tills den uppnådde Näsvikens station. Till följd af terrängförhållanden borde jernvägen å sträckan från Näsviken till Hudiksvall på åtskilliga ställen afvika från den rigtning, hvori den nuvarande banan vore framdragen. Spår borde genom staden utläggas förbi hamnen till hafsstranden på motsatta sidan om viken, så att derstädes kunde anordnas välbefästa brädgårdar och tillgodoses der befintliga industriella anläggningar; och hade Lundborg å plankartan utmärkt det område inom staden, som för anläggningen erfordrades. Hela jernvägen från Ljusdal till Hudiksvall blefve 5,972 mil lång, och kostnaden beräknades till kronor 4,872,400: — deraf

för bandelen Ljusdal—Näsviken	4,211 mil	
		kronor 2,350,000: —
„ „ Näsviken—Hudiksvall		
	1,761 mil	„ 1,322,400: —
„ rörlig materiel		„ 600,000: —
samt för inköp af den trafikerade		
linien Näsviken—Hudiksvall med		
tillhörigheter, förslagsvis vid 1886		
års slut	„	600,000: —
		<hr/> Summa kronor 4,872,400: —;

från hvilken summa dock borde afdragas det belopp, hvartill jernvägen Näsviken—Hudiksvalls för nyanläggningen ej behöfliga egendom kunde vid försäljning uppgå.

Agrelius, hvars undersökningar afsett att utreda den föreslagna banans trafikförhållanden, har, enligt åtskilliga vid det af honom afgifna betänkandet fogade tabeller, kommit till det resultat, att banans årliga trafikinkomster skulle komma att uppgå till 574,400 kronor, hvaraf beräknats för transporterande af resande 63,171 kronor; af 737,600 timmer 353,480 kronor; af 18,440 standard sågadt virke 90,560 kronor, och återstoden af andra i tabellerna specificerade transportartiklar. Under förutsättning att jernvägen trafikerades såsom statsbana, har Agrelius beräknat utgifter för drift och underhåll per år till 291,600 kronor, hvadan det årliga öfverskott, trafiken skulle lemna, komme att

utgöra 282,800 kronor eller *5,8 procent* å den för jernvägsanläggningens bringande till stånd af Lundborg beräknade *totalkostnaden 4,872,400 kronor*.

I sitt betänkande yttrar Agrelius till stöd för de af honom sålunda gjorda beräkningar bland annat följande:

Jernvägens trafikområde utgöres närmast af norra Helsingland, men för den betydliga trävarurörelse, som, företrädesvis bedrifven af Hudiksvalls trävaruaktiebolag, eger rum i Hudiksvall och dess omnejd, och hvars befintlighet mer än något annat gör jernvägen till ett behof och garanterar en vinstgifvande afkastning af det för dess anläggning erforderliga kapital, hemtas råämnet dessutom och till största delen från skogsmarker, som sträcka sig genom vestra Helsingland och Jemtlands län nära fram till gränsen mot Norge och beröra Kopparbergs län. Af de mellan 600,000 och 700,000 tunnland, hvaröfver trävarubolaget förfogar, ligga omkring 500,000 tunnland i Herjeådal, upptagande större delen af Lillherrdals socken jemte betydande vidder af Hede och Svegs socknar. Bolaget eger jemväl skogbärande hemman i Torps tingslag i Medelpad. Från områdena vester om norra stambanan framföres timret på flottleder, som utmynna i Ljusne elf, och erbjudes jernvägen vid Hybosjön. Virket från bolagets skogar i Ljusdal, Jerfsö, Undersvik och Arbrå samt de socknar, som omgifva sjöarne Dellen, nedkommer på vattendrag, som utflöda i dessa sjöar, och är ämnadt att till den del, som ej förarbetas vid Södra Dellens och Forssaströmmens sågar, i oarbetadt skick transporteras å jernväg till Hudiksvall. Antalet af de timmerquantiteter, bolaget försågat, har från 294,789 timmer, som det utgjorde år 1873, i nära oafbruten följd till och med år 1882 ökats till 744,325. Det är ej sannolikt, att denna ökning kommer att sålunda fortgå, men det vill synas otvifvelaktigt, att bolagets verksamhet skall under normala konjunkturförhållanden bibehålla sig vid sin nuvarande omfattning. Under vintern 1883—1884 var afverkningen, oaktadt de mindre gynsamma exportprisen, endast föga minskad. Inom bolagets skogar fälles då träd till 670,000 timmer. I den för banan beräknade trafikmängden virke ingå äfven 250,000 timmer, hvilka egarne till Böle såg i närheten af Näsviken och de vid Hudiksvallsfjärden anlagda sågarne Arnö, Fogelvik, Lingarö och Saltvik skriftligen förklarar sig beredda att å jernvägen låta hvarje år transportera mot den i inkomstberäkningen angifna frakt. Större delen af det virke, som vid de sistnämnda verken nu försågas, tillföres dem sjöledes med mycken risk och högre kostnad, än om de få sitt behof fylldt af tillgångar, som stå dem till buds inuti landet utmed Ljusne elf och Hennans vatten. De dryga flottningsavgifter, trävaru-

bolaget eger uppbära för begagnande af Ljusne—Dellens flottled, utgöra för de nämnda sågverken ett hinder att anlita denna led.

