

---

# HÄRNÖSAND—SOLLEFTEÅ JÄRNVÄG

Signatur: Hd.S.J. — Spårvidd: 1,435 m.

Ägare: Härnösand—Sollefteå järnvägsaktiebolag, Härnösand.

**D**en 1 dec. 1884 hade norra stambanan blivit färdig till Ragunda, och byggandet av linjen till Sollefteå pågick. Planer förelågo till stambanans fortsättande norrut, och redan under åren 1883—1884 hade undersökningar av en linje Hjäлта—Skorped blivit verkställda på bekostnad av Västernorrlands läns landsting. Tiden syntes nu vara inne för Härnösands stad att vidtaga åtgärder för att nå förbindelse med rikets allmänna järnvägsnät. På initiativ av landshövdingen i länet G. RYDING väckte vice ordföranden i Härnösands stadsfullmäktige, lektorn HERM. WÅHLANDER, den 9 april 1885 motion om tillsättande av en järnvägskommitté. En sådan kommitté av sju personer blev sedermera vald. Någon närmare redogörelse för densammas arbete första tiden har dock ej stått att uppbringa. I början av år 1887 beslöt kommittén emellertid att låta genom kaptenen i Väg- och vattenbyggnadskåren C. G. BORGSTRÖM undersöka en linje mellan Härnösand och Lunde, en plats 40 km. norrut. Linjen från Sollefteå till Nyland var förut undersökt i och för stambanans framdragande över Nyland, och sträckan från trakten av Nyland till Lunde hade ett par år tidigare blivit undersökt på enskild bekostnad.

I mars 1887 hade genom K. M:ts beslut norra stambanans sträckning norrut bestämts skola utgå från Långsele station å den år 1886 färdigbyggda linjen Bräcke—Sollefteå, och för att rådpläga om södra Ångermanlands järnvägsförbindelse utlyste länsstyrelsen ett allmänt möte i Frånö till den 18 juni. Enhälligt ansågs vid detta möte en bi-

bana från Sollefteå behövlig och gagnelig. Rörande banans andra ändpunkt förordade landshövdingen Härnösand. Han framhöll, att en mängd allmänna verk och inrättningar vore där förlagda, varjämte staden, som hade en ypperlig hamn, vore så livligt intresserad för detta företag, att därifrån borde kunna påräknas betydande bidrag, i vilket intresse Härnösands stads ombud livligt instämde. Vidare erinrades därom, att även staten, som ägde betydande egendomar i Härnösand, borde ha stort intresse av att få banan utsträckt dit, vilket borde förmanligt inverka vid framställning om låneunderstöd. Därefter blev nästan enhälligt yrkandet om Härnösand såsom banans andra ändpunkt bifallet. För frågans vidare utredning beslöt mötet att tillsätta en kommitté av nio personer med landshövdingen såsom ordförande. Kommittén uppdrog åt kaptenen BORGSTRÖM att uppgöra kostnadsförslag till en normalspårig järnväg. Detta förslag avlämnades i nov. 1887 och slutade å 4 700 000 kr., av vilka 495 000 kr. beräknats för rullande materiell. De för norra stambanan antagna lutnings- och krökningsförhållandena hade tillämpats. Erhållandet av en lämplig plan och profil hade emellertid väsentligt försvårats genom de längs älven djupt inskjutna vikarna och dälderna. Järnvägen hade uppmätts till en längd av 98,83 km., i huvudsak med samma sträckning som den nuvarande.

I likhet med andra ansåg kaptenen BORGSTRÖM dels att mycket virke, som eljest skulle följa stambanan åt ena eller andra hållet, skulle komma att söka den kortare och naturligare vägen till hamnar vid Ångermanälven eller Härnösand, dels att banan skulle bli synnerligen välkommen för dessa rikt befolkade orter under den långa tid av året, då sjöfarten å älven vore stängd.

Vid kommitténs sammanträde den 17 dec. 1887 beslöts enhälligt, att koncession skulle av kommittén sökas å järnvägsanläggningen och inbjudan utfärdas till bildandet av ett aktiebolag med ett kapital av lägst 1 600 000 kr. och högst 4 800 000 kr. Varje aktie skulle lyda å 200 kr.

Vid sammanträden, som länsstyrelsen höll med invånarna i de orter, genom vilka järnvägen vore avsedd att framdragas, fastslogs, att de tillstådesvarande enhälligt ansågo den föreslagna järnvägen nyttig och lämplig. Samtliga myndigheter, som hade att avgiva utlåtanden, tillstyrkte ock anläggningen. Därefter beviljades koncessionen den 4 maj 1888. Den av kaptenen BORGSTRÖM uppgjorda planen fastställdes härvid med undantag för den del av banan, som komme att ligga inom ett avstånd av 4 km. närmast Sollefteå, över vilken del särskild plan skulle

underställas K. M:ts prövning, sedan avtal träffats mellan koncessionsinnehavarna och K. järnvägsstyrelsen om banans inledande till Sollefteå station. Arbetet å anläggningen skulle börja senast den 1 okt. 1890 och banan vara färdig två år därefter.

