

## N:o 41.

Af herr **G. Ryding**, om beviljande af anslag till utförande af en statsbana mellan Hernösand och Sundsvall.

Under den 18 januari 1893 ingick Kongl. Maj:ts befallningshafvande i Vesternorrlands län till Kongl. Maj:t med en underdånig hemställan, att Kongl. Maj:t täcktes hos Riksdagen äska erforderliga medel till utförande af en jernvägsanläggning emellan Hernösand och Sundsvall, till hvilken anläggning plan- och profiliritningar med tillhörande kostnadsförslag blifvit på bekostnad af nämnda städer uppgjorda, hvarefter, och sedan kongl. jernvägsstyrelsen, hvilken för afgifvande af utlåtande fått sig meddelad den underdåniga framställningen, anhållit, att Kongl. Maj:ts befallningshafvande ville genom erfaren fackman låta verkställa en trafikberäkning för samma jernvägsanläggning, samt Hernösands och Sundsvalls stadsfullmäktige anslagit dertill erforderliga medel, en sådan beräkning blifvit, efter Kongl. Maj:ts befallningshafvandes uppdrag, af trafikdirektören vid sjetta distriktet af Sveriges statsbanor, t. f. intendenten I. A. Örtendahl uppgjord.

Enligt dessa handlingar skulle anläggningskostnaden för den 63,5 kilometer långa banan uppgå i sin helhet till 3,800,000 kronor eller omkring 60,000 kronor per kilometer *med* rullande materiel och omkring 55,000 kronor *utan* rullande materiel, under det att inkomstöfverskottet eller behållningen beräknats till 204,400 kronor årligen, motsvarande 5,38 procent å anläggningskostnaden.

Sedermera har Vesternorrlands läns landsting genom beslut, som blifvit af Kongl. Maj:ts befallningshafvande faststaldt och numera tagit åt sig laga kraft, beviljat såsom understöd för utförande af en jernväg emellan Hernösand och Sundsvall ett bidrag af 100,000 kronor, att uttaxeras under fem år, räknadt från och med år 1897, med 20,000

kronor för hvarterdera året, under vilkor att arbetet dessförinnan genom vederbörandes försorg påbörjats; och som följaktligen anläggningskostnaden minskas med motsvarande belopp, skulle inkomsten komma att uppgå till 5,52 procent af anläggningskostnaden.

Det från kongl. jernvägsstyrelsen infordrade yttrandet har ännu icke inkommit till Kongl. Maj:t, utan är ärendet fortfarande beroende på Kongl. Maj:ts pröfning; men då af statsverkspropositionen inhemtas, att stambanans fortsättning norrut icke ifrågasättes, och fördelaktigt skulle vara, om de underbefäl, murare, timmermän och jordarbetare, uppgående till en stamtrupp af omkring 1,000 personer, som under en lång följd af år varit anställda vid jernvägsbyggnaderna i Norrland, kunde der fortfarande under någon tid beredas en för både dem och staten gagnande sysselsättning, har jag, i ovisshet om det beslut, Kongl. Maj:t för sin del kan komma att fatta, ansett mig böra före motionstidens utgång bringa detta viktiga ärende till Riksdagens bepröfvande; hysande jag den förhoppning, att under riksdagens lopp ärendet skall inkomma från kongl. jernvägsstyrelsen ytterligare utredt och bearbetadt.

Af den skildring, som i Kongl. Maj:ts befallningshafvandes framställning lemnas angående östra Medelpads och nedra Ångermanlands åtskilliga förhållanden, torde få anses vara ådagalagdt, att denna bygd i afseende på liflig ekonomisk verksamhet intager en af de allra främsta platserna i hela vårt land; och då jemväl trafikberäkningen angifver, att företaget skulle blifva för staten inkomstbringande, vågar jag härmedelst hemställa,

att Riksdagen, med antagande af landstingets anbud, må till utförande af en statsbana emellan Hernösand och Sundsvall anslå 3,700,000 kronor eller det något högre belopp, kongl. jernvägsstyrelsen till äfventyrs kan finna erforderligt, att utgå under tid, Riksdagen pröfvar lämplig.

Afskrifter af Kongl. Maj:ts befallningshafvandes underdåniga framställning den 28 januari 1893 med bilagor samt trafikdirektören Örtendahls trafikberäkning med upplysande förklaringar äro denna motion bilagda.

Stockholm den 26 januari 1894.

*Gustaf Ryding.*

*Bil. 1.*

Till Konungen.

I en till stadsfullmäktige i Sundsvall den 15 juni 1891 öfverlemnad skrifvelse hemstälde undertecknad landshöfding, att, sedan det numera finge anses vara höjdt öfver allt tvifvel, att en bibana Hernösand—Sollefteå komme till stånd och det uppenbarligen låge i Sundsvalls intresse att arbeta för en jernväg till Hernösand för att såmedelst komma i närmare förbindelse med det öfre landet, stadsfullmäktige måtte anslå medel till uppgörande af plan och kostnadsförslag för en jernväg Sundsvall—Hernösand samt tillsätta en komité för vidtagande för öfrigt af erforderliga förberedande åtgärder till frågans lösning.

I anledning af denna skrifvelse, hvilken af stadsfullmäktige remitterades till drätselkammaren för yttrande, inkom drätselkammaren den 6 juli 1891 med infordradt utlåtande i frågan och anförde dervid bland annat:

att, enligt tillförlitlig underrättelse, kongl. jernvägsstyrelsen nyligen beslutat att för Eders Kongl. Maj:t framlägga förslag om jernvägens utsträckning från Sundsvall till Vifstavarf;

att, då, enligt hvad enskildt försports, denna bandel skulle vara af synnerligt intresse för statens jernvägsrörelse, det ej kunde betviflas, att Eders Kongl. Maj:t föresloge och hos Riksdagen utverkade medel till densammas anläggning med allra första;

att, då i sådant fall ingen utsigt förefunnes för att ett enskildt bolag skulle kunna bildas för åstadkommande af den återstående mindre vinstgivande sträckan Vifstavarf—Hernösand, samt det ej vore tänkbart, att de båda i företaget synerligt intresserade städerna Hernösand och Sundsvall skulle kunna på ett mera verksamt sätt ingripa i denna bandels genomförande, enär deras finanser för närvarande vore starkt tagna i anspråk för andra ändamål, det endast återstode att i petitionsväg söka intressera statsmakterna för företaget;

och att, för att gifva mera eftertryck åt en dylik petition, densamma borde åtföljas af en på detaljerad undersökning grundad utredning af kostnaden för ifrågavarande bandels anläggning samt af dess sannolika rentabilitet.

På grund af hvad drätselkammaren i ärendet sålunda anför, beslöto Sundsvalls stadsfullmäktige vid sammanträde den 17 augusti 1891 att utse en komité af tre ledamöter med åt densamma lemnadt uppdrag att följa frågans gång, att vidtaga erforderliga förberedande åtgärder till dess lösning och att, derest omständigheterna dertill ansåges föranleda, låta verkställa ofvan omförmälda undersökning af bandelen Vifstavarf—Hernösand samt sedermera, gemensamt med af Hernösand eventuellt utsedde delegerade, å de båda städernas vägnar ingå till Eders Kongl. Maj:t med underdånig petition om framläggande för Riksdagen af förslag om utsträckande af den tillämnade jernbanan Sundsvall—Vifstavarf ända fram till någon punkt på Hernösand—Sollefteå-banan.

Med bifall till en af Eders Kongl. Maj:ts befallningshafvande gjord hemställan, beslöto sedermera jemväl Hernösands stadsfullmäktige vid sammanträde den 27 oktober 1891 att tillsätta en komité af tre personer för vidtagande af förberedande åtgärder till åstadkommande af en jernväg mellan Sundsvall och Hernösand.

På uppdrag af dessa komitéer har dels löjtnanten vid kongl. väg- och vattenbyggnadscorpsen Hugo Svartling uppgjort plan- och profilritningar med tillhörande kostnadsförslag till en jernväg mellan nämnda städer och dels aktuarien i kongl. statistiska centralbyrån Gustav Sundbärg utarbetat åtskilliga tabeller med statistiska uppgifter rörande de kommuner, som skulle komma att af den ifrågasatta jernvägen beröras; hvar efter, enligt komiterades beslut vid gemensamt sammanträde i Sundsvall den 11 dennes, berörda handlingar öfverlemnats till Eders Kongl. Maj:ts befallningshafvande med anhållan, att länsstyrelsen behagade hos Eders Kongl. Maj:t hemställa, det Eders Kongl. Maj:t täcktes i nåder utverka Riksdagens anslag för anläggning af en jernväg emellan Hernösand och Sundsvall.

Såsom linien enligt de uppgjorda plan- och profilritningarna föreslås, skulle horisontalplanet å statsbanan vid Nacksta vaktstuga blifva utgångspunkten; hvarefter banan i en temligen sned rigtning öfvergår Selångersån, följer parallelt med yttersta gatan i den nya stadsplanen, genomgår parken vid Rullan och framkommer till Tivoli, der en station anses böra anordnas för passagerare till och från Sundsvall. Härifrån fortsätter banan i norra kanten af Hæffners brädgård, gör en stark krökning åt norr och följer dalgången ofvan Skönsberg fram till Tunadal,

der, efter likaledes en skarp kurva, banan fortsätter nära Alnösundet förbi Tunadals såg till Filland, hvarest en större, för timmertransporterna särdeles passande station tänkts förlagd. Härifrån går banan förbi Näs brädgård och Johannedals såg, Sunds såg och mekaniska verkstad, Skönviks såg och rundt Timråviken förbi Östrands såg till Vifsta, hvarest ytterligare en större station borde anläggas. Från Vifsta går banan i temligen rak linie fram emot Bergforsen, öfvergår derstädes efter en skarp kurva Indalselfven och fortsätter mot norr i nästan samma riktning som elfven, ehuru på ganska stort afstånd från densamma, till den skarpa krök, som elfven gör mot sydost strax norr om föreningen med Ljustorps-ån, der en station (Fjäl) föreslås. Härifrån följer banan tätt utmed Indalselfven på en sträcka af omkring en kilometer, skiljer sig derpå så småningom från densamma och stiger i en sammanhängande lutning af 16‰ öfver en half mil i längd ända fram till Söråkers hållplats. Från denna punkt går banan i temligen bestämd riktning mot Hernösand, ehuru större och mindre krokar måst göras i följd af de på många ställen ganska svåra terrängförhållandena. Vid Bye utmed Storsjön skulle nästa hållplats förläggas. Härifrån går banan förbi Gnistringsjön, Lundtjern och Höggsjön till Antjerns-byarne, der sista hållplatsen närmast Hernösand föreslås. Omkring fem kilometer från sistnämnda hållplats börjar banan sänka sig nedåt Gådeådalen i lutning 16‰ och inlöper efter flere betydliga krökar rundt utskjutande bergåsar å den station i Hernösand, som Hernösand—Sollefteå jernvägsaktiebolag för närvarande håller på att anlägga.

Utom redan uppräknade stationer vid Tivoli, Filland, Vifsta och Fjäl samt hållplatser vid Söråker, Bye och Antjern, skulle en mindre föreningsstation anläggas vid Nacksta samt anhalter utan sidospår vid Tunadal, Johannedal, Sund, Skönvik och Östrand. Vid de sistnämnda platserna torde endast de mindre lokaltåg eller ångspårvagnar, hvilka säkerligen blifva af behovet påkallade i denna så ovanligt folkrika trakt, komma att stanna. Till nästan alla sågverk, brädgårdar och öfriga viktiga punkter utmed banan kunna särskilda spår inledas från hufvudspåret eller någon närbelägen station.

Såsom minimiradie har användts 300 meter och såsom maximilutning 16‰ i likhet med stambanan genom öfra Norrland. I allmänhet har, såvidt möjligt varit, undvikits samtidigt begagnande af maximilutning och minimiradie, hvilket äfven framgår af den vid förslaget fogade kröknings- och lutningstabell.

Till grund för den gjorda kostnadsberäkningen har i tillämpliga delar legat det förslag, som upprättats för Hernösand—Sollefteå jern-

väg med de modifikationer, som den under arbetets lopp vunna erfarenheten visat behöfliga. Sålunda har enligt senare beräkningar den i ursprungliga förslaget för nyssnämnda jernväg upptagna expropriationskostnaden, omkring 21,000 kronor pr mil, visat sig för låg, men torde dock icke öfverstiga 35,000 kronor. För den 63,5 kilometer långa stäckan emellan Sundsvall och Hernösand skulle efter 35,000 kronor per mil expropriationen uppgå till omkring 222,000 kronor. Då emellertid emellan Vifsta och Sundsvall förekomma en ovanlig mängd husflyttningar och ersättningar för ökad brandstod m. m., har expropriationssumman höjts till 290,000 kronor.