Agrelius redogör i betänkandet vidare i detalj för de grunder, som i öfrigt för honom varit bestämmande vid beräkningarne af banans trafikinkomster och utgifter.

I den ansökningsskrift, som af Brun och Frisk samt deras medsökande i ärendet ingifvits, hafva desse hänvisat till Lundborgs och Agrelii förslag och beräkningar samt anföra vidare, hurusom de $\frac{3}{4}$ af Gefleborgs län, som utgöras af Gestrikland samt södra och vestra Helsingland, vore medelst de genom dessa delar af länet framdragna jernvägar i kommunikationsafseende väl tillgodosedda, under det att deremot norra Helsingland, till invånareantalet i det närmaste $\frac{1}{4}$ af hela länet, och till hemmantal samt fastighetsvärde mer än $\frac{1}{4}$, alls icke berördes af stambanan, då dess vestligast belägna socken, Delsbo, vore ej mindre än $2\frac{1}{2}$ mil och deröfver, samt kustsocknarne omkring 6 mil aflägsna från stambanan. De fem socknar i södra Helsingland, yttra sökandena vidare, som ligga öster om stambanan och icke genomskäras af denna och hvilka således i främsta rummet skulle draga den egentliga nyttan af den nyligen beslutade statsbanegrenen Kilafors—Söderhamn — nemligen Söderala, Mo, Regnsjö, Trönö och Norrala jemte Söderhamns stad, innehålla tillsammans en areal af 7,391 kvadratmil, upptaga efter hafskusten en sträcka af $3\frac{1}{4}$ mil samt ega ett hemmantal af $266\frac{143}{100}$ mantal, ett fastighetsvärde af 10,793,190 kronor och en folkmängd af 21,382 invånare, medan deremot de sexton socknar i norra Helsingland, hvilka, liggande öster om och skilda från norra stambanan, skulle hemta fördelarne af jernvägen Ljusdal—Hudiksvall, nemligen: Enånger, Njutånger, Idenor, Forssa, Hög, Tuna, Rogsta, Ilsbo, Harmånger, Jättendal, Gnarp, Bergsjö, Hassela, Bjuråker, Norrbo och Delsbo jemte Hudiksvalls stad, tillsammans innehålla en areal af 35,031 kvadratmil och upptaga efter hafskusten en sträcka af $7\frac{1}{2}$ mil samt ega ett hemmantal af $627\frac{301}{100}$ mantal, ett fastighetsvärde af 22,028,119 kronor och en folkmängd af 41,125 personer, hvartill kommer, att Hudiksvallsfjärden utgör den rymligaste och renaste hamn på kuststräckan af Helsingland med ett djup, som tillåter 26 à 27 fot djupgående fartyg att obehindradt inlöpa till staden, och hvilken hamn, genom fördjupning och rensning af det så kallade Arnösundet, skulle än vidare kunna göras ytterst bekväm för kust-sjöfarten.

Till jämförelse med statens kostnader för anläggningen af jernvägarne Söderhamn—Kilafors och Sundsvall—Torpshammar, åberopa sökandene, att enligt Lundborgs förslag kostnaden för Ljusdal—Hudiksvalls-banan, i längd 62 kilometer, beräknats till 4,872,400 kronor, då

deremot kostnaden för Söderhamnsbanan, som vore endast 35 kilometer lång, skulle belöpa sig till 4,438,763 kronor eller möjligen 4,138,763 kronor och för Sundsvall—Torps Hammars jernväg, med en längd af 57,1 kilometer, till 5,150,884 kronor; och borde härvid jemväl beaktas, att från kostnadssumman för Ljusdal—Hudiksvalls-banan afginge det belopp, hvartill jernvägens Näsvisen—Hudiksvall för nyanläggningen ej behöfliga egendom kunde vid försäljning uppgå.

I fråga om de upprättade trafikberäkningarna anmärkte sökandene, att dessa nästan uteslutande stödde sig på de nuvarande industriförhållandena inom orten, men att den blifvande jernvägstrafiken också torde komma att erfara ej obetydligt inflytande af den utveckling, som industrien och i synnerhet *storindustrien* inom orten borde erhålla, derest åt densamma bereddes jernvägsförbindelse med stambanan. Storindustrien inom norra Hälsingland utgjordes af dels trävarurörelse och dels jern- och stålhandtering, af hvilka trävarurörelsen här, såsom i allmänhet inom Norrland, intog främsta rummet. Den största trävarufabrikanten inom norra Hälsingland vore Hudiksvalls trävaruaktiebolag, som hade sin utskeppningsplats vid Hudiksvall och egde betydliga skogar inom norra och västra Hälsingland samt Herjedalen, och detta bolag hade, enligt hvad bifogadt utdrag af protokoll vid bolagsstämma den 30 September 1884 utvisar, under förutsättning att den ifrågakomna statsbanegrenen från Ljusdal förbi Hybosjön till Hudiksvall blefve under de närmaste åren utförd, utfäst sig att, derest en frakt af högst 60 öre per sågblock emellan Hybosjön och Hudiksvall, lastnings- och lossningskostnad inberäknad, kunde å den blifvande jernvägen medgifvas, nedlägga sin flottled emellan Hybosjön och sjön Gryttjen, hvarigenom all konkurrens genom flottled med jernvägen blefve tillintetgjord, samt att nedföra hela sin virkesmassa, som inkomme från Ljusne elf till Hybosjön samt från Svåga elf och andra vattendrag till Dellsjöarne, på jernvägen, förstnämnda virke från Hybosjön och det senare från sjön Södra Dellen, Delsbo eller Forssa till Hudiksvall, antingen i form af rundtimmer och bjelkar eller såsom sågad vara, och att vid Hybosjön anlägga en ångsåg med minst fyra snabbgående ramar och tillräckligt antal cirkelsågar att vara fullt färdig åtminstone liktidigt med jernvägen, hufvudsakligen för att derstädes kunna till nytta använda den mängd skadade grofva träd och större timmertullar, som förekomme i bolagets skogar eller kunde från andra skogsegare förvärfvas, och af hvilka stockars innehåll en del kunde utsågas och manufaktureras till skeppningsvirke samt nedgå på jernvägen till Hudiksvall, och återstoden användas till kolning, för hvilket ändamål bolaget jemväl hade för afsigt att vid Hybosjön åväga-

