

Nr 13.

Av herr **Enhörning**, *angående förhandlingar med Härnösand—Sollefteå järnvägsaktiebolag om statsinlösen av bolagets järnväg m. m.*

Norra stambanan har huvudsakligast av strategiska skäl kommit att förläggas till det inre av Norrland och icke utefter kusten, där den ojämförligt största delen av Norrlands befolkning är bosatt, varest även den från nationalekonomisk synpunkt så viktiga träindustrien är belägen. Såväl av denna anledning som på grund därav, att Norrland, trots den täta bebyggelsen vid kusten och i en del floddalar, är för glest befolkat, för att ortsinnevanorna själva skulle kunna åstadkomma järnvägsförbindelser mellan norra stambanan och kuststäderna — nödvändiga icke minst med hänsyn till statsbanetraffiken — har staten funnit sig föranlåten att antingen själv nybygga eller inköpa och ombygga järnvägar från stambanan till samtliga städer norr om Gävle med undantag av Härnösand.

Sålunda beslutade riksdagen *dels* år 1883 att inköpa och ombygga den smalspåriga enskilda järnvägen från Söderhamn till Bergvik samt förlänga densamma till Kilafors, *dels* år 1885 att inköpa och ombygga den smalspåriga enskilda järnvägen från Hudiksvall till Näsviken samt förlänga densamma till Ljusdal, *dels* år 1884 inlösa den under ombyggnad till bredspårig varande enskilda järnvägen från Sundsvall till Torps hammar, *dels* år 1881 att anlägga järnväg från Bräcke till Sollefteå, *dels* år 1886 fortsätta byggandet av stambanan från Långsele till Vännäs och *dels* år 1891 att anlägga järnväg från Mellansel till Örnsköldsvik. Sedan norra stambanan framdragits vidare norrut, hava samtliga städer norr om Örnsköldsvik på statens bekostnad erhållit järnvägsförbindelse med stambanan. Alla norrländska städer norr om Gävle utom residens- och biskopstaden Härnösand hava alltså sedan årtionden haft förmånen av att medelst statsbanan vara förbunden med norra stambanan. Det synes mig ej för tidigt att staten därför nu jämställer Härnösand med övriga norrländska städer, vilket väl borde hava skett redan tidigare, och därigenom visar staden och kommunerna en erkännansam hönör för deras uppoffrande strävande för länets utveckling.

Anledningen till, att befolkningen i den s. k. Ådalen år 1891 beslutade själv anlägga en järnväg från Sollefteå till Härnösand, torde förnämligast vara att söka däri, att 1881 års riksdag, i samband med beslutet att bygga en järnväg från Bräcke till Sollefteå, framhöll, att staten därmed borde hava avslutat banbyggandet norrut, samt att Härnösands stad, när banbyggandet i Norrland sedermera fortsattes å andra sträckor, ansåg det nödvändigt att skaffa staden järnvägsförbindelse med inlandet, innan närliggande städer, som redan erhållit järnväg, hunnit draga till sig den handel, som sedan urminnes tider gått över Härnö-

sand med dess utmärkta hamn och andra förutsättningar som handelscentrum för en stor del av Västernorrlands län. Man ansåg för övrigt sannolikt, att staten, som redan inlöst alla enskilda bibanor mellan norra stambanan och kuststäderna norr om Gävle, skulle komma att inköpa även Härnösand—Sollefteå järnväg ej alltför lång tid efter dess fullbordande. Denna uppfattning stärktes, då staten, som hade stort intresse av att bibanor mellan industridistriktet och norra stambanan kommo till stånd för att därigenom upphjälpa stambanans ringa trafik, beviljade lån till byggande av Härnösand—Sollefteå järnväg utan att fasthålla vid de villkor, som tidigare ansetts nödvändiga vid utlämnande av lån till enskilda järnvägsbyggnader. Genom åtgärden i fråga kom banföretagets ekonomi att redan från början vila på alltför svag grund. Man torde kunna säga, att staten, som kan anses vara medintressent i företaget men samtidigt privilegierad långgivare till detsamma, sålunda bär ett visst ansvar för ekonomien.