För rullande materiel har endast upptagits det för norrländska barnorna vanliga anslagsbeloppet eller 5,000 kronor per kilometer.

Anläggningskostnaden i sin helhet uppgår till 3,800,000 kronor eller omkring 60,000 kronor per kilometer med rullande materiel och omkring 55,000 kronor utan rullande materiel.

---

Den del af Vesternorrlands län, som kan anses vara direkt intresserad af den föreslagna sammanbindningsbanan mellan *Sundsvall* och *Hernösand*, omfattar, utom länets nämnda båda städer, socknarna *Skön*, *Timrå*, *Hässjö*, *Häggdånger* och *Säbrå*, tillsammans, jemte de båda stadskommunerna, upptagande en ytvidd af något öfver 700 qvadratkilometer och med en folkmängd vid 1890 års slut af vid pass 45,000 människor.

Till banans närmaste omgifning höra derjemte socknarna *Njurunda*, *Tuna*, *Selånger*, *Sättna*, *Indal*, *Ljustorp*, *Alnö*, *Tynderö* och *Stigsjö*, hvilka tillsammans utgöra omkring 2,030 qvadratkilometer och ega en folkmängd af inemot 30,000 personer.

Härtill kommer, att, då ända från Bollsta station å Hernösand—Sollefteå-banan vägen till mellersta och södra delarne af Sverige blir kortare öfver Sundsvall än öfver Sollefteå — i det nemligen sträckan Bollsta—Sollefteå—Bräcke—Ånge uppgår till 222 kilometer, men sträckan Bollsta—Hernösand—Sundsvall—Ånge till endast 212 kilometer — en indirekt fördel genom banan tillskyndas de betydande socknarne *Högsjö*, *Gudmundrå* och *Ytterlännäs* med deras grannsocknar, *Hemsö*, *Nora*, *Skog* och *Bjerträ*, hvilka sammanlagdt upptaga en ytvidd af 1,150 qvadratkilometer med ett inbyggareantal af öfver 20,000 personer.

Hela det område, som kan anses direkt eller indirekt intresserad af den föreslagna nya jernvägen, utgöres alltså af 23 kommuner, hvilkas

areal uppgår till 3,900 kvadratkilometer och hvilkas *folkmängd* uppgifves till ej långt ifrån 100,000 människor. Inräknas derjemte de många tusental människor från rikets alla delar, som genom de jemförelsevis rikliga tillfallen till arbetsförtjenst här finna sin utkomst, utan att deras vistelse antager en så stadigvarande karakter, att de låta sig å orten kyrkoskrifvas, så torde folkmängdssiffran 100,000 personer säkerligen öfverskridas.

Det område, som inneslutes inom nu antydda gränser, torde utan öfverdrift kunna sägas vara en af vårt lands märkvärdigaste bygder. Ehuru beläget ofvanför 62:a breddgraden, är detsamma i sin helhet *tätare befolkadt* än hvarje län i mellersta Sverige; först i Östergötlands och Skaraborgs län finner man i detta hänseende dess motstycken. I vissa delar af ifrågavarande bygd är folkmängdstätheten vida större. Sköns tingslag, som i genomsnitt eger vid pass 100 inbyggare för hvarje kvadratkilometer, är i sjelfva verket det tätast bebodda tingslaget i hela vårt land. I Sköns kommun ensam bo ända till 245 personer i medeltal på hvarje kvadratkilometer.

Af ännu större märklighet är dock den folkmängdstillväxt, som egt rum i denna bygd under den senaste mansåldern. Medan vid 1860 års slut dessa 23 kommuner sammanlagdt egde endast 44,000 inbyggare, steg folkmängden trettio år senare till 95,000 och hade således under denna korta tidrymd mer än fördubblats. En sådan folkökning öfverträffar hvarje annan i hela den skandinaviska nordens, såvida man ej skulle vilja jemnställa densamma med tillväxten i sjelfva de nordiska hufvudstäderna. I såväl Stockholm som Köpenhamn har folkmängden under dessa trettio år ökats med vid pass 120 procent, i Sundsvalls—Hernösands-bygden har tillväxten utgjort 115 procent. Med Göteborg har denna bygd hållit jemna steg såväl absolut som relativt. Göteborgs folkmängd uppgick år 1860, inom stadens nuvarande område, till 46,000 personer och år 1890 till 105,000, medan Sundsvalls—Hernösands-bygdens samtidigt ökats från 44,000 till 95,000. Tillväxten utgör i Göteborg 127 procent och i den norrländska bygden, såsom nämndes, 115 procent, ja äfven i de hithörande landskommunerna, tagna för sig, 119 procent.

I Bjerträ församling ökades inbyggareantalet under denna tid med 154 procent, i Gudmundrå med 193, i Sundsvalls stad med 198, i Timrå församling med 216, i Alnö med 364 och i Skön med 553 procent. Till den sista förvånande siffran kan icke ens något stadssamhälle förete något motstycke i hvilket som helst af den skandinaviska nordens länder.

Man brukar betrakta den amerikanska folkökningen såsom den hög-

sta kända i våra dagar. Det kunde då vara af intresse att efterse, huru Vesternorrlands sågverksdistrikt hålla målet efter en dylik verldsberömd måttstock. Folkmängden i Nordamerikas Förenta Stater har under de sista tio åren vuxit med 23 pro mille årligen. Inom här behandlade kommuner af Medelpad och Ångermanland har folkmängdstillväxten deremot under de senaste årtiondena uppgått till 25 pro mille för hvarje år och af de särskilda socknarna: i Njurunda till 30 pro mille, i Bjerträ till 32, i Gudmundrå till 35, i Timrå till nära 40, i Alnö till öfver 50 och i Skön till öfver 55 pro mille årligen. Att karakterisera denna nordsvenska bygds folkökning såsom verkligt amerikansk, innebär alltså visst icke någon öfverdrift.

Såsom framgår af tab. 2 hafva under de senaste trettio åren mer än 20,000 personer från det öfriga Sverige bosatt sig och funnit sin bergning i denna landsända. Toges hänsyn jemväl till alla dem, som här vunnit sitt uppehälle genom tillfälligt arbete, många gånger under åratalet fortsatt, blefve antalet säkerligen vida större.

Den folkmängd af vid pass 100,000 personer, som här ifrågavarande några och tjuugu kommuner innesluta, är för sin tillvaro mindre än hvarje annan landsbygd i Sverige beroende af jordbruket. Den industriella verksamheten är här utan all fråga hufvudnäringen. Härom vittnar redan bevillningsstatistiken genom sina uppgifter om fastighetsvärdet samt inkomsten af rörelse och yrke. Hela taxeringsvärdet af till bevilling uppförd *annan fastighet än jordbruksfastighet* utgjorde år 1891 inom dessa kommuner öfver 37 millioner kronor, hvaraf i de båda städerna 23 ½ millioner och i landskommunerna 13 ½ millioner. Mot hvarje hundratals inbyggare i landskommunerna svarade alltså ett dylikt taxeringsvärde af nära 18,000 kronor, under det medeltalet för hela rikets landsbygd endast uppgår till 8,000 kronor. I Njurunda kommun stiger siffran till nära 22,000 kronor, i Timrå till nära 23,000, i Gudmundrå till nära 24,000, i Ytterlännäs till öfver 25,000 och i Bjerträ, Skön och Alnö till 28,000 kronor eller derutöfver.

Samtidigt har den uppskattade *inkomsten af rörelse eller yrke* inom samtliga här behandlade kommuner uppgått till 15 millioner kronor, hvaraf i landskommunerna öfver 9 millioner. Per hundratals af folk-mängden utgör denna inkomst på Sveriges landsbygd i allmänhet endast något öfver 2,000 kronor, här uppe åter når den till 12,000 kronor eller vid pass sex gånger högre. I Sköns församling stiger siffran till inemot 20,000 kronor och i Timrå till öfver 25,000.

Hela den uppskattade inkomsten af rörelse eller yrke uppgick i Sköns kommun till 2,150,000 kronor, i Timrå till nära 1,200,000, i



Gudmundrå till 1,100,000, i Njurunda till 1,020,000 o. s. v., samt i de tjuguen landskommunerna sammanlagdt till 9,045,000. Till jmförelse härmed må anföras, att motsvarande inkomst för landsbygden i hela Malmöhus län uppgick till allenast 6,900,000 kronor, och på landsbygden i Göteborgs och Bohus län till 7,100,000 kronor, samt att dessa tal voro de högsta, som landsbygden från något län kunde uppvisa, med undantag af Gefleborgs län, som hann till 9,700,000. De tjugu landskommunerna omkring Hernösand och Sundsvall uppväga alltså i detta hänseende i det närmaste Gefleborgs läns hela landsbygd och de öfverträffa hvarje annat läns i hela vårt land. Sköns kommun ensam öfverträffar landsbygden i hvart och ett af åtta bland rikets län, nemligen Södermanlands, Kronobergs, Kalmar, Gotlands, Blekinge, Hallands, Skaraborgs och Vesterbottens.

Att under sådana förhållanden *jordbruket* i dessa trakter skall träda i bakgrunden i jmförelse med andra näringar är sjelfklart. Äfven i fråga om jordbruket hafva dock tvifvelsutän betydande framsteg blifvit gjorda i Medelpad och Ångermanland. Vid århundradets början fans i här behandlade kommuner endast något öfver 3,000 hektar odlad jord, men numera öfver 23,000 hektar. År 1890 skördades af spanmål öfver 10,000 hektoliter råg, nära 100,000 hektoliter korn och 50,000 hektoliter hafre; af potatis vans nära 150,000 hektoliter. Samma år underhöllos här 6,000 hästar, 21,000 nötkreatur, 14,000 får, 1,500 getter och 3,500 svin. På hvarje hundratal af folkmängden funnos 18 kor; medeltalet för hela riket är något mer än 30.

Sin hufvudnäring har denna bygd, såsom allbekant är, funnit i *skogshandteringen* och trävarurörelsen. Sjelfva ega de tjugutre kommunerna skogsmark till ett omfång af 270,000 hektar, men dessutom förmedla de förädlingen och afsättningen af skogens alster från en ytvidd af flere millioner hektar inom Ångermanelfvens, Indalselfvens och Ljungans flodområden. Sägverksrörelse drifves i inemot 100 större etablissemang, vid hvilka under senaste femårsperiod försågades i medeltal öfver 8 millioner timmer årligen. Beträffande exportens storlek af de viktigaste sorterna af oarbetade trävaror, från såväl riket i dess helhet som från Sundsvalls och Hernösands tullkammaredistrikt, framgår densamma af nedanstående siffror:

Årligen.	Från hela riket kubikmeter.	Från Sundsvall och Hernösand, kubikmeter.	S:s och H:s utförelse i procent af rikets.
1871—75 .....	2,925,570	1,059,718	36,2 %
1876—80 .....	3,286,403	1,250,883	38,1 »
1881—85 .....	4,047,579	1,657,625	41,0 »
1886—90 .....	4,507,885	1,925,344	42,7 »

Bih. till Riksd. Prot. 1894. 1 Saml. 2 Afd. 2 Band. 12 Häft. 2

I allt exporterades alltså från dessa båda distrikt under förra hälften af 1870-talet årligen 1,060,000 kubikmeter af de viktigare slagen af oarbetade trävaror, men under de senast förflutna åren 1,925,000 kubikmeter, eller ej långt ifrån dubbelt mera. Och andelen af rikets hela trävarutförsel har befunnit sig i en oafbruten stegring. Den utgjorde under den första femårsperioden 36 procent — redan detta en förvånande proportion — derefter har densamma respektive stigit till 38,41 och slutligen nära 43 procent. Betydelsen af dessa tal framträder kraftigare, när man erinrar sig, att trävaruexporten plägar representera mer än 40 procent af värdet af Sveriges hela utförsel. Då nu i sin ordning Sundsvall och Hernösand befunnits leverera öfver 40 procent af trävaruutförseln, så visar sig, att af rikets hela exportvärde, af alla dess utförselvaror tillsammantagna, de båda ifrågavarande distrikten aflemna, lågt räknadt, 16 à 17 procent, d. v. s. en sjettedel. Totalvärdet af trävaruutförseln från dessa hamnar torde under sådana förhållanden icke kunna anslås lägre än till i rundt tal 50 millioner kronor årligen.