bringa en möjligast stor kolning af dylikt skogsaffall och sedermera frakta kolen på stambanan till jernverk i Gestrikland, Dalarne eller andra orter, hvarigenom såmedelst större tillgång och billigare pris på kol, än för närvarande, skulle kunna till fördel för jern- och stålhandteringen beredas och åtskillig frisk ung skog, som nu till kolning användes, besparas. Den andra storindustrien inom Norra Helsingland, eller jern- och stålhandteringen, bedrefves af Iggesunds med flera bruk; och genom transporter till och ifrån dessa skulle en ganska beaktansvärd tillökning i trafikinkomster så väl för stambanan som för stambanegrenen Ljusdal—Hudiksvall uppkomma, desto mera som träkol från Forssa och Hybo kunde tagas till returfrakt söderut.

Äfven *den mindre industrien*, handeln och jordbruksnäringen, vore i mer eller mindre grad beroende af en lättare förbindelse emellan stambanan vid Ljusdal och hafskusten vid Hudiksvall. Jemväl för de landsdelar, som låge vester om norra Helsingland, och i synnerhet för nordvestra Helsingland och Herjeådalen blefve det i flera afseenden af stor fördel att erhålla en tidsenlig förbindelse med hafskusten på den genaste och således för dessa landsdelar billigaste väg, i stället för att inbyggarne i dessa vidsträckta trakter, hvilka årligen behöfde hemta en del tunga förnödenheter från kusten samt till kustlandet afsätta kreatur och varor, nu tvingades att antingen på den tungfarna landsvägen eller ock på längre omväg å jernvägen öda mera tid och penningar.

Äfven Gefleborgs läns landsting och Jemtlands läns landsting framhålla i sina ansökningar den stora nytta, som ifrågavarande jernvägsanläggning skulle medföra; och åberopar sistnämnda landsting den till landstinget aflåtna motion, som föranledt landstingets framställning, i hvilken motion framhålles, bland skälen för jernvägsanläggningen, att Herjeådalens befolkning derigenom skulle beredas en fördelaktig afsättningsort i Hudiksvall för kreatur och ladugårdsprodukter, som från denna provins utskickades till afsalu i jemförelsevis större mängd än från något annat landskap inom Norrland. Eders Kongl. Maj:ts vederbörande Befallningshafvande, som insändt landstingens förberörda framställningar, hafva dervid förordat bifall till desamma.

I det af Kaptenen Lundborg uppgjorda kostnadsförslaget har någon utgift för expropriation af mark inom Hudiksvalls stad icke behöft upptagas, emedan Hudiksvalls stadsfullmäktige, enligt ingifna handlingar, beslutit: att, om den ifrågasatta stambanegrenen komme till utförande, kostnadsfritt upplåta all den staden tillhöriga mark, som enligt den af Kaptenen Lundborg upprättade karta öfver banans sträckning genom stadens område vore utmärkt såsom erforderlig för jernvägen och statio-

nerna; att, likaledes utan kostnad för staten, bortskaffa de byggnader inom stadens område, som berördes af planen för jernvägens framdragande genom Hudiksvall, och att ställa äfven sjelfva tomterna, som nu tillhörde dessa byggnader, till kostnadsfri disposition åt staten för jernvägsanläggningen.

Jemväl Hudiksvalls trävaruaktiebolag har, såsom i afskrift företedda handlingar utvisa, beslutit att till staten kostnadsfritt upplåta all den bolaget tillhöriga mark, som erfordras för jernvägen och för stationen i Hybo, äfvensom att hålla staten skadesfri för lösen af den, annan än bolaget tillhöriga mark med dertill hörande byggnader, som dessutom behöfves för nyssnämnda station. I öfrigt äro Kaptenen Lundborgs beräkningar angående kostnader för lösen af mark till banan grundade på af vederbörande, jemlikt företedda handlingar, gjorda utfästelser i fråga om de pris, för hvilka innehafvarne vore villige att till staten afträda marken.