Härnösands stad tecknade 400 000 kr., Sollefteå kommun 15 000 kr. och andra kommuner 247 000 kr. Av sågverksbolag tecknades 242 000 kr. och av länets landsting 100 000 kr. Genom enskild aktieteckning inflöto slutligen icke oväsentliga belopp.

För att inhämta uppgifter om den trafik, som kunde påräknas, hade Frånö-kommittén låtit verkställa en utredning. Enligt denna skulle bl. a. frakten av sågtimmer från skogar utefter järnvägen utgöra 10 % av hela timmerfångsten i älven samt inbringa 110 000 kr. Inkomsten för persontrafiken beräknades till 110 000 kr., för ilgods till 15 000 kr. och för fraktgods inkl. timmer till 334 000 kr. o. s. v., tillsammans 485 000 kr. Transporten av sågtimmer väntades årligen uppgå till 5 480 järnvägsvagnar med en inkomst av 110 000 kr., svarande mot en tredjedel av bruttoinkomsten för godstrafiken. Då utgifterna beräknades till 280 000 kr., skulle nettobehållningen bliva 4 % å byggnadskostnaden. I trafikberäkningen omnämnes, att även vederbörligt avseende fästs vid sjötrafiken. De konkurrerande trafikmedlen skulle stödja varandra och båda uppblomstra.

Dessa trafikberäkningar och den vid denna tid allmänt rådande uppfattningen av den blivande trafiken ha här omnämnts, emedan framtiden kommer att visa, att de av myndigheter och sakkunniga givna utlåtandena och gjorda beräkningarna slogo alldeles fel. Transporterna av timmer och sågade trävaror uteblevo i det närmaste, och då de lagts till grund för finansieringen, bör det icke förvåna, att resultatet blev ett helt annat än det väntade. Som en lycklig omständighet får dock anses, att beräkningarna voro så lysande, ty annars hade företaget säkert strandat på svårigheten att anskaffa nödiga medel.

På sammanträde den 24 sept. 1889, därvid 4 339 aktier voro representerade, konstituerades bolaget under namnet *Härnösand—Sollefteå järnvägsaktiebolag* och koncessionen överläts å detsamma. Samtidigt antogs bolagsordning, å vilken fastställelse erhöles den 28 mars 1890. Emellertid utsågs endast en interimsstyrelse av sju personer med landshövdingen RYDING som ordförande.

Då arbetenas påbörjande i föreskriven tid icke kunde medhinnas, gjordes anhållan hos K. M:t om förlängning av koncessionen, så att arbetets påbörjande måtte få anstå till den 1 okt. 1892 och med banans

öppnande för trafik till den 1 okt. 1894, ävensom att den i koncessionen fordrade depositionen av 75 000 kr. finge anstå till den 1 aug. 1892. De begärda ändringarna biföllos den 10 april 1890.

För företagets förverkligande behövde utöver aktieteckningssumman lån upptagas. I mars 1891 beslöto stadsfullmäktige i Härnösand att, under förutsättning att ett statslån å 2 350 000 kr. erhöles, låta staden ikläda sig betalningsansvar för ränta och amortering på ett obligationslån å 600 000 kr. mot in-teckningsrätt näst efter statslånet. Härtill lämnade K. M:t s. å. sitt medgivande.

Bland inkomna entreprenadanbud antogs ett av ingenjörerna frih. K. FÄGERSKÖLD och O. T. AHLSTRÖM avgivet anbud å 3 900 000 kr., som skulle utgå med 3 350 000 kr. kontant och 550 000 kr. i aktier. I entreprenaden undantogs sträckan 4 km. närmast Sollefteå.

Hos K. M:t hade ansökan gjorts om proposition till 1891 års riksdag om beviljande av ett statslån å 2 350 000 kr. Ehuru Härnösand—Sollefteå järnvägsaktiebolag icke kunnat uppbringa sitt aktiekapital till ett belopp motsvarande hälften av kostnaden för järnvägsanläggningen, såsom vanligen brukade fordras, biföll riksdagen propositionen med hänsyn till denna banas vikt och sedan Härnösands stad beslutat garantera det ovannämnda obligationslånet, dock på villkor, att bolaget styrkte sig förfoga över ett kapital, som jämte statslånet vore fullt tillräckligt för anläggningens utförande samt att minst 1 750 000 kr. borde utgöras av tecknat aktiebelopp eller utan återbetalningsskyldighet lämnat tillskott.

Sedan Statskontoret i deposition mottagit 75 000 kr., förklarade K. M:t i skrivelse av den 25 juli 1891 det i koncessionen i detta avseende stadgade villkoret fullgjort. Ävenså medgav K. M:t, att den för anläggningen erforderliga jorden finge inlösas och att arbetet finge börja å sådan mark.