En så storartad exportrörelse kräver naturligtvis en stark utveckling af *sjöfarten*. Jemföras härutinnan Sundsvall och Hernösand jemte underlydande hamnar med hufvudstaden Stockholm, blir resultatet följande. Sammanlagda tonntalet af in- och utklarade fartyg utgjorde i medeltal:

Arligen.	Stockholm.	Sundsvall och Hernösand.
1876—80 .....	662,796	1,180,068
1881—85 .....	847,440	1,417,455
1886—90 .....	893,471	1,467,147

Sjöfarten här uppe visar sig således hafva nått en omfattning, som närmar sig det dubbla af rörelsen i landets hufvudstad.

*Tulluppbörden* har utgjort såväl för riket i dess helhet som för nu ifrågavarande båda tullkamrar:

Arligen.	Hela rikets.	Sundsvall och Hernösand.	S:s och H:s i proc. af rikets.
1871—75 .....	22,441,489	423,961	1,89 %
1876—80 .....	24,939,486	552,581	2,22 »
1881—85 .....	31,460,471	969,328	3,08 »
1886—90 .....	36,477,574	1,574,098	4,32 »
År 1890 .....	41,937,117	2,059,824	4,91 »

Här träffas en utomordentlig stegring för de båda nordsvenska sjöstäderna, hvilkas sammanlagda tulluppbörd åren 1871—1875 ej fullt

uppgick till 2 procent af hela rikets, men nu utgör i det närmaste 5 procent. Dessa tal vittna tillräckligt om den ökade vidden af de direkta handelsförbindelserna, äfven hvad importen angår, mellan norra Sverige och utlandet. Sundsvall har under de sista åren öfvergått Gefle och svingat sig upp till rangen af Nordsveriges förnämsta importhamn.

Vittnesbörd om den storartade *affärsrörelsen* i dessa bygder eger man också i den efter våra svenska förhållanden ovanligt lifliga *telegramväxlingen*. Å de sju inom trakten befintliga telegrafstationerna Hernösand, Kramfors, Nyland, Skönvik, Sundsvall, Svartvik och Vifstavarf utgjorde under år 1890 sammanlagda antalet afsända och ankomna telegram jemnt 171,000, hvilket, fördeladt på här ifrågavarande kommuners befolkning, gifver ett medeltal af 180 telegram för hvarje hundratal inbyggare, då motsvarande medeltal för vårt land i dess helhet är endast 53.

A härvarande *poststationer* — Hernösand, Nyland och Sundsvalls postkontor med underlydande anstalter — utgjorde under samma år hela uppboriden 203 kronor för hvarje hundratal inbyggare af den omgifvande nejdens befolkning mot i medeltal för hela vårt land endast 152 kronor; och af de afgångna försändelserna voro här uppe inemot 6 procent värdeförsändelser mot annars i riket blott något öfver 4 procent. Sammanlagda beloppet af assurerade försändelsers angifna värde äfvensom af inlösta postförskott och inbetalda postanvisningar, hvilket för vårt land i dess helhet uppgår till vid pass 13,000 kronor för hvarje hundratal af folkmängden, steg vid ofvannämnda postanstalter, om såsom deras område betraktas här behandlade tjugutre kommuner, till inemot 30,000 kronor per hundra inbyggare.

---

Den kortfattade skildring, som här lemnats angående östra Medelpads och nedre Ångermanlands åtskilliga förhållanden, torde få anses hafva ådagalagt, att denna bygd i afseende på liflig ekonomisk verksamhet intager en af de allra främsta platserna i hela vårt land. En ytterligare undersökning skulle lätteligen visa, att denna bygd i fråga om rörelsens omfattning och delvis beträffande befolkningens täthet uthärdar en jämförelse äfven med mellersta och södra Europas stora industridistrikt. Att under sådana förhållanden det skulle vara ett i hög grad rimligt företag att söka åstadkomma en jernvägsförbindelse

emellan nejdens båda hufvudorter, hvilkas förbindelse med hvarandra öfver sjön under större delen af året är afbruten, är en slutsats, som ingen gerna torde kunna jäfva, och har undersökningsförrättaren i fråga härom yttrat sig sålunda:

»Förr än en fullständig och noggrann trafikberäkning blifvit uppgjord, kan naturligtvis om den blifvande trafiken ingenting med bestämdhet sägas. Dock torde man redan nu på grund af de statistiska uppgifter, som föreligga och vid jmförelse med andra banor i vårt land kunna sluta till en högst betydlig såväl gods- som persontrafik. Detta gäller naturligtvis egentligen den del af banan, som genomlöper den tätt befolkade och på storartade sågverk rikt försedda trakten mellan Sundsvall och Vifsta; men äfven från Fjäl och Söråker torde trafik kunna påräknas; och om också från den återstående delen af banan emellan Söråker och Hernösand endast en del skogsprodukter är att förvänta, får dock den sistnämnda bandelen sin stora och viktiga betydelse såsom föreningslänken med Hernösand—Sollefteå jernväg. Genom förbindelse med denna jernväg kommer Sundsvall med omnejd i nära förening med Hernösands stad och den tätt befolkade, på industriella verk rika dalgång, som genomflytes af Ångermanelfven, på samma gång som vägen till öfra Norrland, denna så löftesrika del af Sverige, icke oväsentligt förkortas. Afståndet mellan Sundsvall och Långsele, som nu via Ånge är 257 kilometer, blir via Hernösand endast 179 kilometer eller 78 kilometer kortare.

Å andra sidan minskas väglängden till södra Sverige från alla stationer å Hernösand—Sollefteå jernväg söder om Nyland, ifall vägen tages öfver Sundsvall i stället för öfver Långsele. Såsom en länk i det norrlandska jernvägsnätet bör således banan Sundsvall—Hernösand äfven kunna påräkna en ganska betydande genomgående trafik.

Då dessutom anläggningskostnaden efter förhållande till den trafik, som här är att hoppas, icke får anses särdeles hög, kan med ganska stor säkerhet antagas, att företaget i ekonomiskt afseende blir fullt tillfredsställande.»

På grund af hvad sålunda förekommit, får Eders Kongl. Maj:ts befallningshafvande, med öfverlemnande af ofvan åberopade handlingar, i underdånighet anhålla, att Eders Kongl. Maj:t täcktes taga denna för Vesternorrlands län så viktiga fråga om hand och hos Riksdagen åska erforderliga medel till ifrågavarande jernvägsanläggnings utförande; viljande Eders Kongl. Maj:ts befallningshafvande blott tillägga, att, derest Eders Kongl. Maj:t skulle anse, att en trafikberäkning bör dessförinnan uppgöras, inga svårigheter torde möta att inom orten anskaffa medel till

densammas bekostnad, men att, till undvikande af ens skenet af partiskhet, lämpligast torde vara, att beräkningen, afven om den af enskilde bekostas, varder af kongl. jernvägsstyrelsen ombesörjd. Hernösand i landskansliet den 28 januari 1893.

Underdånigst:

Gustaf Ryding.

A. Asker.

Vidimeras ex officio:

A. Asker.

1	1887	114.5	87.7	26.8	1887	114.5	87.7	26.8
2	1888	114.5	87.7	26.8	1888	114.5	87.7	26.8
3	1889	114.5	87.7	26.8	1889	114.5	87.7	26.8
4	1890	114.5	87.7	26.8	1890	114.5	87.7	26.8
5	1891	114.5	87.7	26.8	1891	114.5	87.7	26.8
6	1892	114.5	87.7	26.8	1892	114.5	87.7	26.8
7	1893	114.5	87.7	26.8	1893	114.5	87.7	26.8
8	1894	114.5	87.7	26.8	1894	114.5	87.7	26.8
9	1895	114.5	87.7	26.8	1895	114.5	87.7	26.8
10	1896	114.5	87.7	26.8	1896	114.5	87.7	26.8
11	1897	114.5	87.7	26.8	1897	114.5	87.7	26.8
12	1898	114.5	87.7	26.8	1898	114.5	87.7	26.8
13	1899	114.5	87.7	26.8	1899	114.5	87.7	26.8
14	1900	114.5	87.7	26.8	1900	114.5	87.7	26.8
15	1901	114.5	87.7	26.8	1901	114.5	87.7	26.8
16	1902	114.5	87.7	26.8	1902	114.5	87.7	26.8
17	1903	114.5	87.7	26.8	1903	114.5	87.7	26.8
18	1904	114.5	87.7	26.8	1904	114.5	87.7	26.8
19	1905	114.5	87.7	26.8	1905	114.5	87.7	26.8
20	1906	114.5	87.7	26.8	1906	114.5	87.7	26.8
21	1907	114.5	87.7	26.8	1907	114.5	87.7	26.8
22	1908	114.5	87.7	26.8	1908	114.5	87.7	26.8
23	1909	114.5	87.7	26.8	1909	114.5	87.7	26.8
24	1910	114.5	87.7	26.8	1910	114.5	87.7	26.8
25	1911	114.5	87.7	26.8	1911	114.5	87.7	26.8
26	1912	114.5	87.7	26.8	1912	114.5	87.7	26.8
27	1913	114.5	87.7	26.8	1913	114.5	87.7	26.8
28	1914	114.5	87.7	26.8	1914	114.5	87.7	26.8
29	1915	114.5	87.7	26.8	1915	114.5	87.7	26.8
30	1916	114.5	87.7	26.8	1916	114.5	87.7	26.8
31	1917	114.5	87.7	26.8	1917	114.5	87.7	26.8
32	1918	114.5	87.7	26.8	1918	114.5	87.7	26.8
33	1919	114.5	87.7	26.8	1919	114.5	87.7	26.8
34	1920	114.5	87.7	26.8	1920	114.5	87.7	26.8
35	1921	114.5	87.7	26.8	1921	114.5	87.7	26.8
36	1922	114.5	87.7	26.8	1922	114.5	87.7	26.8
37	1923	114.5	87.7	26.8	1923	114.5	87.7	26.8
38	1924	114.5	87.7	26.8	1924	114.5	87.7	26.8
39	1925	114.5	87.7	26.8	1925	114.5	87.7	26.8
40	1926	114.5	87.7	26.8	1926	114.5	87.7	26.8
41	1927	114.5	87.7	26.8	1927	114.5	87.7	26.8
42	1928	114.5	87.7	26.8	1928	114.5	87.7	26.8
43	1929	114.5	87.7	26.8	1929	114.5	87.7	26.8
44	1930	114.5	87.7	26.8	1930	114.5	87.7	26.8
45	1931	114.5	87.7	26.8	1931	114.5	87.7	26.8
46	1932	114.5	87.7	26.8	1932	114.5	87.7	26.8
47	1933	114.5	87.7	26.8	1933	114.5	87.7	26.8
48	1934	114.5	87.7	26.8	1934	114.5	87.7	26.8
49	1935	114.5	87.7	26.8	1935	114.5	87.7	26.8
50	1936	114.5	87.7	26.8	1936	114.5	87.7	26.8
51	1937	114.5	87.7	26.8	1937	114.5	87.7	26.8
52	1938	114.5	87.7	26.8	1938	114.5	87.7	26.8
53	1939	114.5	87.7	26.8	1939	114.5	87.7	26.8
54	1940	114.5	87.7	26.8	1940	114.5	87.7	26.8
55	1941	114.5	87.7	26.8	1941	114.5	87.7	26.8
56	1942	114.5	87.7	26.8	1942	114.5	87.7	26.8
57	1943	114.5	87.7	26.8	1943	114.5	87.7	26.8
58	1944	114.5	87.7	26.8	1944	114.5	87.7	26.8
59	1945	114.5	87.7	26.8	1945	114.5	87.7	26.8
60	1946	114.5	87.7	26.8	1946	114.5	87.7	26.8
61	1947	114.5	87.7	26.8	1947	114.5	87.7	26.8
62	1948	114.5	87.7	26.8	1948	114.5	87.7	26.8
63	1949	114.5	87.7	26.8	1949	114.5	87.7	26.8
64	1950	114.5	87.7	26.8	1950	114.5	87.7	26.8
65	1951	114.5	87.7	26.8	1951	114.5	87.7	26.8
66	1952	114.5	87.7	26.8	1952	114.5	87.7	26.8
67	1953	114.5	87.7	26.8	1953	114.5	87.7	26.8
68	1954	114.5	87.7	26.8	1954	114.5	87.7	26.8
69	1955	114.5	87.7	26.8	1955	114.5	87.7	26.8
70	1956	114.5	87.7	26.8	1956	114.5	87.7	26.8
71	1957	114.5	87.7	26.8	1957	114.5	87.7	26.8
72	1958	114.5	87.7	26.8	1958	114.5	87.7	26.8
73	1959	114.5	87.7	26.8	1959	114.5	87.7	26.8
74	1960	114.5	87.7	26.8	1960	114.5	87.7	26.8
75	1961	114.5	87.7	26.8	1961	114.5	87.7	26.8
76	1962	114.5	87.7	26.8	1962	114.5	87.7	26.8
77	1963	114.5	87.7	26.8	1963	114.5	87.7	26.8
78	1964	114.5	87.7	26.8	1964	114.5	87.7	26.8
79	1965	114.5	87.7	26.8	1965	114.5	87.7	26.8
80	1966	114.5	87.7	26.8	1966	114.5	87.7	26.8
81	1967	114.5	87.7	26.8	1967	114.5	87.7	26.8
82	1968	114.5	87.7	26.8	1968	114.5	87.7	26.8
83	1969	114.5	87.7	26.8	1969	114.5	87.7	26.8
84	1970	114.5	87.7	26.8	1970	114.5	87.7	26.8
85	1971	114.5	87.7	26.8	1971	114.5	87.7	26.8
86	1972	114.5	87.7	26.8	1972	114.5	87.7	26.8
87	1973	114.5	87.7	26.8	1973	114.5	87.7	26.8
88	1974	114.5	87.7	26.8	1974	114.5	87.7	26.8
89	1975	114.5	87.7	26.8	1975	114.5	87.7	26.8
90	1976	114.5	87.7	26.8	1976	114.5	87.7	26.8
91	1977	114.5	87.7	26.8	1977	114.5	87.7	26.8
92	1978	114.5	87.7	26.8	1978	114.5	87.7	26.8
93	1979	114.5	87.7	26.8	1979	114.5	87.7	26.8
94	1980	114.5	87.7	26.8	1980	114.5	87.7	26.8
95	1981	114.5	87.7	26.8	1981	114.5	87.7	26.8
96	1982	114.5	87.7	26.8	1982	114.5	87.7	26.8
97	1983	114.5	87.7	26.8	1983	114.5	87.7	26.8
98	1984	114.5	87.7	26.8	1984	114.5	87.7	26.8
99	1985	114.5	87.7	26.8	1985	114.5	87.7	26.8
100	1986	114.5	87.7	26.8	1986	114.5	87.7	26.8