Enligt utdrag af de vid bolagsstämmor med aktieegarne i Hudiksvalls jernvägsaktiebolag den 18 Januari 1881 och den 31 Maj 1884 förda protokoll, har bolaget beslutit erbjuda staten jernvägen med alla bolagets tillhörigheter i fast och lös egendom, deribland bolagets båda på Dellsjöarne befintliga ångbåtar och pråmar jemte sjöstationer med åbyggnader, likasom bolagets fordringar vid tiden för öfverlåtelsen, allt enlikt bok, mot det att staten öfvertager bolagets samtliga skulder, sådana de befinnas vid tiden för öfverlåtelsen, samt godtgör delegarne för deras 4,000 aktier med 50 kronor för hvarje, allenast med förbehåll, att de brädgårdsplatser vid Åvik och den så kallade Reffelmansviken jemte behöfligt utrymme vid stranden för timmermagasin, hvilka Hudiksvalls trävaruaktiebolag tillförsäkrats att för sin rörelse begagna mot en årlig afgift till jernvägsbolaget af 500 kronor, finge af trävarubolaget, till den del dessa brädgårdsplatser icke behöfdes för staten till banan eller station, antingen innehafvas såsom hittills mot årlig afgift till staten af 500 kronor, eller ock genom köp med full eganderätt öfvertagas mot en köpeskillning af 10,000 kronor; hvarjemte bolaget uttalat den önskan att, derest jernvägen Hudiksvall—Näsviken komme att öfvergå i statens ego, staten måtte, i likhet med hvad vid inköpet af Söderhamns och Sundsvall—Torpshammar-jernvägarne egt rum, i sin tjänst upptaga och använda de vid jernvägen, då den till staten öfverlättes, anstälde tjänstbare och duglige tjänare och tjänstemän, samt tillika med understöd bistå några vid samma jernväg varande orkeslösa gamla tjänare och enkör.

I ärendet har vidare företetts protokoll vid bolagsstämma den 27 November 1884 med delegarne i Hudiksvalls trävaruaktiebolag, hvaraf

inhemtas, att bolagsmännen, under de förutsättningar, som omnämndes i det uti sökanderne Frisks och Bruns med fleres ansökningsskrift åberopade protokoll af den 30 September 1884, beslutit att till statens trygghet för att bolagets flottled mellan Hybosjön och sjön Gryttjen blefve nedlagd, till staten, om så påfordrades, öfverlåta eganderätten till den samma, deri dock ej inbegripna flottningsbyggnaderna och dylikt, som bolaget förbehölle sig att bortföra.

Samtliga sålunda inkomna handlingar hafva öfverlemnats till *Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen*, som deröfver den 5 innevarande Februari afgifvit utlåtande och deri anført:

att styrelsen, som granskat de för den nya jernvägsanläggningen och för ombyggnaden af Hudiksvall—Näsvikens jernbana af Lundborg beräknade kostnader, icke funnit anledning till anmärkning mot de samma; att jernvägen vore föreslagen att, hvad beträffade banvallens och skärningarnes dimensioner äfvensom öfverbyggnadens styrka, anläggas i fullkomlig öfverensstämmelse med stambanan genom Norrland

att till kostnaden för hela jernvägslinens emellan Ljusdal och Hudiksvall anläggning, hvilken kostnad, inberäknade 600,000 kronor till rörlig materiel, i Lundborgs förslag vore upptagen till 4,272,400 kronor, komme utgiften för inköp af Hudiksvall—Näsvikens jernväg, af Lundborg föreslagsvis utförd med 600,000 kronor; att sistnämnda utgift, under förutsättning att bolaget vore i ostörd besittning af jernvägen till inemot slutet af år 1887 och under tiden fortfarande droge inkomsten af densamma samt verkstälde beräknade ränte- och kapitalbetalningar å sina skulder, skulle uppgå till 536,488 kronor 15 öre. motsvarande det beräknade beloppet af bolagets skulder vid nämnda tid och hvad som fordrats å bolagets aktier, nemligen:

Skuld till Riksgäldskontoret, återstod vid 1887 års	
utgång	kronor 185,677: 97
Bolagets obligationsskuld, återstod vid samma tid ..	„ 105,624: 07
samt lån hos banker och enskilda personer	„ 45,186: 11
godtgörelse till aktieegarne med 50 kronor för	
hvarje af 4,000 aktier	„ 200,000: —

Summa kronor 536,488: 15,

att alltså, om denna summa, eller i helt hundratal 536,500 kronor, lades till förut nämnda 4,272,400 kronor, hela kostnaden för ifrågavarande jernbanas anläggning och för inköp af Hudiksvall—Näsvikens-banan komme att uppgå till 4,808,900 kronor eller i helt tusental till 4,809,000 kronor, motsvarande 801,500 kronor för mil; *att*, ehuru denna kostnads-summa kunde något minskas genom föryttrandet af den materiel och