Sedan villkoren för bolagets trädande i verksamhet nu fullgjorts, hölls sammanträde den 9 jan. 1891. Till styrelse valdes landshövdingen G. RYDING, landssekreteraren A. ASKER, dispaschören P. E. HUSS, vice konsuln P. BURCHARDT, bruksägaren J. P. DAHLBERG, grosshandlaren C. FALCK och vice konsuln F. H. VERSTEEGH. Inom styrelsen valdes landshövdingen RYDING till ordförande och landssekreteraren ASKER till vice ordförande. Därjämte tillsattes ett förvaltningsråd av 10 personer, vilket i viktigare ärenden skulle fatta beslut. Rådets första åtgärd blev att bemyndiga styrelsen att i mån av behov upptaga lån intill 500 000 kr.

Till bolagets verkst. direktör antogs s. å. inspektoren OLA STÉN i Västanå och till bolagets överingenjör löjtnanten i Väg- och vattenbyggnadskåren H. SWARTLING.

På hemställan av entreprenörerna, vilka föreslogo ett par ändringar i sträckningen av den koncessionerade linjen, bl. a. dennas framdragande över Oringen i st. f. över Vålånger, beslöto delägarna å bolagsstämma på grund av lämnade upplysningar och gjorda utredningar enhälligt antaga entreprenörernas förslag, varefter stadfästelse å ändringarna söktes hos K. M:t, som lämnade sitt medgivande den 4 sept. 1891. Utan tvivel torde det få anses som ett stort missgrepp, att linjens dragning över Oringen blev beslutad. Dessutom vidtogos även några andra ändringar ifråga om stationernas förläggning m. m. Vid denna tid beställdes även en del rullande materiell, tre lokomotiv och 80 godsvagnar, från svenska verkstäder.

Såsom förut nämnts, hade i koncessionen undantagits 4 km. närmast Sollefteå med hänsyn till banans inledande på Sollefteå statsbanestation. Överenskommelse härom med K. järnvägsstyrelsen undertecknades den 4 mars 1893, och entreprenörernas anbud å 174 500 kr. för byggande av resterande 4 010 m. antogs.

Med hänsyn till de stora förbindelser Härnösands stad åtagit sig, hade stadsfullmäktige hemställt, att Härnösands station skulle förläggas till Härnösands stads område. Ej mindre än åtta förslag diskuterades, men järnvägens styrelse kunde icke tillmötesgå stadsfullmäktiges önskan. Genom ett kungl. brev av den 1 jan. 1900 bestämdes då, att stationsområdet skulle skiljas från Säbrå socken och förenas med Härnösands stad.

I jan. 1892 anhöll förvaltningsrådet hos K. M:t att utfå hälften av statslånet. Bolaget disponerade då 1 676 600 kr. i tecknade aktier, anslag av landstinget 100 000 kr., anslag av Sollefteå kommun 15 000 kr., gåva av grosshandlarna FRANS och SETH KEMPE 10 000 kr. samt lån å 582 000 kr. K. M:t biföll ansökningen bl. a. på villkor, att återgåldandet beräknades efter 5 % annuitet, av vilken 4 1/4 % skulle utgöra ränta och återstoden avbetalning. Anstånd med räntans erläggande medgavs för tre år från lyftningsdagen, och 235 000 kr. skulle innestå, till dess tillstånd erhållits till banans öppnande för allmän trafik.

Nu följde en för järnvägsbolaget kritisk tid. De för banbyggnadens fullbordande beräknade medlen började nämligen visa sig otillräckliga. Redan i början av år 1892 kunde förmärkas, att entreprenaden

skulle gå dåligt ihop. Ett bankras i Gudmundrå medförde en ökad byggnadskostnad av 60 000 kr. och vid en i okt. utförd uppskattning av återstående arbeten fann överingenjören en brist å terrasseringskontot av 270 000 kr. förutom 89 000 kr. i lämnade förskott, överskjutande den vid årets början gjorda beräkningen med 160 000 kr. På framställning från överingenjören beslöt styrelsen, att för framtiden utanordningarna för arbetet skulle ske så, att verkliga kostnaden för arbete och materialier skulle upptagas oavkortad utan att några procent innehölles, såsom dithills varit fallet. En ytterligare granskning vid 1892 års slut av återstående kostnader gav det resultatet, att 676 000 kr. fölle på entreprenörerna och 1 050 000 kr. på bolaget.

Styrelsen för Härnösands ensk. bank, som blivit ombedd att förskottera bolaget behövliga belopp, fann, att bland dessa återstående kostnader var för anskaffande av rullande materiell ett belopp upptaget, som med 37 500 kr. understeg det, vilket angivits i järnvägens kostnadsförslag och vilket säkerligen för statslånets erhållande måste nedläggas i järnvägen. Då bankstyrelsen tillika ansåg sig böra taga nödig hänsyn till oförutsedda händelser och förhållanden, fordrade den för försträckningens beviljande såsom oeftergivligt villkor, att proprieborgen med begränsad ansvarighet intill 150 000 kr. ställdes för de belopp, som möjligen kunde komma att erfordras utöver de medel, som bolaget hade att påräkna. Såsom ytterligare säkerhet skulle banken erhålla fullmakt att uppbära nu återstående del av statslånet, 780 000 kr., samt övriga bolaget beviljade anslag. När det fordrade beloppet skulle hopbringas, inträffade två svarta dagar i järnvägens historia. Vid förvaltningsrådets sammanträde den 2 febr. 1893 befanns, att blott en tredjedel av borgen tecknats. Mötet ajournerades till den 4 febr. Man hade då lyckats erhålla två tredjedelar av den fordrade proprieborgen. Sammanträdet ajournerades på nytt för några timmar, men då ingen vidare nyteckning gjorts, förklarade sig samtliga de närvarande, vilka förut antecknat sig, villiga att med 50 % öka den av dem förut gjorda teckningen. Ansträngningarna hade således lyckats, garanti för 150 000 kr. ernåtts och avtal med banken träffats. Det är beundransvärt att se den stora offervillighet och det levande intresse, som besjälade de män, vilka, eldade av landshövdingen RYDING, blivit satta att jämte honom föra företaget till fullbordan. De i orten utspridda ryktena och uttalade farhågorna för att bolaget i brist på medel icke skulle kunna fullborda järnvägsanläggningen eller till vederbörande jordägare utbetala