Tab. 1.

## Areal och folkmängd.

Kommuner	Areal qv.-km.		Folk m ä n g d					Inb. pr qv.-km. land år 1890
	Land och vatten	Land	År 1860	År 1870	År 1880	År 1890	Tillväxt 1861—1890 proc.	
<i>I.</i>								
Hernösand .....	39,30	38,57	3,511	4,010	5,370	5,789	65	150
Sundsvall .....	22,48	22,11	4,432	6,405	9,116	13,215	198	598
Skön .....	47,32	47,22	1,775	2,273	6,922	11,587	553	245
Timrå .....	102,11	100,64	1,457	1,962	2,634	4,598	216	46
Häsejö .....	159,48	153,70	o. 1,974	2,288	2,756	3,569	81	23
Häggdånger .....	102,19	95,59	988	991	1,102	1,090	10	11
Säbrå .....	234,45	225,45	2,701	3,305	4,333	5,018	86	22
<i>II.</i>								
Njurunda .....	326,93	296,65	3,050	3,578	5,547	7,381	142	25
Tuna .....	220,36	209,49	2,067	2,522	2,870	3,358	62	16
Selånger .....	147,97	145,38	1,427	1,501	1,991	2,615	83	18
Sättna .....	216,13	210,76	1,824	1,902	1,853	2,026	11	10
Indal .....	305,36	291,59	2,230	2,356	2,566	2,643	19	9
Ljustorp .....	481,25	461,43	o. 2,100	o. 2,200	2,324	2,672	27	6
Alnö .....	69,33	69,33	1,106	1,398	2,887	5,135	364	74
Tynderö .....	52,40	52,40	981	1,062	1,250	1,283	31	24
Stigsjö .....	208,70	196,58	1,707	1,782	1,898	1,986	16	10
<i>III.</i>								
Högsjö .....	226,23	212,37	1,536	1,592	1,856	2,479	61	12
Gudmundrå .....	234,28	204,64	2,004	2,487	4,163	5,869	193	29
Ytterlännäs .....	234,66	215,21	2,083	2,567	3,392	4,441	112	21
Hemsö .....	52,76	52,26	451	459	515	440	2	8
Nora .....	184,53	167,83	2,517	2,507	2,673	2,916	16	17
Skog .....	62,08	57,67	708	758	893	893	26	15
Bjerträ .....	157,62	128,71	1,502	1,853	2,424	3,809	154	30
<i>Sammandrag.</i>								
Grupp I .....	707,33	683,28	16,838	22,234	32,233	44,866	166	66
Grupp II .....	2,028,43	1,933,61	16,492	18,301	23,186	29,099	76	15
Grupp III .....	1,152,16	1,038,69	10,801	12,223	15,916	20,847	93	20
Summa	3,887,92	3,655,58	44,131	52,758	71,335	94,812	115	26
Deraf landsbygden .....	3,826,14	3,594,90	36,188	42,343	56,849	75,808	109	21

Vidimeras. Ex officio:

A. Asker.

Tab. 2.

Folkökningen åren 1861—1890.

Kommuner	Folkmängd		Under åren 1861—1890			Årligen pr 1,000 invånare		
	År 1860	År 1890	Naturförel- öferskott	Öferskott af indflyttade (+) eller utflyt- tade (-)	Folkökning	Naturförel- öferskott	Öferskott af indflyttade eller utflyttade	Folkökning
<i>I.</i>								
Hernösand .....	3,511	5,789	1,197	+ 1,081	2,278	8,5	+ 7,7	16,2
Sundsvall .....	4,432	13,215	3,086	+ 5,697	8,783	12,4	+ 22,9	35,3
Skön .....	1,775	11,587	3,988	+ 5,824	9,812	22,6	+ 33,0	55,6
Timrå .....	1,457	4,598	1,411	+ 1,730	3,141	17,7	+ 21,6	39,3
Hässjö .....	1,974	3,569	1,394	+ 201	1,595	17,6	+ 2,5	20,1
Häggdånger .....	988	1,090	308	- 206	102	9,8	- 6,6	3,2
Säbrå .....	2,701	5,018	1,523	+ 794	2,317	13,3	+ 6,9	20,2
<i>II.</i>								
Njurunda .....	3,050	7,381	2,769	+ 1,562	4,331	18,9	+ 10,7	29,6
Tuna .....	2,067	3,358	1,281	+ 10	1,291	15,8	+ 0,1	15,9
Selånger .....	1,427	2,615	607	+ 581	1,188	10,8	+ 10,3	21,1
Sättna .....	1,824	2,026	491	- 289	202	8,6	- 5,1	3,5
Indal .....	2,230	2,643	816	- 403	413	11,1	- 5,5	5,6
Ljustorp .....	2,100	2,672	942	- 370	572	13,5	- 5,3	8,2
Alnö .....	1,106	5,135	1,779	+ 2,250	4,029	22,5	+ 28,5	51,0
Tynderö .....	981	1,283	327	- 25	302	9,5	- 0,7	8,8
Stigsjö .....	1,707	1,986	693	- 414	279	12,5	- 7,5	5,0
<i>III.</i>								
Högsjö .....	1,536	2,479	839	+ 104	943	15,0	+ 1,9	16,9
Gudmundrå .....	2,004	5,869	2,224	+ 1,641	3,865	20,4	+ 15,1	35,5
Ytterlännäs .....	2,083	4,441	1,609	+ 749	2,358	17,2	+ 8,0	25,2
Hemsö .....	451	440	174	- 185	11	12,4	- 13,2	0,8
Nora .....	2,517	2,916	848	- 449	399	10,7	- 5,7	5,0
Skog .....	708	893	251	- 66	185	10,3	- 2,7	7,6
Bjerträ .....	1,502	3,809	1,272	+ 1,035	2,307	17,7	+ 14,4	32,1
<i>Sammandrag.</i>								
Grupp I .....	16,838	44,866	12,907	+15,121	28,028	14,8	+ 17,4	32,2
Grupp II .....	16,492	29,099	9,705	+ 2,902	12,607	14,9	+ 4,4	19,3
Grupp III .....	10,801	20,847	7,217	+ 2,829	10,046	16,1	+ 6,3	22,4
Summa .....	44,131	94,812	29,829	+20,852	50,681	15,1	+ 10,6	25,7
Deraf landsbygden .....	36,188	75,808	25,546	+14,074	39,620	16,1	+ 8,9	25,0

Vidimcras. Ex officio:

A. Asker.

## Taxeringsvärdet å fast egendom år 1891 (enligt taxeringsnämnderna).

K o m m u n e r n a	Taxeringsvärdet för all fast egendom	Deraf		Af den till bevillning uppförda fastigheten var	
		Uppförd till bevillning	Bevillningsfri	Jordbruksfastighet. Tax.-värde	Annan fastighet. Tax.-värde
<i>I.</i>					
	Kronor	Kronor	Kronor	Kronor	Kronor
Hernösand .....	7,297,400	6,118,000	1,179,400	677,800	5,440,200
Sundsvall .....	20,721,900	18,983,900	1,738,000	725,900	18,258,000
Skön .....	4,716,800	4,582,300	134,500	1,379,000	3,203,300
Timrå .....	2,354,800	2,272,800	82,000	1,219,500	1,053,300
Hässjö .....	1,854,100	1,770,600	83,500	1,196,400	574,200
Häggdånger .....	648,800	610,600	38,200	603,300	7,300
Säbrå .....	3,514,417	3,027,317	487,100	2,081,317	946,000
<i>II.</i>					
Njurunda .....	3,682,600	3,448,400	234,200	1,849,000	1,599,400
Tuna .....	1,857,900	1,810,900	47,000	1,654,400	156,500
Selånger .....	2,055,600	2,014,100	41,500	1,876,600	137,500
Sättna .....	1,173,900	1,132,200	41,700	1,073,000	59,200
Indal .....	1,418,900	1,331,000	87,900	1,287,600	43,400
Ijustorp .....	1,243,350	1,181,400	61,950	1,141,600	39,800
Alnö .....	2,705,100	2,625,100	80,000	1,164,700	1,460,400
Tynderö .....	672,600	642,300	30,300	624,500	17,800
Stigsjö .....	978,900	917,400	61,500	900,300	17,100
<i>III.</i>					
Högsjö .....	1,336,150	1,250,750	85,400	899,100	351,650
Gudmundrå .....	3,228,100	3,043,000	185,100	1,661,600	1,381,400
Ytterlännäs .....	2,964,450	2,753,450	211,000	1,628,000	1,125,450
Hemsö .....	249,500	226,500	23,000	198,100	28,400
Nora .....	1,640,200	1,542,600	97,600	1,293,300	249,300
Skog .....	630,400	583,400	47,000	537,700	45,700
Bjerträ .....	2,258,860	2,158,760	100,100	1,105,800	1,052,960
<i>Sammandrag.</i>					
Grupp I .....	41,108,217	37,365,517	3,742,700	7,883,217	29,482,300
Grupp II .....	15,788,850	15,102,800	686,050	11,571,700	3,531,100
Grupp III .....	12,307,660	11,558,460	749,200	7,323,600	4,234,860
Summa	69,204,727	64,026,777	5,177,950	26,778,517	37,248,260
Deraf landsbygden .....	41,185,427	38,924,877	2,260,550	25,374,817	13,550,060

Vidimeras. Ex officio:

A. Asker.



Uppskattade inkomster af kapital och arbete år 1891. Tab. 4.  
(Enligt taxeringsnämnderna.)