öfriga Hudiksvall—Näsvikens-banans tillhörigheter, som skulle i köpet ingå men icke blifve för banans ombyggnad användbara, styrelsen likväl, vid det förhållande att dels icke kunde nu uppgifvas det belopp, hvartill nämnde materiel och effekter, efter ytterligare tre års begagnande, kunde afyttras, dels detta belopp icke blifve tillgängligt förr, än den nya banan vore färdig, ansett sig icke böra vid sina beräkningar minska förenämnda kostnadssumma, utan hemstälde, att de medel, som genom samma materiels och effekters försäljning kunde inflyta, och hvilka möjligen torde uppgå till omkring 100,000 kronor, finge användas till förstärkning af rörelsematerielen och till anskaffande af sådana maskiner, som kunde blifva behöfliga för timmerlastningen vid Hybo, för hvilket slag af maskiner någon kostnad icke i förslaget beräknats; att, som helt ny jernväg af icke mindre än 5 mils längd måste på sträckan emellan Ljusdal och Hudiksvall byggas, och denna måste vara fullbordad innan ombyggnad af banan emellan Hudiksvall och Näsviken kunde företagas, så vida nemligen trafiken så väl på flottleden emellan Ljusne elf vid Svinhammarsbommen och Näsviken som på sistnämnde bana skulle kunna ostörd fortgå, det vore nödvändigt, att arbetena å de fem milen ny jernväg finge taga sin början så tidigt, att denna bana hunne i det närmaste fullbordas, innan ombyggnaden af Hudiksvallsjernvägen, hvilken borde försiggå under vintern, företoges, på det att trafiken å hela linien måtte kunna vid första derefter inträffande öppet vatten börjas; att alltså, under förutsättning att innevarande års Riksdag skulle besluta anläggningen af ifrågasvarande jernväg och dertill, äfvensom till inköp af Hudiksvallsbanan, bevilja nödiga medel, styrelsen ville föreslå, att arbetena börjades 1886 och fortsattes under 1887, samt att Hudiksvallsbanans trafik ostörd bedrefves för bolagets räkning till November månad 1887, då ombyggnadsarbetena å denna bana borde taga sin början, och derefter så bedrifvas, att så väl dessa som återstående arbeten å den nya banan kunde vara fullbordade vid första öppet vatten år 1888; att de anslag, som för genomförande af denna arbetsplan erfordrades, af styrelsen beräknades för år 1886 till kronor 2,000,000: — för år 1887, då banbyggnaden skulle fortgå

och köpeskillingen för Hudiksvall—Näsvikens-		
banan den 1 November gäldas till.....	„	2,350,300: —
och för år 1888 till	„	273,000: —
eller tillsammans		kronor 4,623,300: —
varande häri icke inräknad Hudiksvallsbolagets		
återstående skuld till staten, i jemnt hundrata-		
tal antagen att då utgöra	„	185,700: —

att, då sökanderne fullständigt redogjort för tillkomsten af Hudiksvall-Nävikens-banan och för de förhandlingar, som egt rum för att åstadkomma en statsbana emellan norra stambanan och Hudiksvall, äfvensom för de fördelar en sådan bana kunde medföra, styrelsen ansåge sig icke behöfva härom yttra sig, men att då styrelsen i utlåtande af den 30 December 1880 angående då ifrågasatt proposition till Riksdagen om anordnande af statsbaneförbindelse emellan stambanan i närheten af Hybo och hamnen vid Hudiksvall uttalat sin farhåga, att Hudiksvallsbanan, utsträckt till stambanan vid Hybo, skulle, så vida flottleden emellan Ljusneelf och sjön Gryttjen fortfarande egde bestånd, komma i beroende af denna flottled, och att staten därför skulle nödgas inlösa densamma, samt styrelsen förty ansett sig då icke kunna tillstyrka framställningen, styrelsen ville erinra, hurusom denna betänklighet numera blifvit undanröjd genom de af Hudiksvalls trävaruaktiebolags i detta ärende gjorda utfästelser, samt att för den händelse de af sökanderne lemnade uppgifter om trafikförhållandena å den blifvande banan bekräftade sig och den af trävaruaktiebolaget såsom villkor för flottledens emellan Hybosjön och Gryttjen öfverlåtelse till staten betingade fraktafgift af högst 60 öre per sågblock å jernbanan befunnes antaglig, hvilket allt Styrelsen för statens jernvägstrafik bäst vore i tillfälle bedöma, Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, med hänsyn jemväl till de fördelaktiga villkor, hvilka blifvit staten erbjudna så väl af Hudiksvalls stad som af Hudiksvalls trävaruaktiebolag och Hudiksvalls jernvägsaktiebolag, ansåge sig nu icke sakna grundade skäl att tillstyrka nådigt bifall å den gjorda framställningen, desto hellre som staten, under nyssberörda förutsättningar, icke skulle genom öfvertagande af den ifrågasatta jernvägsanläggningen göra någon pekuniär förlust, och samtrafiken emellan stambanan och den ifrågasatta jernvägen Ljusdal—Hudiksvall obestriddigen skulle kunna ordnas och skötas på ett ändamålsenligare och billigare sätt, än om denna jernvägs anläggning öfvertoges af enskildt bolag.

Efter erhållen remiss har äfven *Styrelsen för statens jernvägstrafik* den 14 i denna månad afgifvit underdånigt utlåtande i frågan. Styrelsen erinrar deri först, hurusom den jernvägslinie, om hvars anläggning för statens räkning och på dess bekostnad framställning, understödd af två landsting, nu gjorts, vore en af de förbindelseleder, hvilkas behöflighet för den norra stambanan styrelsen mer än en gång framhållit. Styrelsen hade sålunda uti underdånigt memorial den 16 November 1880 fästat Eders Kongl. Maj:ts uppmärksamhet på den isolerade ställning stambanan genom Norrland innehade, så länge den saknade direkta utfarsleder öfver Söderhamn, Hudiksvall och Sundsvall