I detta sammanhang torde böra framhållas, att staten säkerligen blivit nödsakad att själv bygga Härnösand—Sollefteå järnväg och påtaga sig hela kostnaden härför, om ej enskilda tagit initiativet till banföretaget.

Hittills hava emellertid några anspråk på staten, grundade på angina förhållanden, icke framkommit, när banan genom stora uppoffringar från Härnösands stads samt övriga kommuners, bolags och enskildas sida kunnat såväl övervinna de ovanligt stora ekonomiska svårigheter, vilka framträdde redan under banans byggnadstid, som även hittills uppehålla trafiken. På grund av bolagets tyngande räntebördor, vilka redan en gång frampressat rekonstruktion av järnvägsbolaget med tyåtföljande eftergifter från Härnösands stads samt de långgivande bankernas sida, som även på grund av bortfallandet av den trafik, som utan något som helst vederlag överflyttats från Härnösand—Sollefteå järnväg till Ostkustbanan, i vilken staten är störste intressent, synes emellertid utsikterna att för framtiden på ett tillfredsställande sätt uppehålla trafiken å banan te sig ganska mörka. Under dessa omständigheter torde tiden vara inne att göra en hänvändelse till statsmakterna med anhängan, att Härnösand—Sollefteå järnväg måtte i likhet med förenämnda enskilda bibanor till norra stambanan inlösas av staten.

Det synes mig, att Härnösands stad och övriga kommuner samt enskilda aktieägare hava framhärdat redan alltför länge utan någon som helst hänvändelse till staten om banans övertagande, oaktat bibanor hava framdragits från stambanan till alla övriga norrländska städer, med vilka Härnösand givetvis har anspråk att jämföras. I stället har Härnösand—Sollefteå järnvägsaktiebolag med hjälp av Härnösands stad och Svenska handelsbanken icke blott fortsatt banans drift utan även under 33 år inbetalt ränta och amortering å statslånet till och med år 1928.

Beträffande de eventuella villkoren för en dylik inlösen torde icke

kunna f. n. ifrågasättas, att de skola helt sammanfalla med de bestämmelser, som tillämpades vid inlösen av nämnda bibanor, men med hänsyn till förberörda omständigheter synes en moralisk plikt föreligga för staten att inlösa den enda enskilda bibanan till norra stambanan norr om Gävle, som ännu icke övertagits av staten, på villkor, som icke alltför mycket avvika från de bestämmelser, som tidigare tillämpats i motsvarande fall.

I detta sammanhang kan erinras om, att Ostkustbanans aktiebolag under byggandet av detta bolags järnväg genom statsmakternas ingripande nödgades inlösa Norra Hälsinglands järnväg till följd av intrång i den senare järnvägens trafik på bland annat sådana villkor, att Ostkustbanan fick icke endast övertaga Norra Hälsinglands järnvägs alla förpliktelser, utan även med ett avsevärt belopp likvidera Norra Hälsinglands järnvägs, efter allt att döma, fullständigt värdelösa aktier, allt under det att Härnösand—Sollefteå järnväg, som ovan nämnts, icke tillerkänts någon ersättning för den trafik, Ostkustbanan frantagit densamma i dess trafik.

Till slut torde böra framhållas, att Härnösand—Sollefteå järnvägs byggnadskostnader äro, trots en särdeles svår terräng med djupa raviner, nedskurna i den lättflytande leran, förhållandevis små, 55,000 kronor per kilometer, och lägre än kostnaden per kilometer för övriga norrländska bibanor, — även sådana som framgå genom jämförelsevis mycket lätt terräng. Såväl på grund härav som genom bortfallandet vid en statsinlösen av järnvägen av sådana förluster, som redan avskrivits i järnvägsbolagets böcker, skulle staten vid en inlösen, även om nuvarande bokföringsvärdet lades till grund därför, komma att få vidkännas betydligt mindre kostnader för ett förvärv av banan, än om densamma från början byggts som statsbana.

Till belysande av bolagets ställning biläggas sammandrag av dess balansräkningar för de viktigaste åren 1895—1929 med tillhörande kommentarier.

Under åberopande av vad sålunda anförts tillåter jag mig hemställa,

att riksdagen ville besluta avlåta en skrivelse till Kungl. Maj:t med anhållan, att Kungl. Maj:t måtte snarast möjligt upptaga förhandlingar med Härnösand—Sollefteå järnvägsaktiebolag om statsinlösen av bolagets järnväg med rullande materiel och inventarier m. m. samt till nästa riksdag inkomma med proposition, som kan föranledas av nämnda förhandlingar.