K o m m u n e r	Hela uppskattade inkomsten af kapital och arbete	Deraf inkomst af			
		Kapital	Allmän tjänst eller pension	Enskild tjänst eller pension	Rörelse, yrke eller eljest
<i>I.</i>					
Hernösand .....	2,519,620	132,090	394,455	147,080	1,845,995
Sundsvall .....	5,646,710	105,800	516,400	947,300	4,077,210
Skön .....	2,452,924	10,100	21,522	269,375	2,151,927
Timrå .....	1,305,180	5,050	14,830	97,450	1,187,850
Hässjö .....	448,600	11,080	16,900	51,550	369,070
Häggdånger .....	39,378	5,750	2,278	—	31,350
Säbrå .....	563,188	17,075	50,581	40,003	455,529
<i>II.</i>					
Njurunda .....	1,177,930	57,300	22,690	77,375	1,020,565
Tuna .....	84,700	8,950	21,650	16,000	38,100
Selånger .....	88,750	9,250	10,850	2,000	66,650
Sättna .....	19,650	4,700	1,000	1,700	12,250
Indal .....	158,600	16,250	3,100	32,350	106,900
Ljustorp .....	55,800	11,000	6,650	14,150	24,000
Alnö .....	978,600	4,875	11,635	126,275	835,815
Tynderö .....	70,150	12,650	3,760	12,950	40,790
Stigsjö .....	38,855	11,900	4,305	1,500	21,150
<i>III.</i>					
Högsjö .....	241,841	4,900	—	1,200	235,741
Gudmundrå .....	1,282,827	11,950	26,477	145,356	1,099,044
Ytterlannäs .....	778,085	24,040	48,608	152,368	553,069
Hemsö .....	50,730	1,000	—	—	49,730
Nora .....	196,390	7,450	15,350	18,650	154,940
Skog .....	39,280	4,320	9,074	—	25,886
Bjerträ .....	637,725	12,950	5,210	54,800	564,765
<i>Sammandrag.</i>					
Grupp I .....	12,975,600	286,945	1,016,966	1,552,758	10,118,931
Grupp II .....	2,673,035	136,875	85,640	284,300	2,166,220
Grupp III .....	3,226,878	66,610	104,719	372,374	2,683,175
Summa .....	18,875,513	490,430	1,207,325	2,209,432	14,968,326
Deraf landsbygden .....	10,709,183	252,540	296,470	1,115,052	9,045,121

Vidimeras. Ex officio:  
A. Asker.

## Åker, äng och skog.

K o m m u n e r	Hela ytvidden land	D e r a f				I % af hela ytvidden utgjorde		
		Odlad jord	Naturlig äng	Skogbarande mark	Annan mark	Odlade jorden	Ängen	Skogen
	Hektar	Hektar	Hektar	Hektar	Hektar	Proc.	Proc.	Proc.
<i>I.</i>								
Hernösand .....	3,857	558	85	2,000	1,214	14	2	52
Sundsvall .....	2,211	289	145	444	1,333	13	7	20
Skön .....	4,722	1,086	550	3,000	86	23	12	64
Timrå .....	10,064	1,137	395	6,551	1,981	11	4	65
Hässjö .....	15,370	1,187	1,400	10,829	1,954	8	9	70
Häggdånger .....	9,559	334	650	7,740	835	4	7	81
Säbrå .....	22,545	1,578	1,222	17,409	2,336	7	5	77
<i>II.</i>								
Njurunda .....	29,665	1,623	1,850	19,450	6,742	5	6	66
Tuna .....	20,949	1,315	1,200	16,200	2,234	6	6	77
Selånger .....	14,538	2,068	650	9,450	2,370	14	4	65
Sättna .....	21,076	1,960	834	13,593	4,689	9	4	64
Indal .....	29,159	1,080	1,300	21,150	5,629	3	4	73
Ljustorp .....	46,143	1,298	1,650	39,000	4,195	3	4	85
Alnö .....	6,933	780	650	4,800	703	11	9	69
Tynderö .....	5,240	691	541	3,061	947	13	10	58
Stigsjö .....	19,658	998	718	12,340	5,602	5	4	63
<i>III.</i>								
Högsjö .....	21,237	807	576	14,808	5,046	4	3	70
Gudmundrå .....	20,464	1,012	400	16,515	2,537	5	2	81
Ytterlännäs .....	21,521	826	320	18,000	2,375	4	1	84
Hemsö .....	5,226	177	55	4,007	987	3	1	77
Nora .....	16,783	968	480	12,960	2,375	6	3	77
Skog .....	5,767	503	200	4,330	734	9	3	75
Bjerträ .....	12,871	1,010	600	10,977	284	8	5	85
<i>Sammandrag.</i>								
Grupp I .....	68,328	6,169	4,447	47,973	9,739	9	7	70
Grupp II .....	193,361	11,813	9,393	139,044	33,111	6	5	72
Grupp III .....	103,869	5,303	2,631	81,597	14,338	5	3	79
Summa .....	365,558	23,285	16,471	268,614	57,188	6	5	73
Deraf landsbygden .....	359,490	22,438	16,241	266,170	54,641	6	5	74

Vidimeras. Ex officio:

A. Asker.

Tab. 6.

## Skörden af spanmål och rotfrukter m. m.

K o m m u n e r	Odlad jord pr 100 invånare	S k ö r d ä r 1 8 9 0					
		Råg	Korn	Hafre	Potatis	Andra rotfrukter	Lin
<i>I.</i>							
Hernösand .....	10	46	1,739	594	4,903	2,355	—
Sundsvall .....	2	80	1,050	471	2,000	100	200
Skön .....	9	640	2,625	1,280	3,150	—	—
Timrå .....	25	390	2,860	1,450	8,900	150	—
Hässjö .....	33	275	4,000	1,550	10,000	50	1,000
Häggdånger .....	31	58	2,790	580	4,600	35	400
Säbrå .....	31	942	12,000	1,500	12,500	390	600
<i>II.</i>							
Njurunda .....	22	780	8,200	8,000	10,000	—	—
Tuna .....	39	870	4,620	5,040	7,140	55	5,000
Selånger .....	79	720	4,800	6,000	7,000	300	—
Sättna .....	97	475	3,100	4,110	6,740	—	1,600
Indal .....	41	340	4,573	3,630	8,405	—	—
Ljustorp .....	49	656	4,785	1,425	4,012	—	800
Alnö .....	15	250	2,544	1,560	7,380	222	200
Tynderö .....	54	112	2,328	673	6,527	—	1,100
Stigsjö .....	50	496	5,200	600	10,000	50	800
<i>III.</i>							
Högsjö .....	33	398	2,330	525	2,800	75	600
Gudmundrå .....	17	320	4,680	1,884	5,286	131	1,000
Ytterlännäs .....	19	480	6,500	2,750	6,400	145	1,000
Hemsö .....	40	16	744	403	2,911	48	100
Nora .....	33	990	6,912	1,325	7,183	136	2,800
Skog .....	56	272	2,940	385	2,800	55	600
Bjerträ .....	27	675	6,500	3,000	7,000	200	400
<i>Sammandrag.</i>							
Grupp I .....	14	2,431	27,064	7,425	46,053	3,080	2,200
Grupp II .....	41	4,699	40,150	31,038	67,204	627	9,500
Grupp III .....	25	3,151	30,606	10,272	34,380	790	6,500
Summa	25	10,281	97,820	48,735	147,637	4,497	18,200
Deraf landsbygden .....	30	10,155	95,031	47,670	140,734	2,042	18,000

Vidimeras. Ex officio:

A. Asker.

## Antalet underhållna kreatur.

K o m m u n e r	Kor pr 100 invånare	Hela antalet vid 1890 års slut underhållna						
		Hästar och föi	Oxar och fjurar	Kor	Ungnöt under två år och kalffvar	Får och lam	Getter och killingar	Svin och grisar
<i>I.</i>								
Hernösand .....	8	146	8	458	40	113	99	103
Sundsvall .....	2	630	4	300	40	80	40	100
Skön .....	6	307	25	700	105	350	100	150
Timrå .....	15	182	8	680	110	300	—	190
Hässjö .....	20	240	12	700	150	740	40	160
Häggdånger .....	44	122	13	480	130	450	75	65
Säbrå .....	34	468	40	1,700	140	900	230	390
<i>II.</i>								
Njurunda .....	14	430	37	1,050	240	945	29	365
Tuna .....	42	465	40	1,415	272	1,250	110	255
Selånger .....	33	278	23	875	220	497	—	60
Sättna .....	39	283	14	785	140	615	3	74
Indal .....	31	241	11	825	293	1,117	161	174
Ljustorp .....	36	243	27	975	220	1,050	30	145
Alnö .....	11	172	10	560	60	370	20	175
Tynderö .....	44	112	12	569	114	685	44	60
Stigsjö .....	33	243	17	650	220	1,200	125	120
<i>III.</i>								
Högsjö .....	23	187	18	582	124	620	115	95
Gudmundrå .....	15	289	37	900	226	945	130	164
Ytterlännäs .....	23	321	35	1,035	194	426	108	116
Hemsö .....	37	42	7	162	40	150	10	62
Nora .....	27	225	38	786	226	652	26	227
Skog .....	41	120	18	365	70	260	30	85
Bjerträ .....	18	225	28	670	90	500	15	200
<i>Sammandrag.</i>								
Grupp I .....	11	2,095	110	5,018	715	2,933	584	1,158
Grupp II .....	26	2,467	191	7,704	1,779	7,722	522	1,428
Grupp III .....	22	1,409	181	4,500	970	3,553	434	949
Summa	18	5,971	482	17,222	3,464	14,208	1,540	3,535
Deraf landsbygden .....	22	5,195	470	16,464	3,384	14,015	1,401	3,332

Vidimeras. Ex officio:

A. Asker.

Tab. 8.

Utförseln af de förnämsta slagen af oarbetade trävaror under åren 1871—1891.

Årliga medeltal	Hela rikets utförsel	Deraf från Sundsvall och Hernösand	Nemligen		Sundsvalls och Hernösands utförsel i procent af rikets
			från Sundsvall	från Hernösand	
Bräder och plankor.	Kubikmeter	Kubikmeter	Kubikmeter	Kubikmeter	Procent
1871—75	2,224,759	712,086	361,604	350,482	32,0
1876—80	2,619,474	899,460	449,266	450,194	34,3
1881—85	3,247,987	1,230,010	636,113	593,897	37,9
1886—90	3,755,209	1,532,734	826,920	705,814	40,8
Bräd- och plankstump.					
1871—75	104,498	55,364	34,736	20,628	53,0
1876—80	143,201	71,732	43,132	28,600	50,1
1881—85	217,921	122,846	77,530	45,316	56,4
1886—90	283,362	149,615	98,666	50,949	52,8
Timmer, master och spiror.					
1871—75	152,988	100,010	68,148	31,862	65,4
1876—80	149,271	124,363	98,031	26,332	83,3
1881—85	189,284	168,789	143,765	25,024	89,2
1886—90	187,936	158,225	123,081	35,144	84,2
Bjelkar och sparrar.					
1871—75	443,334	192,258	185,334	6,924	43,4
1876—80	374,457	155,328	146,308	9,020	41,5
1881—85	392,387	135,980	130,092	5,888	34,7
1886—90	281,378	84,770	79,388	5,382	30,1
Tillsammans:					
1871—75	2,925,579	1,059,718	649,822	409,896	36,2
1876—80	3,286,403	1,250,883	736,737	514,146	38,1
1881—85	4,047,579	1,657,625	987,500	670,125	41,0
1886—90	4,507,885	1,925,344	1,128,055	797,289	42,7

Vidimeras. Ex officio:

A. Asker.

Tab. 9.

## Sågverken åren 1881—85 och 1886—1890.

S å g v e r k e t s   n a m n	Antal försågade timmer i medeltal åren	
	1881—1885	1886—1890
Inom hithörande kommuner i Ångermanland:		
Ulfviks ångsåg	80,366	86,000
Svartviks »	10,500	25,400
Hollänge »	—	9,363
Saltviks »	—	66,333
Sandvikens »	133,457	166,400
Kramfors »	280,794	374,651
Brunne »	80,000	81,352
Björknäs »	53,453	104,831
Svanö »	95,561	100,126
Strömnäs »	115,500	148,335
Sprängsvikens ångsåg	125,000	160,890
Frånö »	—	128,899
Ramviks »	1) 22,786	52,158
Ramviks bolags »	80,000	111,701
Rö »	90,000	119,651
Dals »	80,000	130,305
Åbords »	—	2) 49,571
Bollsta »	225,000	281,622
Wäija »	106,000	128,036
Rossö »	50,000	148,369
Nylands »	—	74,425
Kungsgården—Mariebergs ångsåg	170,000	192,400
Sandö ångsåg	84,500	127,413
Lugnviks »	95,175	197,449
Köija »	162,140	170,800
Locknö »	15,000	—
Fröks »	20,000	64,133
Hernösands »	—	187,265
Aspnäs vattensåg	—	280
Hellgums »	—	4,703
Nässlands »	430	—
Ramsås »	—	7,400
Vestersjälands »	535	620

1) Uppgiften omfattar endast år 1885. — 2) Uppgiften omfattar endast år 1890.