till hafvet samt i följd deraf icke kunde betjena och draga fördel af Norrlands förnämsta industri — trävarurörelsen — samt uttalat, att staten i afseende på dessa utfartsleders anläggning och trafikering borde ställa sig helt och hållet oberoende af enskilda intressenter; och uti afgifvet infordradt utlåtande af den 28 Februari 1882 öfver den ansökan, som föranledde koncessionen den 26 Maj 1882 för jernvägsanläggning från närheten af Ljusdal till Näsviken, hade styrelsen vidhållit denna åsigt samt till följd deraf hemställt, att koncessionsfrågan finge hvilas, och att åt styrelsen måtte uppdragas att, i afseende på en möjligen blifvande statsbana från Hybo eller annan lämplig punkt på norra stambanan till Hudiksvall, utreda omfattningen af den trafik, som på en sådan bana vore att förvänta, taga under öfvervägande banans häraf betingade allmänna beskaffenhet och sättet för den påräknade rörelsens ändamålsenliga ordnande och skötande samt undersöka banans lämpligaste utstakning m. m. Emellertid hade under de derefter förflutna åren statsbanorna kommit betydligt närmare det utaf styrelsen med dessa framställningar åsyftade stora mål dels genom beslutet att från stambanan anlägga statsbanor till Söderhamn och till Sundsvall, dels derigenom att numera fullständig plan för anläggning af och noggrann utredning af trafikförhållandena vid en statsbana i den tredje förbindelseleden, Ljusdal—Hudiksvall, blifvit af kompetente fackmän utförda.

Trafikstyrelsen anför vidare: att den öfvertygelse, styrelsen tillförene uttalat derom, att den föreslagna jernvägen, hvars stora vikt ej blott för norra Helsingland och dess ej fåtaliga idoga befolkning, utan ock för södra delen af Jemtlands län, syntes vara af sökanderne till fullo ådagalagd, borde blifva för staten en förmånlig affär, jemväl bekräftades af de uppgjorda trafikberäkningarna, hvilka styrelsen ansåge sig kunna tillmäta fullt vitsord, då de till grund för dem liggande undersökningarne vore med stor noggrannhet och med stöd af endast tillförlitliga, särskildt pröfvade uppgifter, samt utan för hög uppskattning af sannolika trafiktillgångar utförda, på samma gång inkomstberäkningen grundats på billiga, för så väl trafikanter som jernvägen nöjaktiga pris, och utgifternas belopp upptagits enligt de vid statsbanorna vanliga medelkostnader; att, då nu denna trafikredogörelse gäfvit vid handen, att nettobehållningen af den trafik å banan, som redan under den närmaste tiden kunde vid normala förhållanden med säkerhet påräknas, borde blifva mera än 280,000 kronor, motsvarande 5,8 procent på det kapital, som i banan skulle nedläggas, en tillfredsställande afkomst af detta kapital syntes kunna med trygghet påräknas för staten, då, äfven om mot all förmodan behållningen skulle någon gång nedgå med 50,000

till 60,000 kronor, den behållna räntan ändock skulle öfverstiga den, som staten i medeltal erlade för upplånta medel; att härvid jemväl borde uppmärksammas, att vid uppskattningen af den nya jernvägs-liniens finansiella betydelse för staten afseende icke fästats vid den tillökning i inkomst, som komme att tillskyndas norra stambanan, dels i allmänhet derigenom, att den nya banan skulle sätta industririka trakter i omedelbar förbindelse med stambanan, dels särskildt derigenom, att några vid sidobanan belägna verk hemtade sitt timmerbehof från trakter utmed stambanan, äfvensom genom transporter utaf kol från Hudiksvalls trävaruaktiebolags tillämnade anläggningar vid Hybo och utaf malm och jern för de betydliga Iggesundswerken; att styrelsen till alla delar instämde i hvad Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen föreslagit om ordningen för jernvägsanläggningens utförande och tiderna för de nödiga anslagsmedlens utgående äfvensom om användande till den rörliga materielens förstärkning af de penningbelopp, som kunde inflyta genom afyttring af Hudiksvall—Näsvikens-banans för staten obrukbara inventarier och effekter; samt att på grund af det anförda, och då det vore af vigt, att förevarande ärende snarast möjligt erhöles sin lösning, alldenstund de af Hudiksvalls stad, Hudiksvalls jernvägs- och trävaruaktiebolag samt andra bolag och enskilde gjorda förmånliga anbud till underlättande af anläggningens utförande lemnats under förutsättning, att en statsbana emellan Ljusdal och Hudiksvall inom kort komme till stånd, styrelsen, med varmt förordande af ansöknin-garne, hemstälde, att nådig proposition i ämnet måtte till Riksdagen aflåtas.

Redan för några år sedan har frågan om aflåtande af nådig proposition till Riksdagen angående anordnande för statens räkning af jernvägsförbindelse mellan den uppåtgående stambanan genom Norrland och Hudiksvall varit underställd Eders Kongl. Maj:ts pröfning. Den var då väckt af stadsfullmäktige i Hudiksvall, men lyckades icke tillvinna sig Eders Kongl. Maj:ts bifall, efter hvad jag har anledning antaga, på grund af de skäl, som af Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i underdånigt utlåtande den 30 December 1880 mot förslaget anfördes. Dessa skäl voro, förutom andra, hvilka till följd af derefter inträffade förhållanden numera icke ega tillämplighet, egentligen trenne, nemligen att en sådan jernvägsled skulle behöfva täfla med flottleden från Hybosjön, hvilken flottled alltså, på det att staten skulle trygga sig mot förlust,