dem tillkommande ersättningar för avträdd jord och vållad olägenhet, hade för denna gång kunnat jävas.

Under sommaren 1893 började man misstänka, att utgifterna för banans fullbordande åter skulle komma att betydligt överstiga den senast beräknade summan. Överingenjören meddelade, att den under vintern företagna uppskattningen av återstående arbeten genom flera samverkande orsaker blivit högst otillförlitlig, och av en i sept. framlagd utredning framgick, att en brist i tillgångar av 415 000 kr. skulle komma att uppstå utöver de 150 000 kr., för vilka säkerhet lämnats. Kaptenen BORGSTRÖM hade själv ansett sitt kostnadsförslag å 4 700 000 kr. högt och då detta legat till grund för entreprenaden, sedan en hel del arbeten blivit undantagna, hade entreprenörerna ansett sig kunna utföra arbetet för 550 000 kr. under förslaget. Till ökandet av utgifterna hade bl. a. bidragit det ovannämnda raset och linjens därav föranledda omläggning, en inträffad förstöring av Svedjebron, felmätning vid tidigare stakningar eller oriktig konnektion, varigenom banan blivit en km. längre, samt att mycket utfört arbete blev förstört vid källossningen m. m. Entreprenörerna, som förtroendefullt litat på kostnadsförslaget, hade nog också saknat något av den rika erfarenhet, som är nödvändig för att med gott resultat kasta sig in i en så pass vidlyftig entreprenad som den ifrågavarande.

Bankstyrelsen förklarade sig under dylika förhållanden icke längre kunna stå fast vid sitt tidigare beslut att förskottera bolaget de belopp, om vilka då överenskommits. Sammanträde hölls därför den 22 sept. 1893 med de aktieägare, vilka tecknat aktier för 5 000 kr. eller större belopp. På grundvalen av därvid fattade beslut gjordes hemställan till Härnösands stad om garanti för ett banklån å 200 000 kr., vilken hemställan stadsfullmäktige den 30 sept. 1893 beviljade på vissa villkor, bl. a. att banan skulle vara slutligt avsynad och godkänd senast den 1 okt. 1894. Vidare höjdes det förutvarande garantibeloppet å 150 000 kr. med 50 000 kr., vilka tecknades av styrelsens sju ledamöter med en sjundedel var. Sedan dessa saker blivit ordnade, underskrevs ett lånekontrakt med Härnösands ensk. bank, som mot diverse skuld- och borgensförbindelser förband sig att tillhandahålla järnvägsbolaget 1 525 000 kr., däri inberäknat bolagets dåvarande, till 765 000 kr. uppgående skuld till banken.

I sammanhang härmed torde böra omnämnas, att entreprenörerna skriftligen anmält, att deras resurser för att fullborda banbyggnaden blivit uttömda. Styrelsen berättigades nu att på entreprenörernas be-

kostnad färdigbygga järnvägen, och entreprenörerna förbundo sig att vid en framtida slutlikvid godkänna kostnaderna, sådana de blivit bokförda.

För att i någon mån underlätta medels anskaffande tänkte styrelsen låta påbörja trafik å järnvägen och för det ändamålet antogs överingenjören H. SWARTLING till verkst. direktör och trafikchef från den tid, då banan skulle komma att upplåtas för trafik. För trafikens igångsättande anskaffades ett kreditivlån å 30 000 kr. mot säkerhet i trafikmedel i den mån de kunde komma att inflyta och mot borgen av en del personer. Tillstånd erhöles att öppna banan för allmän trafik under villkor, att hastigheten icke finge överskrida 25 km/t. och att 6 000 kr. deponerades såsom anläggningskostnad för sidospår vid Sollefteå station. Trafiken på banan började den 12 dec. 1893. Lagfart å järnvägen beviljades av Stockholms rådstuverätt den 27 dec. 1893 och inteckning meddelades för statslånet, så att återstående del därav kunde få lyftas.

Till följd av vanskligheten att med hänsyn till jordmånen rätt bedöma värdet av återstående kompletteringsarbeten under år 1894 hade kostnaderna vid ny värdering våren 1894 icke blivit tillräckligt tilltagna, varför styrelsen till bankens säkerhet måste anskaffa ytterligare inteckningar i järnvägen för intill 300 000 kr., varefter överingenjören personligen iklädde sig ansvar.