S å g v e r k e t s n a m n	Antal försågade timmer i medeltal åren	
	1881—1885	1886—1890
	Stycken	Stycken
Åms vattensåg	—	280
Ålands »	395	320
Brunne »	—	2,901
Björsta »	—	600
Hörnäs »	—	600
Mjövattnets »	—	3,200
Nästvattnets »	1,200	980
Östby »	—	670
Bäcklands »	—	300
Flattoms »	—	48
Angsta »	—	2,450
Delångers »	—	864
Nyeds »	—	14,500
Eds »	—	1,180
Forseds »	—	9,370
Herrsjö »	—	165
Majaåns »	—	8,009
Sehls »	—	720
Bålsjö »	—	20,579
Strinne »	—	745
Bölesta »	—	8
Gräta »	—	38
Hohls »	—	11,753
Löfviks »	—	63
Ramsta »	—	96
Salteå »	—	7,587
Östana »	—	65
Byns »	—	200
Ölje »	1,650	1,389
Östansviks »	—	155
By »	650	516
Klappnäs »	800	100
Mälands »	—	50
Träsk »	—	2,740
Inom hithörande kommuner i Medelpad:		
Svartviks ångsåg	405,000	370,187
Klampenborgs »	127,861	174,662
Stockviks »	—	125,941
Nyhamns »	74,065	171,493

Sågverkets namn	Antal försågade timmer i medeltal åren	
	1881—1885	1886—1890
	Stycken	Stycken
Essviks ångsåg.....	66,094	1) 121,907
Juniskärs » .....	47,666	46,322
Vaple » .....	89,892	—
Kubikenborgs och Hörningsholms ångsåg.....	234,414	2) 247,911
Vindskärvarfs ångsåg.....	52,340	3) 30,566
Mons » .....	187,546	223,453
Byns » .....	214,658	246,301
Ortvikens » .....	138,440	208,600
Tunadals » .....	211,794	210,272
Sunds och Nyviks » .....	223,417	220,958
Skönviks och Östrands ångsåg.....	439,114	499,699
Vifstavarfs ångsåg.....	214,201	259,536
Fagerviks » .....	120,896	188,824
Myrnäsets » .....	25,466	—
Alafors » .....	100,000	127,094
Söråkers » .....	69,875	4) 98,920
Söråkers nya » .....	—	5) 100,000
Nacka » .....	21,716	68,213
Eriksdals » .....	132,381	131,543
Hofvids » .....	83,838	142,989
Johannisviks » .....	66,787	53,515
Rödestrands » .....	69,154	—
Wii » .....	46,090	56,653
Alviks » .....	44,262	76,390
Strands » .....	175,302	176,307
Gustafsbergs » .....	183,483	168,360
Carlsviks » .....	72,244	109,502
Summa	—	8,250,240

1) Uppgiften omfattar endast åren 1887—1890. — 2) Uppgiften omfattar åren 1886—1889. 1890 försågades vid Kubikenborg ensamt 271,775 timmer samt vid Hörningsholm 58,088 timmer. — 3) Uppgiften omfattar endast åren 1886—1887. — 4) Uppgiften omfattar endast åren 1888—1890. — 5) Approximativ uppgift.

Vidimeras. Ex officio:

A. Asker.



Tab. 1 .

Tulluppbörden åren 1871—1890.

	Sundsvall	Hernösand	T llammans
År 1871 .....	Kronor 276,296	Kronor 60,487	Kronor 336,763
» 1872 .....	309,413	88,565	397,978
» 1873 .....	405,345	100,491	505,836
» 1874 .....	390,924	68,258	468,182
» 1875 .....	334,717	76,327	411,044
År 1876 .....	453,607	61,787	515,394
» 1877 .....	406,282	100,161	506,443
» 1878 .....	431,806	87,270	519,076
» 1879 .....	402,673	76,448	479,121
» 1880 .....	623,455	119,417	742,872
År 1881 .....	636,802	102,811	739,613
» 1882 .....	721,406	118,239	839,645
» 1883 .....	870,826	138,391	1,009,217
» 1884 .....	1,089,596	172,707	1,262,303
» 1885 .....	904,820	91,042	995,862
År 1886 .....	940,206	129,787	1,069,993
» 1887 .....	846,188	128,905	973,093
» 1888 .....	1,528,708	161,123	1,689,831
» 1889 .....	1,811,097	266,654	2,077,751
» 1890 .....	1,781,400	278,424	2,059,824

Vidimeras. Ex officio:

A. Asker.

Tab. 11.

## Sammanlagda tontalet af in- och utklarerade fartyg åren 1876—90.

	Sundsvall	Hernösand	Tillsammans
	Tonn	Tonn	Tonn
År 1876 .....	745,522	423,864	1,159,386
» 1877 .....	778,424	487,336	1,265,760
» 1878 .....	662,518	436,496	1,099,014
» 1879 .....	684,186	506,870	1,191,056
» 1880 .....	813,161	471,962	1,185,123
År 1881 .....	759,964	467,781	1,227,745
» 1882 .....	889,326	588,096	1,477,422
» 1883 .....	1,003,945	606,235	1,610,180
» 1884 .....	884,977	495,963	1,380,940
» 1885 .....	861,489	529,497	1,390,986
År 1886 .....	807,027	497,810	1,304,837
» 1887 .....	860,013	558,150	1,418,163
» 1888 .....	974,086	627,190	1,601,276
» 1889 .....	881,522	617,775	1,499,297
» 1890 .....	876,251	635,912	1,512,163

Vidimeras. Ex officio:

A. Asker.

*Bil. 2.*

**Trafikberäkning för jernväg mellan Hernösand och Sundsvall.**

- Litt. A.* Tabell öfver afstånd mellan de föreslagna stationerna och hållplatserna å Hernösand—Sundsvalls jernväg.
- Litt. B.* Trafikberäkning för Hernösand—Sundsvalls jernväg; beräknad inkomst per år.
- Litt. C.* Trafikberäkning för Hernösand—Sundsvalls jernväg; beräknade utgifter för drift och underhåll per år under förutsättning, att jernvägen trafikeras såsom statsbana.
- Litt. D.* Upplysande förklaringar till dessa trafikberäkningar.

På uppdrag af Kongl. Maj:ts befallningshafvande i Vesternorrlands län upprättad af

*I. A. Örtendahl.*

År 1893.

---

Litt. A.

Tabell öfver afstånd mellan de föreslagna stationerna och hållplatserna å  
Hernösand—Sundsvalls jernväg.

							Hernösand	
							Antjern	12
							7	19
						Bye	7	19
						9,5	16,5	28,5
					Söråker	9,5	16,5	28,5
					7	16,5	23,5	35,5
				Fjal	7	16,5	23,5	35,5
				9	16	25,5	32,5	44,5
			Vifsta	9	16	25,5	32,5	44,5
			10	19	26	35,5	42,5	54,5
		Filland	10	19	26	35,5	42,5	54,5
		6,5	16,5	25,5	32,5	42	49	61
	Tivoli	6,5	16,5	25,5	32,5	42	49	61
	2,5	9	19	28	35	44,5	51,5	63,5
Nacksta	2,5	9	19	28	35	44,5	51,5	63,5

Beräkning af tåg- och vagnkilometer per år.

Ordinarie tåg Nacksta—Hernösand 2:ne tåg dagligen .....	127 tågakilometer
Hernösand—Nacksta 2:ne » » .....	127 »
	per dag 254 tågakilometer.

Tågakilometer af ordinarie tåg per år .....	92,710
För transport af timmer till linien Nacksta—Vifsta beräknas 2:ne tåg dagligen under 150 dagar i båda riktningar .....	11,400
Persontrafiken å linien Nacksta—Vifsta anses böra bestridas med ångvagnar samt 6 ångvagnståg i hvarje riktning; per dag 228 ångvagnskilometer eller per år tågakilometer .....	83,220
	Summa tågakilometer 187,330.

	K i l o m e t e r	
	Personvagn	Godsvagn
De ordinarie persontågen beräknas föra i medeltal 4 person- och 6 godsvagnar .....	185,430	278,250
De ordinarie godstågen beräknas föra i medeltal 1 person- och 15 godsvagnar .....	46,375	695,625
De extra godstågen mellan Nacksta och Vifsta beräknas föra i medeltal 20 godsvagnar .....	—	228,000
Ångvagnstågen utgöra per år .....	83,220	—
Summa	315,025	1,201,875

Litt. B.

## Trafikberäkning för Hernösand—Sundsvalls jernväg.

## Beräknad trafikinkomst per år.

Resande.	Antal per		Personkilometer
	dag	år	
Hernösand—Antjern .....	50	18,250	219,000
Antjern—Bye .....	30	10,950	76,650
Bye—Söråker .....	30	10,950	104,025
Söråker—Fjal .....	60	21,900	153,300
Fjal—Vifsta .....	60	21,900	197,100
Vifsta—Filland *) .....	400	146,000	1,460,000
Filland—Tivoli **) .....	500	182,500	1,186,250
Tivoli—Nacksta .....	20	7,300	18,250
Summa personkilometer	—	—	3,414,575

	K r o n o r		
Efter beräkning af 1 resande i 2:dra klass mot 6 resande i 3:dje klass blir medelafgiften per personkilometer enligt den för statens jernvägar gällande taxan 3 kronor 75 öre och sålunda hela inkomsten för 3,414,575 personkilometer	—	—	128,047
Resgods och post .....	—	—	7,684
Paket- och ilgods à 80 kronor per bankilometer .....	—	—	4,880
<i>Fraktgods:</i>			
<i>Timmer:</i>			
250,000 st. från Bräcke till Vifsta varf, Östrand, Skönvik, Sund och Johannedal à 16 öre per timmer .....	30,000		
80,000 st. från Bräcke till Tunadal, Ortvik och Hefners à 4 öre per timmer .....	3,200		
330,000 timmer eller 100,000 tonn .....	—	33,200	
<i>Sågadt virke:</i>			
266 standard från Torpshammar till Söråker. Linien Nacksta—Söråker, fraktandel .....	616		
Transport	616	33,200	140,611

\*) Inberäknade personplattformar vid Östrand, Skönvik, Sund och Johannedal.

\*\*) Inberäknade personplattformar vid Tunadal och Hefners.

	K r o n o r		
170 standard från Bräcke till Söråker. Linien Nacksta—Söråker, fraktandel.....	616	33,200	140,611
147 standard från Gällö till Fjäl. Linien Nacksta—Fjäl, fraktandel.....	207		
5,636 standard från Stafre till Vifsta (Skönvik). Linien Nacksta—Vifsta, fraktandel.....	113		
1,882 standard från Stafre till Filland (Sund). Linien Nacksta—Filland, fraktandel.....	4,572		
8,101 standard à 3,200 kilogram per standard = 25,923 tonn à 0,243 kronor.....	791		
	—	6,299	
<i>Träkol:</i>			
14,000 läster från Filland till Nacksta à 0,26 kronor.....	3,640		
38,600 » » Vifsta » » à 0,58 ».....	22,388		
16,043 tonn à 3,278 kronor.....	—	26,028	
<i>Bomull, garn, väfnader och diverse</i>			
(såsom frö, färger, glas, oljor, papper, porslin, maskingods, såpa, tvål samt tobak m. m.): 14,840 tonn à 1,599 kronor.....	23,729		
<i>Bränvin och maltdrycker:</i>			
6,532 tonn à 1,289 kronor.....	8,421		
<i>Fisk, matvaror, rotfrukter, spannmål m. m.:</i>			
13,672 tonn à 1,499 kronor.....	19,494		
<i>Specerier, socker, sirap, salt m. m.:</i>			
16,882 tonn à 2,406 kronor.....	40,619		
<i>Hudar, skinn, kalk, gödningsämnen, jern, stenkol, koks m. m.:</i>			
5,746 tonn à 2,698 kronor.....	15,502	107,765	
Tillsammans 199,638 tonn fraktgods.....	—	—	173,292
Lefvande djur, telegramporto och diverse inkomster.....	—	—	6,097
Summa.....	—	—	320,000

Trafikinkomst per år och bankkilometer..... Kr. 5,000: —.  
 Dito per tågakilometer..... » 1: 71.

	Tonn	Tonnkilometer
	Kronor	Kronor
<i>Inkomst för fraktgods per tonnkilometer:</i>		
Mellan Hernösand och Antjern 12 kilometer .....	5,116	61,392
» Antjern » Bye 7 » .....	2,191	15,337
» Bye » Söråker 9,5 » .....	2,110	20,045
» Söråker » Fjäl 7 » .....	3,628	25,396
» Fjäl » Vifsta 9 » .....	9,206	82,854
» Vifsta » Filland 10 » .....	26,750	267,500
» Filland » Tivoli 6,5 » .....	21,664	140,816
» Tivoli » Nacksta 2,5 » .....	3,050	76,250
Timmer mellan Nacksta och Vifsta 19 kilometer .....	76,000	1,444,000
» » » » Filland 9 » .....	24,000	216,000
Sågadt virke mellan Nacksta och Söråker 35 kilometer .....	1,395	48,825
» » » » Fjäl 28 » .....	471	13,188
» » » » Vifsta 19 » .....	18,035	342,665
» » » » Filland 9 » .....	6,022	54,198
Summa	199,638	2,808,516

Efter en inkomst för fraktgods af 173,292 kronor blir medelafgiften per tonnkilometer 0,62 öre.

