

N:o 38.

Ank. till Riksd. Kansli den 23 April 1885, kl. 5 e. m.

Utlåtande, angående inköp och ombyggnad af Hudiksvalls jernvägsaktiebolags jernväg mellan Hudiksvall och Näsvisken samt jernvägens utsträckning till norra stambanan.

(R. A.)

I en den 25 sistlidne Februari afåten, till Stats-Utskottets behandling remitterad proposition (N:o 37) har Kongl. Maj:t, med åberopande af ett propositionen bifogadt utdrag af statsrådsprotokollet öfver civil-ärenden för samma dag, föreslagit 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 Hybosjön och sjön Gryttjen komme till stånd, dels medgifva, att Hudiksvalls jernvägsaktiebolags jernväg mellan Hudiksvall och Näsvisken med alla tillhörigheter i fast och lös egendom, deribland ångbåtar och pråmar jemte sjöstationer med åbyggnader samt fordringar, enligt bok vid tiden för öfverlåtelsen, finge för statens räkning inköpas, att tagas i besittning den 1 November 1887, mot en köpeskilling af 536,488 kronor 15 öre, hvilken skulle erläggas sålunda, att staten

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

2:o) sistnämnda dag betalte till bolaget dels mot erhållande af bolagets oguldna, 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 vilkor, förbehåll och bestämmelser, som vid uppgörande af aftalet med jernvägsaktiebolaget kunde 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: —
» » 1887	» 2,350,300: —
och » » 1888	» 273,000: —

Af ofvan åberopade statsrådsprotokoll inhemtas bland annat, att uti särskilda till Kongl. Maj:t den 7 Oktober 1884 ingifna skrifter 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 Herjedalen, anhållit, att Kongl. Maj:t måtte till Riksdagen aflåta nådig proposition om erforderligt anslag till byggande, så fort ske kunde, af en stambanegren från Ljusdals station genom norra Helsingland till Hudiksvall. Sedermera hade 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, funnes 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 framginge 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.

Enligt af Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen samt Styrelsen för statens jernvägstrafik meddelade förordnanden hade undersökningar verkstälts, och betänkanden, planritningar samt beräkningar upprättats och till styrelserna aflemnats af Distriktsingenjören, Kaptenen vid Väg- och Vattenbyggnadscorpserna H. E. Lundborg och Direktören M. Agrelius.

Lundborgs utlåtande innefattade ett i detalj uppgjort, af plan- och profilritningar samt kostnadsberäkningar åtföljdt förslag till ej mindre anläggning af jernväg från Ljusdal till Näsvisen än äfven inlösen af Hudiksvalls jernvägsaktiebolags bana samt dess ombyggande till bredspårig bana. Enligt detta förslag skulle hela jernvägen från Ljusdal till Hudiksvall blifva 5,972 mil lång, och hade kostnaden beräknats till

deraf	Kr. 4,872,400: —
för bandelen Ljusdal—Näsvisen 4,211 mil	Kr. 2,350,000: —
» » Näsvisen—Hudiksvall 1,761	
mil	» 1,322,400: —
» rörlig materiel	» 600,000: —
samt för inköp af den trafikerade linien	
Näsvisen—Hudiksvall med tillhörigheter, förslagsvis vid 1886 års slut...	» 600,000: —

Summa Kr. 4,872,400: —

Agrelius, hvars undersökningar afsett att utreda den föreslagna banans trafikförhållanden, hade, 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, hade 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 statsrådsprotokollet redogöres närmare för hvad Agrelius till stöd för sina beräkningar anfört; och meddelas vidare, huru som Brun och Frisk samt deras medsökande i den ansökning, de i ärendet ingifvit, bland annat erinrat, att de fem socknar i södra Helsingland, som låge öster om stambanan och icke genomskures 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 — innehölle tillsammans en areal af 7,391 qvadratmil, upptoge efter hafskusten en sträcka af $3\frac{1}{4}$ mil samt egde ett hemmantal af $266\frac{143}{768}$ 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 innehölle en areal af 35,031 qvadratmil och upptoge efter hafskusten en sträcka af $7\frac{1}{2}$ mil samt egde ett hemmantal af $627\frac{301}{768}$ mantal, ett fastighetsvärde af 22,028,119 kronor och en folkmängd af 41,125 personer, hvartill komme, att Hudiksvallsfjärden utgjorde den rymligaste och renaste hamn på kuststräckan af Helsingland med ett djup, som tillåte 26 å 27 fot djupgående fartyg att obehindradt inlöpa till staden.