Ehuru banken påyrkat kraftiga åtgärder för arbetets påskyndande trots därigenom uppkommande ökade kostnader, ansåg sig styrelsen nödsakad att hos K. M:t anhålla om ytterligare anstånd med järnvägens fullbordan till den 1 dec. 1894, sedan det visat sig omöjligt få den färdigbyggd redan till den 1 okt. Denna framställning beviljades. Emellertid kunde styrelsen redan i slutet av nov. anmäla järnvägen till avsyning. Den anhöll ock, att avsyningen måtte förrättas så tidigt, att avsyningsbetyg erhöles före den 1 dec. Förrättningen var också utsatt att äga rum den 21 nov. Det härför avsedda besiktningståget, som aftonen förut var på uppgång till Sollefteå för att hämta besiktningsmännen, blev emellertid plötsligt stoppat vid Veda-banken strax söder om Veda station. Det befanns, att banken sjunkit på en sträcka av 90 m. och till ett djup av 4 m. Närmaste tiden före raset hade banken, som förut varit mycket låg, blivit påfylld till full höjd. Trycket blev för stort, så att den övre jordskorpan brast. Tåget stoppades vid kanten av raset av banmästaren C. FAST, som därvid utsatte sig för livsfara och som därför sedermera erhöil medaljen i guld av femte

storleken »för berömliga gärningar». Reparationen av den sjunkna banken bedrevs därefter med sådan fart, att avsyningsförrättningen kunde försiggå den 17 och 18 dec. Järnvägen befanns då vara i fullständigt skick och utförd i överensstämmelse med fastställd plan.

Såsom villkor för utbekommande av det av Härnösands stadsfullmäktige 1893 beviljade lånet å 200 000 kr. hade föreskrivits, att banan skulle vara slutligt avsynad och godkänd senast den 1 dec. 1894, till vilken dag tiden blivit utsträckt. Då avsyningen till följd av raset först senare ägde rum, ingick järnvägsstyrelsen till stadsfullmäktige med anhållan, att stadsfullmäktige ändock måtte vidhålla sitt beslut. Att den händelse, som omintetgjorde avsyningen inom bestämd tid och som det icke stod i mänsklig förmåga att förutse, skulle komma att menligt inverka på stadsfullmäktiges tidigare fattade beslut, är förvånande. Framställningen blev nämligen efter en kort diskussion avslagen med 17 röster mot 11. Många ansågo detta beslut staden ovärdigt. Huvudmålet var emellertid vunnet, järnvägen var färdig.

På förslag från banken lät järnvägsbolaget den 1 dec. 1894 fondera sina skulder genom uppläggande av ett 4 % amorteringslån å 1 100 000 kr. mot utfärdande av 220 partialförskrivningar å 5 000 kr. Till säkerhet för betalningen pantsattes nio stycken i järnvägen intecknade skuldsedlar å tillhopa samma belopp med olika förmånsrätt. De i järnvägen medgivna inteckningarna uppgingo vid denna tid till 4 250 000 kr. Vidare skulle för bolaget uppläggas en 4 1/2 % kreditivräkning å 600 000 kr., det s. k. stora kreditivet, mot vissa säkerheter.

Trots gjorda fraktnedsättningar för att kunna konkurrera med älvbåtarna blev trafiken å banan ej så stor som man väntat, utan första årets trafik medförde en förlust av 40 609 kr., ett ganska nedslående resultat.

Sedan järnvägen nu blivit färdig och överingenjören H. SWARTLING avslutat sitt krävande arbete, antogs från den 1 jan. 1895 till verkst. direktör och trafikchef civilingenjören F. HAGELBÄCK.

Även under år 1895 nedlades kostnader i järnvägen på kompletteringsarbeten, för vilket ändamål nödiga medel anskaffades genom kreditivlån å 47 500 kr. med borgen av fyra styrelseledamöter och Kramfors aktiebolag för en femtedel var. Såsom rörelsekapital kunde uppburna samtrafikmedel anlitas.

I sept. 1895 träffades slutuppgörelse med entreprenörerna, enligt vilken de erkände sig hava en skuld till järnvägsaktiebolaget av 1 117 643 kr., sedan aktier i järnvägen till nominellt 550 000 kr. över-

lämnats såsom hypotek för skuld av motsvarande belopp. Att vid tiden för uppgörelsen kunna utbekomma nämnda fordran, vare sig i sin helhet eller till större del än som möjligen skulle kunnat inflyta genom försäljning av den ena gäldenärens ringa lösöre, var otänkbart, då den andra entreprenören redan gjort konkurs. Styrelsen hade intet annat att hoppas än att det överlämnade hypoteket genom en inkomstbringande trafik å järnvägen skulle komma att stiga i värde, så att det slutligen motsvarade fullgod säkerhet. Entreprenörerna hade missräknat sig, och stora belopp utöver de beräknade kostnaderna hade anskaffats tack vare den ovanliga offervillighet, på vilken inom orten såväl enskilda personer som bolag lämnat så många vackra prov och den välvilliga medling, som från Härnösands enskilda bank kommit företaget tillgodo. Utan denna hjälp hade järnvägen icke kunnat fullbordas och stora intressen för staten icke kunnat räddas. Järnvägen hade i sin helhet kostat 6 423 000 kr., och balanserade vid 1895 års slut skulder över tillgångar med 382 362 kr.

