

## 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 angivna 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 tydföljande 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 anhållan, 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 i. 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 fräntagit 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 68
Trafikmedel å stationerna .....	3,687 72	5,931 18	8,515 66
Anståndsränta .....	266,224 85	266,224 85	266,224 85
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
<b>Kronor</b>	<b>6,566,158 86</b>	<b>6,754,108 64</b>	<b>7,270,659 56</b>
<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 85	221,223 27	166,758 08
» anståndsränta .....	266,224 85	266,224 35	266,224 85
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 d:o .....	—	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 08	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	3,787 59
Reserverade medel .....	—	—	—
Rälsfonden .....	—	—	—
Reservfonden .....	—	—	—
Förnyelsefonden .....	—	—	—
Skattefonden .....	—	—	—
Nyansaffnings-konto .....	—	—	—
<b>Kronor</b>	<b>6,566,158 86</b>	<b>6,754,108 64</b>	<b>7,270,659 56</b>

**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	88	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	81
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	48	12,287	47	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	22,133	38
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	88	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	85	266,224	85	266,224	85	266,224	85	266,224	85	266,224	85
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
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	89	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	83	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	88	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
Anståndsränta .....	—	—	—	—
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	98
Skulder över tillgångar .....	—	—	—	—
<b>Kronor</b>	<b>6,774,917</b>	<b>38</b>	<b>6,562,075</b>	<b>57</b>
<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
» anståndsränta .....	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	58
Skulder till diverse personer .....	5,146	—	5,009	80
Reserverade medel .....	—	—	38,000	—
Rälsfonden .....	—	—	—	—
Reservfonden .....	18,000	—	20,000	—
Förnyelsefonden .....	530,038	80	477,429	16
Skattefonden .....	26,000	—	26,000	—
Nyanskaffnings-konto .....	—	—	—	—
Vinst- och Förlust-konto, vinstmedel .....	21,609	67	1,286	09
<b>Kronor</b>	<b>6,774,917</b>	<b>38</b>	<b>6,562,075</b>	<b>57</b>

**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	28	83,265	95
16,648	73	20,347	28	10,248	63	7,309	36	9,821	58	14,361	73
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	718	72	6,503	60
57,122	74	48,097	77	38,879	71	36,979	91	33,758	08	26,438	75
—	—	1	—	1	—	1	—	1	—	1	—
—	—	29,274	85	7,466	66	—	—	9,430	—	—	—
29,438	10	22,239	85	37,113	26	40,189	39	30,710	92	22,347	82
9,653	16	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
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	35	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 in-  
gick, 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.

*Statslånet* .....

samt lån av bank och Härnösands stad.

»	»	2,350,000
		<hr/>
	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. *ans-  
stånds*räntan eller under byggnadstiden uppkommen ränteskuld å *stats-  
lånet*, 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 ned-  
skrevs till  $\frac{1}{4}$ , nedskrevs givetvis dessa *osäkra fordringar* med  $\frac{3}{4}$ , och av-  
skrevs resten år 1910, då båda *entreprenörerna* gått i konkurs och sak-  
nade *tillgångar*.

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

Av järnvägens <i>trafiköverskott</i> har under åren 1906—1928 medel använts för <i>avskrivningar</i> å inventarier med .....	kronor	34,671: 40
»	»	nybyggnader .....
»	»	rullande materiel .....
»	»	stenkol .....
»	»	inköp av ny räls .....
»	»	bekostnad av nya anläggningar vid Sollefteå station .....
»	»	bildande av förnyelsefond .....
»	»	reservfond .....
»	»	nyanskaffnings-konto .....
»	»	skattefond .....
		<hr/>
	kronor	1,434,885: 34.

Härnösand den 20 januari 1930.

G. S. Leijonhufvud, trafikchef.