måste inlösas; att staten jemväl måste lösa till sig och ombygga jernvägen Näsvisen—Hudiksvall, för hvars inlösen kostnaden, med afseende å jernvägsbolagets betydliga inkomster af densamma, sannolikt skulle ställa sig ganska stor; samt att den ifrågasatta statsbanleden skulle hafva att kämpa med konkurrensen jemväl af den kommunikationsled, som utgjordes af allmänna flottleden på Ljusneelf från Hybo till sjön Bergvisen och af jernvägarne derifrån till Söderhamn och Sandarne. Dessa skäl äro numera utan vikt. Derest jernvägen kommer till stånd har Hudiksvalls trävaruaktiebolag förbundit sig att till staten utan ersättning afträda flottleden mellan Hybo och Näsvisen. Jernvägsbolaget åter har erbjudit staten banan Näsvisen—Hudiksvall mot ett pris, som måste anses såsom synnerligen måttligt, då banan, hvars byggnadskostnad, enligt allmän svensk jernvägsstatistik, intill 1882 års slut uppgått till 986,324 kronor, lemnat en nettobehållning å rörelsen, öfver utlemnade, af 67,110 kronor för 1881, 71,366 kronor för 1882 och 76,392 kronor för 1883. Hvad slutligen det tredje af Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen åberopade skälet beträffar, så är att märka att, enligt de af Direktör Agrelius gjorda, af Trafikstyrelsen godkända trafikberäkningarne, fraktkostnaden per timmer från Hybo till Hudiksvall å den tillämnade jernvägen upptagits till 60 öre, under det att transportkostnaden för timmer till Söderhamn, inberäknadt förlust genom timrets sjunkning och kvalitetsförsämring, under år 1882 beräknats uppgå till 61,2 öre. Den af Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen år 1880 befarade konkurrensen med kommunikationsleden utefter Ljusneelf lärersålunda kunna lemnas å sido; och dessutom har Hudiksvalls trävaruaktiebolag utfäst sig att mot nämnda fraktkostnad nedföra hela sin väldiga virkesmassa å jernvägen till Hudiksvall.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen erkände äfven i sitt förenämnda utlåtande nyttan och behofvet af den ifrågasatta jernvägsförbindelsen, och en sådan förutsattes äfven komma till stånd, då den uppåtgående stambanans riktning bestämdes. Trafikstyrelsen har jemväl, så snart anledning förekommit för styrelsen att uttala sin åsigt härom, ifrigt framhållit af hvilken vikt en dylik bana skulle blifva icke allenast för den landsdel, den genomlöpte, utan ock för stambanan, som derigenom uppenbarligen skulle tillföras ökad trafik på grund af den utfartsväg till hafvet, som dymedelst bereddes. Det ligger i sakens natur, att transportartiklar, hvilka, såsom trävaror, icke tåla allt för dryga fraktkostnader, nödgas söka andra trafikleder än statsbanan erbjuder, om denna ej förmår att utan omlastning bereda väg till utskeppningsorterna. Hufvudsakligast med hänsyn härtill har ock staten sett sig föranlåten inlösa och ombygga jernvägen Torpshammar—Sundsvall

samt anlägga jernbana mellan Kilafors och Söderhamn, och af samma anledning anser jag mig nu böra tillstyrka Eders Kongl. Maj:t att föreslå Riksdagen anordnande af den tredje stora utfartsvägen för statens räkning från norra stambanan till hafvet. De vidsträckta områden af Norrland, som genom en sådan bana skulle erhålla en gen transportled, äro i den redogörelse jag lemnat för handlingarnes innehåll omtalade. Den direkta nytta staten skulle draga af anläggningen är ådaga-lagd genom de uppgjorda trafikberäkningarne, enligt hvilka räntan å det nedlagda kapitalet skulle komma att utgöra mellan 5 och 6 procent. De indirekta fördelar, som en sådan bana skulle medföra för landet, behöfva ej heller af mig ytterligare betonas, då derom af sökanderne och myndigheterna, som i ärendet hörts, lemnats tillfyllestgörande utredning. Hvad jag deremot anser mig böra framhålla är vigten, att anläggningen snart beslutas och inom kort bringas till utförande. Den låga kostnad, som beräknats för banans anläggning, beror på det pris, hvarför jernvägsbolaget är villigt afstå banan Hudiksvall—Näsviken, och på de utfästelser om upplåtelse af mark och annat, dels kostnadsfritt och dels mot viss lösen, som gjorts af Hudiksvalls stad samt Hudiksvalls trävaruaktiebolag och andra; men en väsentlig del af dessa utfästelser har skett under villkor, att banan kommer till stånd under de närmaste åren. I följd af nämnda utfästelser hafva kostnaderna för jordlösen kunnat i kostnadsförslaget upptagas till sammanlagdt allenast 100,240 kronor, motsvarande per mil 16,785 kronor, under det att samma kostnader vid stambanan genom Norrland uppgått exempelvis för den 18,6 mil långa sträckan mellan Storvik och Nybo till 24,539 kronor per mil och för den lika långa bandelen Pilgrimstad—riksgränsen till 45,543 kronor per mil.