År 1896 utfärdade K. M:t bestämmelser om ersättning för begagnande av övergångsstationer. Detta medförde väsentligt ökade förvaltnings- och underhållsbidrag för trafikens skötsel vid Sollefteå. Från att till en början hava utgått med 3 600 kr. pr år ha bidragen oupphörligt ökats. De utgingo år 1922 med 70 300 kr. och år 1925 med 37 680 kr.

*Bana och materiel.* Under åren 1921—1924 utvidgades Härnösands bangård med hänsyn till den blivande Ostkustbanan, och under 1925 om- och tillbyggdes Härnösands stationshus, delvis på Ostkustbanans bekostnad.

Försliten räls ersattes under åren 1914 och 1915 samt 1920 med ny av 27,27 kg/m. vikt å omkr. 17 km. bana.

Spårutvidgningar ha företagits samt flera stations- och banvaktsstugor tillbyggs.

Under åren 1919—1923 ombyggdes de fyra äldsta lokomotiven till överhettare, och under år 1924 förseddes en annan maskin med Anderbergs ångöverhettare. År 1925 anskaffade järnvägen en ångvagn av engelskt (Sentinel Cammel) fabrikat.

*Trafikförhållanden.* Träkolstrafiken var under år 1898 i stark stigning och bristen på för dylik trafik behövligen vagnar gjorde sig särdeles kännbar för trafikanterna. Enär revision av då gällande bestämmelser angående ömsesidigt begagnande av vagnar förelåg och då i de nya bestämmelserna det tidigare stadgandet icke kunde komma

att ånyo inflyta att för transportföremål, som skall på en bana försändas över 300 km., denna banas vagnar i allmänhet skola för transporten användas, hemställde K. järnvägsstyrelsen, att järnvägen ville öka sin vagnpark. Detta föranledde, att tråkolslämmar till 60 öppna godsvagnar anskaffades och att vissa sågverksbolag lade sig till med egna kolvagnar. Då dessa vagnar sedan gingo på Statens järnvägar, medförde de en ganska god inkomst för millega av i medeltal 13 000 kr. under åren 1898—1906. Dels genom ogynnsamma konjunkturer inom tråkolsmarknaden, dels genom tillämpning av de skärpta bestämmelserna angående rättighet att i samtrafik använda egna vagnar å främmande banor kom inkomsten av millegan åren 1907—1913 att helt försvinna. Under tiden 1914—1922, sedan världskriget utbrutit och därigenom omkastningar och ändringar av transportvägarna föranletts, gjorde sig även å denna järnväg ett trängande behov av Statens järnvägars vagnar gällande. Detta medförde för järnvägen en årlig utgift av omkring 22 400 kr. för millega för att den ökade godstrafiken skulle någorlunda nöjaktigt kunna skötas. Vagnsamtrafiksöverenskommelsen av 1920 har också i sin mån menligt inverkat på järnvägens rätt att i samtrafik använda egna vagnar. Mot den förut av Statens järnvägar påbjudna användningen av tråkolsvagnar innehålla sålunda de nya bestämmelserna formligt förbud. Vagnrörelsen å järnvägen fick väsentlig ökning, sedan transport av trämassa från Forsse fabrik, Långsele, till Bollstabruk kom att regelbundet försiggå. Graninge-erken, som kunna räknas såsom järnvägens största godstrafikant, ha transporterat omkr. 15 000 ton trämassa pr år under de senaste tio åren.

Under åren 1895, 1905 och 1914 tillförde persontrafiken järnvägen förstnämnda år just den inkomst, som trafikberäkningen angav, andra året dubbelt så mycket och sistnämnda år nära tre gånger samma summa, då däremot inkomsten för godstrafiken endast uppgick till respektive 19 %, 50 % och 81 % av den beräknade inkomsten. Så följde den våldsamma trafiken under krigsåren, liggande utom jämförelse. År 1921 visade sig inkomsten för persontrafiken ha inbringat  $6\frac{1}{3}$  gånger så mycket som från början antogs skola inflyta. Godstrafiken förmådde efter 28 år endast inbringa dubbelt så mycket, som sakkunniga beräknat vid trafikens början.

Vad sjötrafikens inverkan på banans trafik beträffar, kan den sägas hava varit ogynnsam. Persontrafiken har kraftigt minskats, då älven varit öppen, vilket måhända delvis berott på att trafikanterna kanske

haft närmare till båtarnas landningsplatser än till järnvägens stationer eller att båtarnas turlistor kanske passat bättre än tågtiderna, men framför allt av den anledningen, att ångbåtsbolagen i konkurrenssyfte hållit icke oväsentligt lägre biljettpriiser än järnvägen förmått. Ännu mera märkbart har älvtrafiken inverkat på gods rörelsen. Detta förhållande har måst medföra otaliga fraktnedsättningar sommartiden, utan att medföra den avsedda nyttan, emedan ångbåtarna vanligen icke varit bundna av några fastställda avgifter utan kunnat lämpa avgifterna efter rådande förhållanden.