Till jemförelse med statens kostnader för anläggningen af jernvägarne Söderhamn—Kilafors och Sundsvall—Torpshammar hafva sökandena åberopat, 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—Torpshammars 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 Näsviken—Hudiksvall för nyanläggningen ej behöfliga egendom kunde vid försäljning uppgå.

I fråga om de upprättade trafikberäkningarne anmärkte sökandena, 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 Helsingland utgjordes af dels trävarurörelse och dels jern- och stålhandtering, af hvilka trävarurörelsen här, såsom i allmänhet inom Norrland, intoge främsta rummet. Den största trävarufabrikanten inom norra Helsingland vore Hudiksvalls trävaruaktiebolag, som hade sin utskeppningsplats vid Hudiksvall och egde betydliga skogar inom norra och vestra Helsingland samt Herjeådalen, och detta

bolag hade, enligt hvad ett ansökningen bifogadt utdrag af protokoll vid bolagsstämma den 30 September 1884 utvisade, 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 åvägbringa 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.

I det af Kaptenen Lundborg uppgjorda kostnadsförslaget hade 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 stationerna; 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 hade, såsom i afskrift företedda handlingar utvisade, beslutit att till staten kostnadsfritt upplåta all den bolaget tillhöriga mark, som erfordrades 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 behöfdes för nyssnämnda station. I öfrigt vore 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 hade bolaget beslutit erbjuda staten jernvägen med alla bolagets tillhörigheter i fast och lös egendom, deribland bolagets båda på Dellsjöarne befintliga ångbåtar och prämar jemte sjöstationer med åbyggnader, likasom bolagets fordringar vid tiden för öfverlåtelsen, allt enligt bok, mot det att staten öfvertog bolagets samtliga skulder, sådana de befunes vid tiden för öfverlåtelsen, samt godtgjorde delegarne för deras 4,000 aktier med 50 kronor för hvarje, allenast med förbehåll att de brädgårdsplatser vid Åvik och den så kallade Reffelmannsviken 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.

I ärendet hade 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 sökandena 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 densamma, deri dock ej inbegripna flottningsbyggnaderna och dylikt, som bolaget förbehölle sig att bortföra.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har i ett den 5 sistlidne Februari afgifvet utlåtande hufvudsakligen 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 desamma; 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 jernvägsliniens 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 förslagsvis 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; samt 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; och har styrelsen, efter att vidare hafva, på sätt statsrådsprotokollet utvisar, redogjort för den ordning, i hvilken styrelsen ansett arbetena böra bedrivas, slutligen med hänsyn till de fördelaktiga vilkor, hvilka blifvit staten erbjudna så väl af Hudiksvalls stad som af Hudiksvalls trävaruaktiebolag och Hudiksvalls jernvägsaktiebolag, förklarar sig icke sakna grundade skäl att tillstyrka nådigt bifall å den gjorda framställningen, desto hellre som staten, under ofvanberörda förutsättningar, icke skulle genom öfvertagande af den ifrågasatta jernvägsanläggningen göra någon pekuniär förlust, och samtrafiken mellan stambanan och den ifrågasatta jernvägen Ljusdal—Hudiksvall obestriddligen 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 sistlidne Februari afgifvit underdånigt utlåtande i frågan. Styrelsen erinrar deri först, huru som 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 fäst Kongl. Maj:ts uppmärksamhet på den isolerade ställning stambanan genom Norrland innehade, så länge den saknade

direkta utfartsleder 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 enskilde intressenter.

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 sökandena 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 trafik-tillgångar 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 gäfvde 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; samt att härvid jemväl borde uppmärksammas, att vid uppskattningen af den nya jernvägsliniens 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.