Stockholm den 16 januari 1931.

E. A. Enhörning.

I motionens syfte instämma:

L. Tjällgren.

Ivar Vennerström.

A. J. Granström.

Härnösand—Sollefteå

Balansräkning den 31 december för

	1 8 9 5		1 8 9 7		1 9 0 3	
<i>Tillgångar:</i>						
Järnvägsbyggnaden	4,997,172	09	4,997,172	09	4,997,172	09
Rullande materiel	521,701	68	507,723	79	598,411	98
Nybyggnaders konto	—	—	15,565	73	36,210	66
Inventarier	30,706	65	36,545	50	40,911	92
Förråd	22,256	19	16,016	53	58,143	87
Innestående i bank	3,500	—	89,069	69	79,086	63
Trafikmedel å stationerna	3,687	72	5,931	18	8,515	66
Anståndsrenta	266,224	35	266,224	35	266,224	35
Osäkra fordringar	550,000	—	550,000	—	550,000	—
Fordran av div. personer och bolag	53,185	66	26,367	15	11,786	59
Räls-konto	—	—	—	—	—	—
Aktier i O.K.B. å nom. 33,300: — kr.	—	—	—	—	—	—
Förskott å ny materiel	—	—	—	—	—	—
Kassabehållning	1,786	02	8,365	16	3,155	46
Skulder över tillgångar	115,938	55	235,127	47	621,040	35
Kronor	6,566,158	86	6,754,108	64	7,270,659	56
<i>Skulder:</i>						
Aktiekapital, stam-	1,678,200	—	1,678,200	—	1,678,200	—
» preferens-	—	—	—	—	—	—
Statslån, kapital	2,350,000	—	2,350,000	—	2,350,000	—
» ränta	38,717	35	221,223	27	166,758	08
» anståndsrenta	266,224	35	266,224	35	266,224	35
Gåva till järnvägsbyggnaden	125,000	—	—	—	—	—
Obligationslån av år 1891	593,000	—	579,000	—	—	—
Stora kreditiver (av Härnösands Enskilda bank)	308,471	25	250,556	99	320,999	04
Partialförskrivningar	820,000	—	1,070,000	—	1,070,000	—
Förfallen ränta å do	—	—	128,633	83	376,516	66
Inbetalda ansvarsförbindelser	204,148	32	—	—	—	—
Skuld till Härnösands stad	63,689	66	128,055	—	858,075	—
Ränteskuld till Härnösands stad	—	—	11,898	03	87,136	88
Obligationslån Ser. A	—	—	—	—	—	—
» Ser. B	—	—	—	—	—	—
» med Sundsvalls ensk. bank	—	—	—	—	—	—
Obetald ränta å obligationslån	—	—	—	—	—	—
Revers-konto, kapital	—	—	—	—	—	—
» ränta	—	—	—	—	—	—
Statens järnvägar, samtrafikmedel	51,988	11	66,628	19	93,012	06
Skulder till div. personer och bolag	66,719	82	3,689	48	3,737	59
Reserverade medel	—	—	—	—	—	—
Rälsfonden	—	—	—	—	—	—
Reservfonden	—	—	—	—	—	—
Förnyelsefonden	—	—	—	—	—	—
Skattefonden	—	—	—	—	—	—
Nyansaffnings-konto	—	—	—	—	—	—
Kronor	6,566,158	86	6,754,108	64	7,270,659	56

järnvägsaktiebolag.

nedan angivna år. (I sammandrag.)