Vad slutligen angår tågordningen må nämnas, att allmänheten fäst synnerligen vikt vid att bygden måtte hållas i så bekväm förbindelse med statsbanan som möjligt. Största hastigheten höjdes 1896 till 45 km/t.

*Olyckshändelser.* Genom sitt läge vid Ångermanälven har järnvägen varit utsatt för en del olyckshändelser. 1898 inträffade ett vattenflöde, genom vilket icke blott en 10 m. hög järnvägsbank vid Gårdnäs bortspolades utan även linjen på många andra ställen genomskars. 1906 inträffade ras av en längs Ångermanälven vid Öd strax norr om Kramfors befintlig bank och 1919 skadades järnvägsvallen genom det i mannaminne största vattenflödet i dessa trakter. Banvallen sönderskars på 24 olika ställen.

*Ekonomi.* Ehuru trafiken från år 1895 visade sådan stegring, att fr. o. m. år 1898 annuiteten å statslånet kunde erläggas, var dock överskottet mellan inkomster och driftkostnader ej tillräckligt att täcka de stora räntor av över 200 000 kr. årligen, vilka åsamkats genom skulder under byggnadstiden. Skulderna över tillgångarna hade vid slutet av år 1901 uppnått 725 945 kr. samt kommo årligen att ökas med ansevärliga belopp till följd av de löpande räntorna. Bolagets revisorer funno år 1902, att bolaget med stora steg nalkades den tidpunkt, då bolaget skulle vara skyldigt upplösas och verkställa likvidation. De anmälde även detta till styrelsen, som överlämnade åt en kommitté att bereda ärendet och avgiva yttrande.

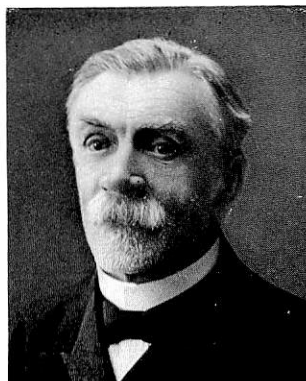
I början av påföljande år avlämnade denna kommitté sitt yttrande rörande bolagets rekonstruktion, vilket bl. a. innebar nedstämpling av nominella värdet av aktierna till 25 %. Detta förslag blev under vissa förutsättningar av styrelsen gillat och antaget. Alla fordringsägare mot pant av partialförskrivningar togo för sina fordringar preferensaktier å 50 kr. med en begränsad utdelning av 5 %. Härnösands stadsfullmäktige beslöt för sin del efter förslag av vice häradshövdingen G. TENGWALL att för likviderande av återstående obligationer, till-



G. RYDING,  
landshövding.



P. E. HUSS,  
dispaschör.



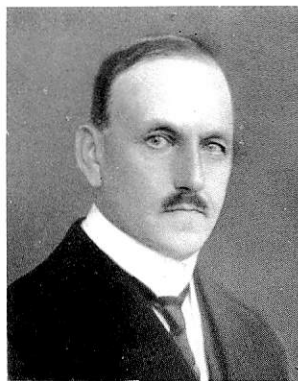
G. M. U. RUDEBECK,  
landshövding.



F. E. BERGENHOLTZ,  
landshövding.



C. M. STRÖM,  
landshövding.



K. J. STENSTRÖM,  
landshövding.



O. STÉN,  
verkst. direktör.



H. E. SWARTLING,  
verkst. direktör, trafikchef.



T. J. F. HAGELBÄCK,  
verkst. direktör, trafikchef.



Frih. G. S. LEIJONHUVUD,  
verkst. direktör, trafikchef.



Härnösands gamla järnvägsstation.



Härnösands station efter ombyggnaden år 1925.



Utsikt från linjen vid Oringen.



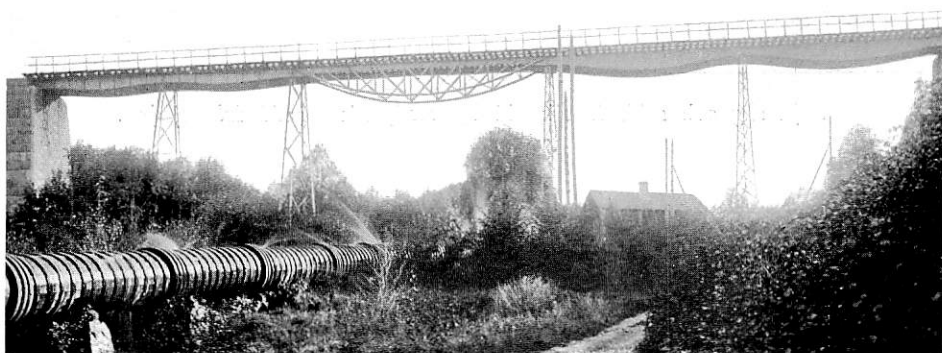
Väja såg och sulfatfabrik vid Bollstafjärden, sedd från linjen.