Östersund i augusti 1893.

I. A. Örtendahl.

Litt. C.

*Trafikberäkning för Hernösand—Sundsvalls jernväg.*

Beräknade utgifter för drift och underhåll per år under förutsättning att jernvägen trafikeras såsom statsbana.

Banafdelningen.	K r o n o r	
2 banmästare à 918 Kr. ....	1,836	
18 banvakter à 528 » .....	9,504	
Grindvakter och extra arbetare .....	5,780	
Underhåll af husbyggnader och spårvevlar .....	6,680	
Underhåll af signaler och stängsel samt materialie- och inventarie- förbrukning, snöskottning och tillfälliga utgifter .....	9,480	
113 räler, 260 skarvfjern och 520 bultar i reserv .....	3,120	36,400
<b>Trafikafdelningen.</b>		
För begagnande af Hernösands station .....	1,200	
<i>Antjerns hållplats:</i>		
1 stationskarlsförman .....	1,086	
<i>Bye hållplats:</i>		
1 stationskarlsförman .....	1,086	
<i>Söråker hållplats:</i>		
1 stationskarlsförman .....	1,086	
<i>Fjäl station:</i>		
1 stationsmästare .....	Kr. 1,080	
1 stationskarl .....	» 618	1,698
<i>Vifsta station:</i>		
1 stationsinspektör .....	Kr. 2,100	
1 stationskarlsförman .....	» 1,086	
2 stationskarlar à 618 Kr. ....	» 1,236	4,422
<i>Fällands station:</i>		
1 stationsmästare .....	Kr. 1,080	
1 stationskarl .....	» 618	1,698
Transport	12,276	36,400



		K r o n o r	
	Transport	12,276	36,400
<i>Tivoli station:</i>			
1 stationsmästare .....	Kr. 1,080		
1 kontorsbiträde .....	» 1,000		
1 stationskarl .....	» 618	2,698	
<i>Nacksta station:</i>			
1 stationsmästare .....	Kr. 1,080		
2 stationskarlar à 618 Kr. ....	» 1,236		
2 konduktörer à 1,400 » .....	» 2,800		
2 d:o à 1,260 » .....	» 2,520		
2 packmästare à 900 » .....	» 1,800		
2 bromsare à 720 » .....	» 1,440	10,876	
Materialie- och inventarieförbrukning å stationer och tåg samt tillfälliga utgifter .....		8,350	34,200
<b>Maskinafdelningen.</b>			
2 lokomotivförare à 1,800 Kr. ....		3,600	
4 eldare (hvaraf 2:ne tjänstgöra såsom ångvagnsförare) à 1,500 Kr. ....		6,000	
Tillkommer åt lokomotivpersonalen för stationstjänst, natttjänst och inkvartering 10 % af ofvanstående aflöning .....		960	
Bränsle för 106,300 lokomotivkilometer à 10 kg. = 106 tonn à Kr. 13,20 .....		1,399	
83,220 ångvagnskilometer à 9,6 öre (underhållet inberäknadt) .....		7,989	
Lokomotivens underhåll à 9,4 öre per lokomotivkilometer .....		9,992	
Lokomotivens smörjning och putsning à 3,5 öre per lokomotivkilometer .....		3,720	
Personvagnarnes underhåll och smörjning 463,550 personvagnskilometer à 1,05 öre .....		4,867	
Godsvagnarnes underhåll och smörjning 300,930 godsvagnskilometer à 0,75 öre .....		2,257	
För diverse utgifter tillägges 5 % af samtliga förestående utgifter Kr. 40,784 .....		2,039	
Förvaltningskostnad (under hvilken benämning räknas aflöning till befäl och ersättning för ökade göromål vid de särskilda afdelningarnes expeditioner inom distriktet) samt för kontroll, resor, sjukvård m. m. ....		2,177	45,000
	Summa	—	115,600

<b>Inkomstöfverskott</b> (behållning) .....	Kr. 204,400
lika med 5,38 procent å den för anläggningen af Hernösand—Sundsvalls jernväg beräknade kostnaden, 3,800,000 kronor.	
<b>Utgifterna för drift och underhåll</b> belöpa sig till per år och bankilometer »	1,806
per tågakilometer .....	» 0,62
samt 36,2 procent af bruttoinkomsten.	
<b>Inkomstöfverskott</b> (behållningen) uppgår till per år och bankilometer ... »	3,194
per tågakilometer .....	» 1,09

Östersund i augusti 1893.

*I. A. Örtendahl,*  
trafikdirektör vid Sveriges statsbanor.

---

*Litt. D.**Till Kongl. Maj:ts Befallningshafvande i Vesternorrlands län.*

Öfverlemnande härmed de trafikberäkningar öfver en stambana mellan Hernösand och Sundsvall, hvilka I anmodat mig uppgöra, har jag ansett mig böra till dessa foga några anmärkningar samt uttrycka den åsigt, till hvilken jag kommit rörande behovet af den föreslagna banan samt utsigterna för dess framtida rentabilitet.

Bilagan Litt. A upptager afståndstabell, sådan den finnes angifven i af herr löjtnant Hugo Svartling under december månad 1892 utarbetadt »Utlåtande till föreslagen jernväg mellan Sundsvall och Hernösand».

Beträffande tåganordning för befordran af den mängd resande och gods, som trafikberäkningen angifver, så erfordras ett person- och ett godståg dagligen i hvarje rigtning med anknytning till stambanans tåg såväl i Sundsvall som i Sollefteå; samt dessutom dagligen 6 st. ångvagnståg i hvarje rigtning mellan Sundsvall och Vifsta, för upptagande af den högst betydliga persontrafik, som utan allt tvifvel kommer att ega rum mellan Sundsvall och de stora sågverken utefter Alnösundet. För bestridande af den trafik med timmer och sågadt virke, som blir en ovilkorlig följd af stambanans utsträckning från Sundsvall, kräfvast ytterligare under sommartiden, då timmerflottning och skeppning pågår, 2:ne godståg i hvarje rigtning mellan Sundsvall och Vifsta, utgörande dessa tåg endast en utsträckning af 2:ne af de extra godståg, som under de sist förflutna åren erfordrats för transport från stambanans stationer af virke till de stora sågverken, afsedt dels till försågning och dels till direkt utlastning och skeppning från verkens brädgårdar och lastageplatser.

Sådant virke har till den mängd, som trafikberäkningen angifver, redan under de föregående åren per jernväg befordrats till Sundsvall och derifrån bogserats till sågverken vare sig i flottar eller pråmar.

Med dessa antaganden till grund äro tåg- och vagnkilometer beräknade.

Vid beräkning af den blifvande trafikinkomsten, Bil. Litt. B, har för personbefordran den nu gällande persontaxan vid statsbanan tillämpats och antalet resande beräknats dels på grund af den folkmängd, som finnes angifven i eder underdåniga skrifvelse »Till Konungen» såsom

tillhörande de socknar, hvilka mer eller mindre direkt komma att utgöra banans trafikområde och dels på grund af de uppgifter rörande persontrafiken såväl till lands som sjös, hvilka kunnat inhemtas, och torde med en till visshet gränsande sannolikhet kunna påstås, att den antagna mängden resande kommer att i verkligheten öfverskridas, hvadan beräkningen i detta afseende kan anses låg.

För postbefordran är inkomsten beräknad enligt nu gällande bestämmelser; men anser jag den tid ej vara långt aflägsen, då afgiften för postbefordran å statens jernvägar kommer att betydligt höjas och sålunda den häraf beräknade inkomsten för nu ifrågavarande bana att i samma mån ökas.

Resgods, paket- och ilgods har ej kunnat beräknas annat än approximativt, och har jag härvid följt samma norm, som tillämpats i allmänhet i detta fall och hvilken beräkning visat sig betydligt underskrida det verkliga resultatet.

Beträffande den beräknade inkomsten af fraktgodsbefordran, så är utaf timmer endast upptaget så mycket, som under de sista 3:ne åren i medeltal dels framförts å stambanan direkt till Sundsvall och varit staldt till sågverken å fastlandet norr om Sundsvall och dels sådant timmer, som, försedt med nämnda sågverks märken, släppts i Ljungaelf vid Tirsta, för att derifrån flottas till Qvitsle bom och sedan bogseras till de respektive verken.

Att detta virke, sedan linien blifvit utsträckt till sågverken, så att det kan från jernvägsvagnarne släppas direkt i sågverkens timmermagasiner, icke kommer att släppas vid Tirsta är påtagligt, ty, sedan virket är i Bräcke uppfordradt och lastadt i jernvägsvagnar, föredraga utan tvifvel egarne att få detta framfördt utan alla de risker och kostnader, som äro förenade med flottning i Ljunga elf och bogseringen i hafvet.

Beräkningen af sågadt virke upptager endast den mängd, som hittills transporterats per jernväg, och kommer denna kvantitet naturligen icke att minskas utan tvärtom att ökas. För hvarje år tillvaratages med allt större omsorg och förädlas affallet efter afverkningarna såsom toppar och torrarsk samt träd af små dimensioner, hvilka icke kunna bära omkostnaderna vare sig af jernvägsfrakt eller flottning. I detta afseende hafva Skönviks och Sunds bolag föregått med exempel och anlagt sågverk vid Stafre och Stensmyren mellan Bräcke och Stafre, hvilka verk tid efter annan tillökats med flere ramar. Detta exempel kommer för visso att följas, så att förädlingen af virket kommer att till stor del ske inne i landet och den sågade varan att fraktas per jernväg till exportorten. Skälet, att så icke redan skett i vidsträcktare mån, än som är fallet,

har varit svårigheten att från Sundsvall transportera den sågade varan till sågverkens brädgårdar och de dryga kostnader, som äro härmed förenade samt omöjligheten att erhålla upplagsplatser i stationens närhet, olägenheter, hvilka nu bortfalla.

Antagligen blir det icke allenast sågverken på fastlandet, som komma att begagna sig af jernvägstransporter till de nu föreslagna stationerna, utan äfven sågverk på Alnön, hvilka komma att förlägga timmerbommar utefter fasta landet och föredraga bogsering öfver Alnösundet i stället för från elfvarnes utlopp. I kalkylen har hvarken medtagits något virke för de å Alnön belägna verken eller något af det, som framföres af Indalselven, ehuru helt visst äfven en del af detta kommer att tagas per jernväg, nemligen en del af det virke, som från Bräcke genom Gimån och öfver Österströms jernväg tillföres Indalselven.

Med visshet anser jag det kan antagas, att de i kalkylen intagna kvantiteter trävaror icke komma att underskridas, utan tvärtom betydligt ökas.

Af träkol är förutsatt transport från de större sågverken till ett antal läster motsvarande en läst per standard sågadt virke, en beräkningsgrund, som alltid följes och visat sig öfverensstämma med verkliga resultatet.

Att jernvägstransport kommer att i detta hänseende anlitas, är naturligt, då träkol är en vara, som väsentligt lider af långvariga upplag och upprepade omflyttningar. Hittills hafva transporterna varit inskränkta till seglationstiden, och hafva kolen då först lastats i prämar och minst en gång omlastats, innan de framkommit till den hamn — vanligen i Mälaren — hvarest de öfverflyttas till jernvägsvagnar, för att på så sätt tillföras konsumtionsorten, bergslagerna.

Såväl till kvantitet som kvalitet hafva kolen under en sådan transport lidit så, att mången gång ingen förtjenst uppstått, utan fastmer till och med förlust.

Från Vattjom station afgår hvarje år ej obetydliga kvantiteter träkol till Vestmanlands och Vermlands bruksdistrikt, och då prisskilnaden t. ex. till Laxå från Vattjom och Vifsta blir endast 13 öre pr 100 kilogram eller 32 öre per läst, så synes påtagligt, att kolen kunna underkastas denna lilla förhöjning i frakt mot de stora fördelarne att kunna lasta och afsända kolen alla tider på året och att alla omlastningar och stora kolupplag undvikas.

Till ledning för bedömande af den mängd af öfrigt fraktgods, som medtagits i kalkylen, har jag naturligen endast haft att tillgå uppgifter å den folkmängd, för hvilken konsumtionen måste beräknas samt den

mängd af ifrågavarande gods, som årligen införes till städerna Hernösand och Sundsvall förutom de kvantiteter, som kunna anses af orten produceras och afsättas i dessa städer.