Statsrådet och Chefen för Civildepartementet har vid ärendets fördragning inför Kongl. Maj:t i Statsrådet fäst uppmärksamheten derå att det ifrågasatta priset för inköp af banan Näsvisen—Hudiksvall måste anses synnerligen måttligt, då banan, hvars byggnadskostnad, enligt allmän svensk jernvägsstatistik, intill 1882 års slut uppgått till 986,324 kronor, lemnat en nettobehållning å rörelsen, öretal utelemnade, af 67,110

kronor för 1881, 71,366 kronor för 1882 och 76,392 kronor för 1883; och har Departementschefen härjemte erinrat, att, då den uppåtgående stambanans riktning bestämdes, den nu föreslagna jernvägsförbindelsen förutsatts skola komma till stånd. Enligt Departementschefens åsigt låge det i sakens natur, att transportartiklar, hvilka, såsom trävaror, icke tålde allt för dryga fraktkostnader, nödgades söka andra trafikleder än statsbanan erbjöde, om denna ej förmådde att utan omlastning bereda väg till utskeppningsorterna. Hufvudsakligast med hänsyn härtill hade ock staten sett sig föranlåten inlösa och ombygga jernvägen Torps-hammar—Sundsvall samt anlägga jernbana mellan Kilafors och Söderhamn, och af samma anledning ansåge Departementschefen sig böra tillstyrka Kongl. Maj:t att föreslå Riksdagen anordnande af den tredje stora utfartsvägen för statens räkning från norra stambanan till hafvet.

Af vikt vore jemväl, att anläggningen snart beslötes och bragtes till utförande. Den låga kostnad, som beräknats för banans anläggning, berodde på det pris, hvarför jernvägsbolaget vore 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 hade skett under vilkor, att banan komme till stånd under de närmaste åren. I följd af nämnda utfästelser hade 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.

Liqviden af köpeskillingen har Departementschefen ansett 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 intecknade obligationer, 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: —
	<hr/> Summa kronor 536,488: 15.

Utskottet har, vid granskning af de till detta ärende hörande handlingar, funnit det vara ådagalagd, att den nu föreslagna jernvägsförbindelsen är af väsentligt gagn ej blott för den betydande industrien i de orter, den komme att genomlöpa, utan äfven såsom en vigtig länk i statens norra stambanesystem. Det begärda priset för banan Hudiksvall—Näsviken, innefattande en betalning för aktierna i jernvägsbolaget efter endast 50 procent af deras belopp, måste anses måttligt, då i betraktande tages hvad banan, på sätt här ofvan meddelats, i trafikinkomster inbragt. Jemväl de öfriga erbjudanden, hvilka blifvit gjorda dels af Hudiksvalls stad, dels af Hudiksvalls trävaruaktiebolag, synas innefatta ganska afsevärda fördelar för staten.

Vid sådant förhållande och då den ifrågasatta jernvägslinien synes komma att lemna en tillfredsställande afkastning samt enär intet varit att erinra mot de uppgjorda beräkningarne för jernvägsbyggnadens utförande, får Utskottet hemställa,

att Riksdagen må, med bifall till Kongl. Maj:ts proposition och under förutsättning att de i statsrådsprotokollet öfver civilärenden för den 25 Februari 1885 omförmälda, utaf staden Hudiksvall och Hudiksvalls trävaruaktiebolag erbjudna upplätelser till staten af mark och af flottleden mellan Hybosjön och sjön Grytten komma till stånd,

dels medgifva, att Hudiksvalls jernvägsaktiebolags jernväg mellan Hudiksvall och Näsviken med alla tillhörigheter i fast och lös egendom, 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 köpeskillning af 536,488 kronor 15 öre, hvilken erlægges 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 ogulda, i jernvägen intecknade obligationer ett deremot svarande belopp, beräknadt till 105,624

Transport kronor 185,677: 97

Transport kronor 185,677: 97
 kronor 7 öre, dels och ytter-
 ligare 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 när-
 mare villkor, förbehåll och bestämmelser, som vid upp-
 görande af aftalet med jernvägsaktiebolaget må finnas
 erforderliga;

dels bevilja och ställa till Kongl. Maj:ts disposition
 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: —
» » 1887	»	2,350,300: —
och » » 1888	»	273,000: —.

Stockholm den 23 April 1885.

På Stats-Utskottets vägnar:

GUSTAF SPARRE.

Reservationer:

af Herrar vice Talmannen *L. O. Larsson, A. P. Danielson, S. Nilsson, N. Pettersson, S. Andreasson, J. Jonsson, O. B. Olsson, A. Persson* och *P. Pehrsson*, hvilka yrkat afslag å Kongl. Maj:ts proposition.