1904	1909	1910	1913	1914	1916
4,997,172 ⁰⁹	4,997,172 ⁰⁹	4,997,172 ⁰⁹	4,997,172 ⁰⁹	4,997,172 ⁰⁹	4,997,172 ⁰⁹
598,411 ⁹⁸	620,889 ³³	643,923 ⁰⁸	697,379 ⁰⁸	697,379 ⁰³	717,694 ⁴²
36,210 ⁶⁶	78,003 ⁹⁴	78,403 ⁹⁴	78,403 ⁹⁴	78,403 ⁹⁴	44,771 ¹⁷
40,830 ³²	43,798 ⁷⁸	43,598 ⁵⁸	43,089 ⁸⁴	33,773 ⁸⁵	23,348 ⁷⁴
47,076 ⁴⁷	50,128 ⁶⁵	58,130 ⁷⁶	74,034 ⁶²	67,348 ⁵⁹	424,763 ³¹
125,258 ⁶⁷	114,644 ⁴⁸	106,251 ²⁷	136,086 ⁹⁰	189,311 ⁵⁵	124,413 ⁹⁴
7,550 ⁰⁷	17,374 ²⁸	7,665 ⁵⁷	12,753 ¹⁶	7,467 ⁸⁴	32,545 ⁶⁸
—	—	—	—	—	—
137,500	137,500	—	—	—	—
5,279 ⁴⁸	2,252 ⁴⁷	2,189 ⁹⁸	2,192 ⁵⁸	2,189 ⁹⁸	—
—	—	—	48,263 ⁴³	12,287 ⁴⁷	—
—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	22,133 ³³
1,286 ⁷⁴	11,749 ¹⁶	14,008 ⁵²	12,602 ³⁹	23,497 ¹²	20,762 ²⁷
156,923 ⁸⁰	154,192 ²⁸	131,391 ⁵⁹	96,176 ²²	49,155 ²²	—
6,153,530 ²⁸	6,227,705 ⁴⁶	6,082,735 ³⁸	6,199,154 ²⁰	6,157,986 ¹⁸	6,407,604 ⁹⁵
—	—	—	—	—	—
419,550	419,550	282,050	282,050	282,050	282,050
1,720,000	1,720,000	1,720,000	1,720,000	1,846,700	1,846,700
2,239,784 ⁸⁴	2,148,371 ⁰²	2,127,547 ⁷²	2,059,284 ⁹⁵	2,034,452 ⁷⁷	1,981,385 ⁷⁸
24,917 ⁶¹	23,900 ⁶³	23,668 ⁹⁷	22,909 ⁵⁵	22,633 ²⁹	22,042 ⁹²
266,224 ³⁵	266,224 ³⁵	266,224 ³⁵	266,224 ³⁵	266,224 ³⁵	266,224 ³⁵
—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—
566 ⁶⁶	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—
33,000	197,120	230,240	328,200	328,200	328,200
683 ⁶¹	28,475 ⁵⁶	38,941 ²²	80,127 ²⁶	13,128	39,384
300,000	297,000	294,000	285,000	282,000	276,000
350,000	347,000	344,000	333,000	329,000	321,000
539,000	478,000	464,000	420,000	404,000	371,000
12,250	—	—	—	—	—
144,540 ⁷¹	144,540 ⁷¹	144,540 ⁷¹	144,540 ⁷¹	166,200	166,200
—	39,382 ³⁹	46,609 ⁴²	68,290 ⁵¹	6,648	19,944
94,902 ¹⁸	114,151 ⁴⁷	98,630 ⁰²	143,960 ²²	153,395 ⁹⁷	205,264 ²⁴
8,110 ²⁷	3,989 ³³	2,282 ⁹⁷	7,366 ⁶⁵	5,253 ⁸⁰	106,009 ⁶⁶
—	—	—	4,800	4,800	16,200
—	—	—	33,400	13,300	—
—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	160,000
—	—	—	—	—	—
6,153,530 ²⁸	6,227,705 ⁴⁶	6,082,735 ³⁸	6,199,154 ²⁰	6,157,986 ¹⁸	6,407,604 ⁹⁵

Härnösand den 5 januari 1931.

G. S. Leijonhufvud.

Trafikchef.