Vid hvad Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen föreslagit i fråga om beloppet af köpeskillingen för Hudiksvall—Näsvikens-banan och om sättet för dess liqviderande samt beträffande arbetenas utförande har jag ej något att erinra. Jag anser således, att arbetena å den del af banan, som icke beröres af Hudiksvall—Näsvikens jernväg, böra taga sin början redan under år 1886 och sedermera fortsättas under år 1887 samt bedrifvas sålunda, att å ena sidan banan i sin helhet kan vara fullbordad till våren 1888, men å andra sidan jernvägen Hudiksvall—Näsviken för dess ombyggnad icke behöfver tagas i anspråk förr än under hösten 1887, sedan den egentliga godstrafiken för året upphört, eller den 1 November. Derigenom vinnes, att Hudiksvalls jernvägsbolag kan draga inkomsten af sin jernbana till inemot slutet af 1887, hvilket åter, genom de amorteringar bolaget intill samma tid bör kunna verkställa å sina skulder, föranleder till att köpeskillingen kan, på sätt

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen föreslagit, bestämmas till 536,488 kronor 15 öre. Liqviden af köpeskillingen torde böra ske sålunda, att staten:

eftergifver sin återstående fordran hos bolaget, utgörande den 31 December 1887	kronor 185,677: 97;
samma dag, mot erhållande af de i jernvägen in-tecknade obligationor, betalar bolagets återstående obligationsskuld, beräknad att då uppgå till.....	„ 105,624: 07;
samma dag ytterligare erlägger ej mindre hvad som då, enligt Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens beräkningar, utgör bolagets öfriga skuld eller	„ 45,186: 11;
än äfven derutöfver hvad som belöper å bolagets 4,000 aktier efter 50 procent för hvarje aktie eller	„ 200,000: —

Summa kronor 536,488: 15.

Kostnaden för ombyggnaden af banan Hudiksvall—Näsviken och dess utsträckning uppgår, enligt Kaptenen Lundborgs förslag, till 4,272,400 kronor, och hela banan i fullfärdigt skick skulle sålunda komma att kosta staten 4,808,888 kronor 15 öre, men det anslag, som för ändamålet erfordras, uppgår, efter afdrag af statens förenämnda fordran 185,677 kronor 97 öre, till 4,623,210 kronor 18 öre eller, i jemna hundratal kronor, 4,623,300 kronor; och torde deraf, såsom Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen antagit, böra utgå

under år 1886	kronor 2,000,000: —
„ „ 1887	„ 2,350,300: —
„ „ 1888	„ 273,000: —

Kronor 4,623,300: —

Vid dessa beräkningar har jag ej tagit hänsyn till hvad som möjligen kan komma att inflyta genom försäljning af en del, inköpet af Hudiksvall—Näsvikens-banan åtföljande materiel och annat, som kan finnas för staten obehöfligt, då det belopp, som derigenom uppkommer och om hvilket någon utredning för närvarande ej kan erhållas, lämpligast torde böra användas i enlighet med Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens af Trafikstyrelsen biträdda förslag.

Hvad jernvägsbolaget ifrågasatt angående brädgårdsplatserna vid Åvik och Reffelmansviken torde framdeles blifva föremål för Eders Kongl. Maj:ts nådiga pröfning, derest inköp af ifrågavarande jernväg kommer till stånd.

Jag tillåter mig alltså i underdånighet hemställa, att Eders Kongl. Maj:t täcktes i nådig proposition föreslå Riksdagen att, under förutsättning det ofvanberörda, utaf staden Hudiksvall och Hudiksvalls trävaru-

aktiebolag erbjudna upplåtelser till staten af mark och af flottleden mellan Hybosjön och sjön Gryttjen komma till stånd,

dels medgifva, att Hudiksvalls jernvägsaktiebolags jernväg mellan Hudiksvall och Näsviken med alla tillhörigheter i fast och lös egen- dom, deribland ångbåtar och pråmar jemte sjöstationer med åbyggnader samt fordringar, enligt bok vid tiden för öfverlåtelsen, må för statens räkning inköpas, att tagas i besittning den 1 November 1887, mot en köpeskilling af 536,488 kronor 15 öre, hvilken erlägges sålunda, att staten:

1:o eftergifver hvad af det bolaget beviljade statslån återstår oguldet den 31 December 1887, beräknadt att utgöra kronor 185,677: 97, och

2:o sistnämnde dag betalar till bolaget dels, mot erhållande af bolagets ogulda, i jernvägen intecknade obligationer, ett deremot svarande belopp, beräknadt till 105,624 kronor 7 öre, dels ock ytterligare 245,186 kronor 11 öre, eller sålunda tillhopa ,, 350,810: 18

Summa kronor 536,488: 15;

dels öfverlåta åt Kongl. Maj:t att fastställa de närmare villkor, förbehåll och bestämmelser, som vid uppgörande af aftalet med jernvägs- aktiebolaget må finnas erforderliga;

dels bevilja för jernvägens inköpande och dess ombyggande till bredspårig samt utsträckande till norra stambanan vid Ljusdal och för- seende med rörlig materiel 4,623,300 kronor och deraf anvisa till ut- gående

under år 1886	kronor 2,000,000: —
,, ,, 1887	,, 2,350,300: —
och ,, ,, 1888	,, 273,000: --

Hvad föredragande Departementschefen sålunda tillstyrkt, deri Statsrådets öfrige ledamöter instämde, behagade Hans Maj:t Konungen i nåder gilla samt befalde, att proposition i ämnet skulle till Riksdagen aflåtas, så lydande, som bilaga till detta protokoll utvisar.

Ex protocollo
Paul Strandberg.