Till grund för beräkning af utgifterna (bil. litt. C) har blifvit lagd den vid statens jernvägar nu gällande aflöningsstat med medeltalsberäkning.

Vid bestämmande af tjenstepersonalens antal har tagits i betraktande såväl kvantiteten transportföremål som ock den erfarenhet, hvilken trafiken af norrländska jernvägarne gifvit vid handen.

Med denna i alla afseenden mycket låga beräkning af inkomsterna har resultatet dock blifvit en nettobehållning af 5,38 procent å anläggningskapitalet, 3,800,000 kronor, en behållning, som enligt senast utkomna »Allmän svensk jernvägsstatistik för år 1891» öfverskrides endast af tvenne af statsbanans äldsta linier, nemligen linien Falköping—Göteborg med en nettobehållning af 7,66 procent och Gnesta—Katrineholm med 6,07 procent. Af norrländska linierna visar linien TorpsHAMMAR—Sundsvall bästa resultatet med 1,83 procent. I medeltal har statsbanan gifvit 2,52 procent å anläggningskapitalet.

Redan år 1890 framställde ban- och trafikdirektörerna vid 6:te trafikdistriktet i en vördsam skrifvelse till kongl. jernvägsstyrelsen ett förslag, att jernvägslinien måtte utsträckas till Vifsta varf, för att dels fylla ett oafvisligt behof af fördelning af den massa gods, som tillfördes Sundsvalls station, hvarest utrymmet icke medgaf mottagandet af de godsquantiteter, som tillströmmade, och dels för att staten skulle tillgodose sig den högst betydliga och vinstgifvande trafik, som denna linie erbjöde. Med anledning af denna skrifvelse förständigade kongl. jernvägsstyrelsen dåvarande baningeniören af Klint att utarbete ett förslag till ifrågavarande anläggning.

Påtagligt var dock, att orten omkring residensstaden Hernösand och rikets största träexportort, Sundsvall, icke skulle låta sig nöja med en jernväg, som endast behöfde en utsträckning af 45 kilometer för att förena dessa viktiga och betydande platser, hvilkas enda jernvägsförbindelse nu har en längd af 359 kilometer, men genom denna utsträckning skulle komma på ett afstånd från hvarandra af endast 64 kilometer jernväg.

Att detta ortens behof icke skulle af Eder förbises, var gifvet, utan kommer för visso att på ett eller annat sätt tillgodoses, men torde kloketen bjuda staten att icke afstå från denna länk i det stora statsbanenätet, en länk, som med den bästa utsigt till god afkastning förenar

2:ne bland statens viktigaste platser och skall gifva en lyftning åt en af dess folkrikaste bygder.

Linien Hernösand—Sundsvall utgör dessutom en vigtig del af en konkurrenslinie mellan en mycket afsevärd del af statsbanans trafikområde å ena sidan och hela öfre Norrland å den andra. Dessutom kan med stor sannolikhet antagas, att den tid icke är långt aflägsen, då Sundsvall kommer att genom jernväg förenas med någon punkt af statsbanan mellan Ljusdal och Hudiksvall eller kanske än sydligare, hvaraf, derest en sådan bana blefve privatbana, följdén skulle blifva, att all förbindelse mellan sistnämnda anknytningspunkt med statsbanan och alla linier norr om Långsele skulle ske denna väg samt lemna åt den långa linien Ljusdal(?)—Långsele endast den obetydliga lokaltrafiken utan något vederlag för den trafik, statsbanan härigenom förlorade. Sannolikt vore i så fall snart förslag väckt om inköp för statens räkning af denna »ostkustbana» liksom nu inköp af vestkustbanan är ifrågasatt.

Med stöd af såväl hvad trafikberäkningen gifver vid handen, som ock hvad jag haft äran här ofvan anföra, anser jag mig kunna uttala min fasta öfvertygelse, att en statsbana Hernösand—Sundsvall både är för den ort den kommer att betjena af allra högsta vikt och för staten en vigtig och inkomstbringande föreningslänk mellan tvenne platser af mycket stor betydelse och genomlöpande en af landets förhoppningsfullaste bygder.

Östersund i augusti 1893.

*I. A. Örtendahl,*

trafikdirektör vid Sveriges statsbanor.

Vidimeras ex officio:

*A. Ekelund.*

---

## Bil. 3.

## Allmän kungörelse.

## Serien A.

## Landskansliet.

N:o 499.

Länets landsting har hos Kongl. Maj:ts befallningshafvande anmält följande under senast hållna landsting fattade beslut:

*att* i aflöning för tiden intill nästkommande lagtima landsting anslå åt landstingets sekreterare sexhundra kronor, åt landstingets kamrerare femhundra kronor samt åt landstingets vaktmästare etthundra kronor;

*att*, beträffande den till länets numera indragna döfstumskola hörande Ammelinska fondens räntemedel,

*dels* låta bero vid gjord disposition af etthundra kronor deraf, som julen 1892 användts för beredande af julglädje åt sjunde döfstumskoldistriktets i Hernösand förlagda skolas barn,

*och dels* använda fondens räntemedel för år 1893 till understöd åt medellösa lärjungar från länet, som våren 1894 lemna sjunde dömstumskoldistriktets skola;

*att* för byggnadsarbeten, som befunnits nödvändiga att utföra i sammanhang med anordnande vid lasarettet i Sundsvall af ny tvättinrättning, ny dårstuga och nytt obduktionshus, bevilja ett extra anslag af fyratusen tvåhundra femtio sju kronor 13 öre;

*att* bestämma legosängsavgifterna vid länets lasarett och kurhus för år 1894 till följande belopp:

	Afgift per dygn:	
	å allmänt rum.	å enskildt rum.
<i>Å lasarettet:</i>		
För vård af sjuke från länet .....	0: 65	2: 50
För vård af sjuke från annat län inom riket .....	1: 50	3: —
För vård af sjuke från Norge eller annan utländsk ort .....	2: —	3: 50
<i>Å kurhuset:</i>		
För vård af sjuke från länet .....	utan afgift	2: 50
För vård af sjuke från annat län inom riket .....	” ”	3: —
För vård af sjuke från Norge eller annan utländsk ort .....	” ”	3: 50



att fastställa afgiften för vårdande å lasarettén af sinnessjuk till en krona 50 öre per dygn:

att anvisa entreprenadbidrag att, i händelse af behof, utgå med femhundra kronor årligen till en hvar af ifrågasatta skjutsanstalter i Pengsjö och Solberg inom Anundsjö socken, räknadt för tiden från det de, hvar för sig, kunna blifva ordnade, till den 1 januari 1895;

att bevilja svenska mosskulturföreningen ett understöd af tvåhundra kronor af hvarterå åren 1894, 1895 och 1896;

att, för beredande i Eugeniahemmet af bostad, vård och underhåll åt fattiga, obotligt sjuka och vanföra barn från länet, ställa till Kongl. Maj:ts befallningshafvandes förfogande ett förslagsanslag af femhundra kronor årligen under fem år, räknade från och med 1894, med vilkor att barnets föräldrar eller målsman eller den kommun, det tillhör, bidrager med en sjettedel af den för barnets vård stadgade årsafgiften tvåhundra femtio kronor, så att blott återstående fem sjettedelar skola utgå af landstingets anslag;

att anvisa ett förslagsanslag af femhundra kronor för bestridande af kostnaderna för en af landstinget tillsatt komité med uppdrag att till nästa års landsting inkomma med utredning angående behöfligheten af skogslag för länet;

att, i fråga om den för sjunde döfstumskoldistriktets skola upprättade, landstingets pröfning underställda utgiftsstat för år 1894, med ogillande af föreslagen löneförhöjning åt skolstyrelsens sekreterare och kamrerare, samma utgiftsstat i öfrigt godkänna och för den skull till nämnda skola för år 1894 anvisa ett belopp af femtusen niohundra kronor 1 öre;

att med femhundra kronor årligen förhöja det till småskollärrarinneseminarium i Säbrå för åren 1894 och 1895 utgående fasta årsanslaget af tretusen femhundra kronor för anställande af en biträdande lärarinna med åttahundra kronors årlig lön jemte fri bostad och vedbrand;

att godkänna direktionens för lasarettet i Hernösand åtgärd att till innevarande års slut antaga ett biträde åt maskinisten vid lasarettet, äfvensom en andra kökspiga, allt mot en aflöning, som i 1894 års stat blifvit föreslagen;

att fastställa läkarens för lasarettet i Hernösand löneförmåner till tretusen kronor i lön och ettusen kronor i hyresersättning;

att bevilja läkaren vid lasarettet i Örnsköldsvik en personlig löneförhöjning af trehundra kronor, att utgå från och med år 1894;

att för sjukvårdens bestridande vid länets sjukvårdsanstalter bevilja för år 1894 följande anslag, deri lasarettsläkarelönerna inberäknade, nemligen:

åt lasarettet i Hernösand .....	kronor	43,000: —
åt lasarettet i Sundsvall .....	»	37,000: —
åt lasarettet i Örnsköldsvik .....	»	12,200: —
åt lasarettet i Sollefteå .....	»	17,492: 50
åt lasarettet i Backe .....	»	9,100: —

att för åtskilliga byggnadsarbeten vid lasarettet i Sollefteå anvisa ett anslag af åttatusen sexhundrasjuttioåtta kronor;

att för brädfodring och målning af lasarettbyggnaden i Backe anvisa ett belopp af ettusen trehundra kronor;

att, i sammanhang med tillsättande af en komité med uppdrag att utreda väckt fråga om anställande af sjuksköterskor i länets landskommuner, bevilja ett förslagsanslag af femhundra kronor till utredningsomkostnadernas bestridande;

att till ersättande af de medel, som, uppgående sammanlagdt till tretton-tusen trehundrasju kronor 50 öre, sedan nästlidet års landsting utanordnats till vägföretag inom länet, utdebitera 12,5 öre på hvarje bevillningskrona för jordbruksfastighet och 5 öre på hvarje bevillningskrona för öfriga beskattningsföremål;

att såsom understöd för utförande af en jernväg mellan Hernösand och Sundsvall bevilja ett bidrag af etthundratusen kronor, att uttaxeras under fem år, räknade från och med år 1897, med tjugutusen kronor för hvarterdera året, dock med vilkor att arbetet dessförinnan genom vederbörandes försorg påbörjats, samt att bestämma debiteringsgrunden sålunda, att mot 12,5 öre på hvarje bevillningskrona för jordbruksfastighet skola svara 10 öre på hvarje bevillningskrona för annan fastighet eller inkomst, äfvensom att i och för uttaxeringen af detta bidrag

dels indela länets samtliga kommuner i fyra särskilda grupper och i sådant afseende hänföra Sundsvalls stad, Sköns, Timrå, Hässjö, Häggdångers och Säbrå socknar samt Hernösands stad till första gruppen, Njurunda, Tuna, Selångers, Sättna, Indals, Ljustorps, Alnö, Tynderö och Stigsjö socknar till andra gruppen, Högsjö, Gudmundrå, Ytterlännäs, Hemsö, Nora, Skogs och Bjerträ socknar till tredje gruppen samt länets öfriga kommuner till fjerde gruppen,

och dels emellan dessa grupper fördela bidraget sålunda, att för hvarje bevillningskrona erlägges i kommun inom fjerde gruppen 25 procent, inom tredje gruppen 50 procent och inom andra gruppen 75 procent af hvad som på bevillningskronan inom de till första gruppen hörande kommuner sig belöper, allt utfördt särskildt för jordbruksfastighet samt särskildt för annan fastighet och inkomst, under förbehåll, att, derest Kongl. Maj:t skulle komma att fastställa en hufvudsakligen annan riktning, än den af

löjtnant Hugo Svartling föreslagna, närmast derefter sammanträdande landsting eger att företaga den ändring och jemkning i grupperingen, som i följd deraf kan finnas af förhållandena påkallad;

att för år 1894 skola utgå i landstingsskatt 35 öre per bevillningskrona af länets i sådant afseende skattskyldige invånare samt i sjukvårdsavgift 50 öre för hvarje mans- och 25 öre för hvarje qvinsperson, som författningsenligt är skyldig att sådan avgift erlägga;

att bestämma, att det af landstinget år 1891 beviljade bidrag för bibanan Mellansel—Örnsköldsvik hädanefter skall till Örnsköldsviks kommun utanordnas;

samt att bemyndiga landstingets kamrerare att liqvidera länets indragna döfstumskolas möjligen befintliga skulder;

och har Kongl. Maj:ts befallningshafvande funnit skäligt att omförmälda beslut till vederbörandes efter rättelse fastställa.

Hernösand, i landskansliet, den 4 oktober 1893.

*Gustaf Ryding.*

*A. Asker.*

---