Härnösand—Sollefteå

Balansräkning för den 31 december för

	1 9 1 9		1 9 2 0	
<i>Tillgångar:</i>				
Järnvägsbyggnaden	4,997,172	09	4,997,172	09
Rullande materiel	715,912	75	767,712	75
Nybyggnaders konto	63,662	74	66,142	74
Inventarier.....	20,712	82	26,193	62
Förråd	624,782	20	306,178	88
Innestående i bank	18,408	19	251,608	74
Trafikmedel å stationerna.....	44,855	40	37,400	87
Anståndsrenta	—	—	—	—
Osäkra fordringar	—	—	—	—
Fordran av div. personer och bolag	—	—	—	—
Räls-konto	186,522	67	65,868	—
Aktier i O.K.B. å nom. 33,300 kr.	—	—	—	—
Förskott å rullande materiel	17,266	67	—	—
Kassabehållning	85,621	80	43,798	93
Skulder över tillgångar	—	—	—	—
Kronor	6,774,917	33	6,562,075	57
<i>Skulder:</i>				
Aktiekapital, stam.....	282,050	—	282,050	—
» preferens.....	1,846,700	—	1,846,700	—
Statslån, kapital	1,892,489	90	1,860,151	95
» ränta	21,053	95	20,694	19
» anståndsrenta	266,224	85	266,224	85
Gåva till järnvägsbyggnaden	—	—	—	—
Obligationslån av år 1891	—	—	—	—
Stora kreditivet	—	—	—	—
Partialförskrivningar	—	—	—	—
Ränta å d:o	—	—	—	—
Inbetalda ansvarsförbindelser	—	—	—	—
Skuld till Härnösands stad	328,200	—	328,200	—
Räntor »	78,768	—	—	—
Obligationslån Ser. A.	264,000	—	260,000	—
» Ser. B.	307,000	—	302,000	—
» med Sundsvalls Enskilda Bank	314,000	—	294,000	—
Obetalda räntor å obligationslån.....	—	—	—	—
Revers-konto, kapitalskuld	166,200	—	166,200	—
» ränteskuld	39,888	—	—	—
Statens järnvägar, samtrafikmedel	367,549	16	368,130	53
Skulder till diverse personer	5,146	—	5,009	30
Reserverade medel	—	—	38,000	—
Rälsfonden	—	—	—	—
Reservfonden	18,000	—	20,000	—
Förnyelsefonden	530,038	30	477,429	16
Skattefonden	26,000	—	26,000	—
Nyanskaffnings-konto	—	—	—	—
Vinst- och Förlust-konto, vinstmedel	21,609	67	1,286	09
Kronor	6,774,917	33	6,562,075	57

järnvägsaktiebolag.

nedan angivna år. (I sammandrag.)

1 9 2 1		1 9 2 4		1 9 2 6		1 9 2 7		1 9 2 8		1 9 2 9	
4,997,172	09	4,997,172	09	4,997,172	09	4,997,172	09	4,997,172	09	4,997,172	09
767,712	75	771,612	75	784,309	35	806,709	35	806,709	35	826,109	35
66,979	62	79,456	84	94,563	84	94,563	84	101,594	84	117,439	17
26,665	12	15,024	40	17,408	40	17,408	40	19,173	44	20,963	44
173,847	85	109,891	83	161,610	99	149,023	11	94,151	74	100,314	90
157,960	58	265,857	92	33,583	19	103,332	71	133,782	23	83,265	95
16,648	73	20,347	28	10,248	63	7,309	36	9,821	58	14,361	73
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
57,122	74	48,097	77	38,879	71	36,979	91	718	72	6,503	60
—	—	1	—	1	—	1	—	33,758	08	26,438	75
—	—	29,274	85	7,466	66	—	—	1	—	1	—
29,438	10	22,239	85	37,113	26	40,189	39	9,430	—	—	—
9,653	16	—	—	—	—	—	—	30,710	92	22,347	82
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
6,303,200	74	6,358,976	58	6,182,357	12	6,252,689	16	6,237,023	99	6,214,917	80
282,050	—	282,050	—	282,050	—	282,050	—	282,050	—	282,050	—
1,846,700	—	1,846,700	—	1,846,700	—	1,846,700	—	1,846,700	—	1,846,700	—
1,826,358	79	1,715,578	35	1,633,166	95	1,633,166	95	1,620,503	91	1,543,171	64
20,318	24	19,085	81	18,168	93	54,660	30	58,828	52	87,528	30
266,224	35	266,224	35	266,224	35	266,224	35	266,224	35	266,224	35
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
328,200	—	311,790	—	311,790	—	311,790	—	311,790	—	311,790	—
13,128	—	—	—	24,943	20	37,414	30	49,886	40	62,358	—
256,000	—	243,000	—	233,000	—	228,000	—	223,000	—	217,000	—
297,000	—	281,000	—	269,000	—	263,000	—	257,000	—	250,000	—
273,000	—	203,000	—	150,000	—	122,000	—	93,000	—	63,000	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
166,200	—	157,890	—	157,890	—	157,890	—	157,890	—	157,890	—
6,648	—	—	—	12,631	20	18,946	30	25,262	40	31,578	—
183,767	06	174,542	54	148,438	10	136,954	57	128,839	90	116,599	36
5,140	—	—	—	—	—	—	—	2,194	18	30,098	45
23,180	29	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
20,000	—	60,000	—	125,000	—	125,000	—	125,000	—	125,000	—
477,429	16	538,268	96	659,948	56	720,777	32	747,286	56	809,310	95
11,856	85	9,811	22	14,641	69	14,627	78	14,627	78	14,618	75
—	—	100,000	—	26,047	54	26,047	54	26,047	54	—	—
—	—	150,035	35	2,716	55	7,437	75	892	45	—	—
6,303,200	74	6,358,976	58	6,182,357	12	6,252,689	16	6,237,023	99	6,214,917	80

Härnösand den 5 januari 1931.

G. S. Leijonhufvud,

Trafikchef.

Härnösand—Sollefteå järnvägsaktiebolag:

Det uppgjorda *kostnadsförslaget*, i vilket även rullande materiel ingick, slutade på 4,700,000 kronor, men uppgick byggnadskostnaden utom räntor till 5,623,000 kronor.

Medel för banans byggande:

Ursprungliga *aktiekapitalet* tecknat av:

Härnösands stad	kronor	400,000
Övriga kommuner	»	247,000
Bolag	»	266,000
Enskilda personer	»	215,200
Entreprenörerna	»	550,000
		<hr/>
	kronor	1,678,200.

Skänkta medel äro från:

Landstinget	kronor	100,000
Sollefteå socken	»	15,000
Fr. och S. Kempe	»	10,000
		<hr/>
	kronor	125,000.
<i>Statslånet</i>	»	2,350,000

samt lån av bank och Härnösands stad.

<i>Ansvarsförbindelser</i> för banans färdigbyggande utfärdades år 1893 av bolag å	kronor	110,649: 87
och av enskilda personer	»	93,498: 45
		<hr/>
	kronor	204,148: 32.

som inbetalades år 1895.

Vid bolagets rekonstruktion år 1904, då stamaktiekapitalet nedskrevs till $\frac{1}{4}$, förvandlades järnvägsbolagets utfärdade partialförskrivningar och dess obetalda räntor samt bankens och Härnösands stads fordran till preferensaktier. Från tillgångar avfördes samtidigt den s. k. anståndsrentan eller under byggnadstiden uppkommen ränteskuld å statslånet, vilken ränta dels är räntefri och dels ej behöver likvideras förr än sedan hela statslånet guldits. Det till 550,000 kronor uppgående osäkra fordringarna utgjordes av entreprenörernas aktieteckning i bolaget, vilka aktier aldrig likviderades. När stamaktiekapitalet år 1904 nedskrevs till $\frac{1}{4}$, nedskrevs givetvis dessa osäkra fordringar med $\frac{3}{4}$, och avskrevs resten år 1910, då båda entreprenörerna gått i konkurs och saknade tillgångar.

År 1914 ökades preferensaktierna ytterligare med 126,700 kronor, som överlämnades såsom likvid för räntefordran till Härnösands stad och banken.

Av järnvägens trafiköverskott har under åren 1906—1928 medel använts för avskrivningar å inventarier med	kronor	34,671: 40
» » » nybyggnader	»	38,000: 23
» » » rullande materiel	»	122,903: 74
» » » stenkol	»	136,000: —
» inköp av ny räls	»	151,340: 16
» bekostnad av nya anläggningar vid Sollefteå station	»	39,007: 93
» bildande av förnyelsefond	»	747,286: 56
» » » reservfond	»	125,000: —
» » » nyanskaffnings-konto	»	26,047: 54
» » » skattefond	»	14,627: 78
		<hr/>
	kronor	1,434,885: 34.

Härnösand den 20 januari 1930.

G. S. Leijonhufvud, trafikchef.