Bollstafjärden.



Ångermanälven från linjen vid Multrä.



Viadukten över Bruksån vid Sollefteå.



Järnvägsbanken bortspolad av »syndaflo-  
den» 3 maj 1919 vid Lökombäcken.



Utsikt över Ångermanälven  
vid Gårdnäs.

hörande lånet å 600 000 kr., låta bolaget söka ett obligationslån å 550 000 kr. med 4 % ränta och stadens garanti under villkor bl. a., att Härnösands ensk. bank mot bolagets obligationer förbunde sig att övertaga dels ett obligationslån, Ser. A., å 300 000 kr., med 3 1/2 % ränta för likvidering av skuld å statslånet, dels ett obligationslån, Ser. B., å 350 000 kr., med 3 1/2 % ränta. Av det sistnämnda lånet skulle obligationer för 200 000 kr. överlämnas till banken såsom avbetalning å s. k. stora kreditivet och 150 000 kr. lämnas till staden såsom avbetalning å förskotterade annuiteterna å bolagets obligationslån å 600 000 kr. Vidare uppställdes som villkor, att Härnösands ensk. bank för sin återstående fordran å byggnadskreditivet, uppgående till 144 540 kr. 71 öre, erhöle en inteckningsrevers å beloppet, löpande med 5 % ränta och uppsägbar först efter 10 år. Resterande obligationer till lånet å 600 000 kr. utlottades.

Å bolagsstämmor, av vilka den sista ägde rum den 25 nov. 1903, godkändes den föreslagna nedstämplingen av det ursprungliga aktiekapitalet. I 678 200 kr., till 419 550 kr., som nu övergått till stamaktier, ävensom därav följande nödvändiga ändringar i bolagsordningen.

Enligt dessa ändringar skulle aktiekapitalet såsom förut utgöra lägst 1 600 000 kr. och högst 4 800 000 kr., men därav preferensaktier för högst 2 000 000 kr. För partialförskrivningsinnehavares räkning utsläpptes 1 720 000 kr. i preferensaktier. Bolagets 4 % obligationslån övertogs av Sundsvalls ensk. bank och de i bolagets räkenskaper upptagna osäkra fordringarna, 550 000 kr., blevo på så sätt till värdet nedskrivna till 137 500 kr. Efter dessa transaktioner, genom vilka skulder över tillgångar nedsattes från 887 265 kr. till 156 924 kr., framträdde bolagets finanser i ny skepnad. Operationen blev emellertid icke fullständig, enär ännu en ganska stor post skulder kvarstod utöver tillgångarna. Efter åtskilliga års rättegång mot innehavaren av förskrivning på diverse aktier i bolaget av dem, som varit avsedda för frih. FÄGERSKÖLD, tilldömdes bolaget enligt K. M:ts dom äganderätten till 2 750 aktier i järnvägen. År 1910 avfördes det dåmera tvivelaktiga värdet å entreprenörernas aktier, 137 500 kr., ur räkenskaperna. Bolagets aktiekapital utgjorde nu 2 002 050 kr., av vilka 1 720 000 kr. voro preferensaktier. Den med anledning av bolagets rekonstruktion ändrade bolagsordningen fastställdes först den 17 febr. 1905.

Under tiden efter ombildningen ökades skulderna så småningom, så att 1908 års bokslut visade 195 433 kr. i skulder över tillgångar. Därefter minskades posten och utgjorde vid 1913 års bokslut 96 176 kr.

En väsentlig del av trafiköverskottet, som ända till nämnda år rört sig om i medeltal 150 000 kr., hade, sedan betalning av ränta och amortering av statslånet jämte de båda obligationslånen Ser. A. och B. ägt rum, nedlagts i kostnader för ökning av rullande materiell, nybyggnader och utgrävningar av jäslera i banvallen å över 25 km. längd.

Bolaget hade således icke under den gångna tiden kunnat inlösa de belopp av ränta och amortering på obligationslånet, 550 000 kr., för vilket Härnösands stad iklätt sig garanti. Då nu tillika den av bolaget utfärdade reversen å 144 540 kr. 71 öre efter tio år kunde uppsägas och sålunda icke kunde infrias, såg bolaget sig nödsakat att redan den 6 dec. 1912 i skrivelse till banken och Härnösands stadsfullmäktige anhålla om utseende av delegerade att tillsammans med delegerade från bolaget framlägga förslag till ordnande av bolagets svävande skulder.

Järnvägsbolaget antog och stadsfullmäktige godkände i febr. 1914 en av kommitterade utarbetad finansplan för tio år. Staden erhöll för sin räntefordran 80 100 kr. och banken för sin oprioriterade räntefordran 46 600 kr., båda i preferensaktier. Röntan å de belopp, som staden utbetalt, 328 200 kr., eller kunde komma att till följd av den ingångna garantien nödgas utbetala, liksom röntan å bankens reversfordran, 144 540 kr., jämte tre års prioriterad ränta, omkr. 21 660 kr., nedsattes till 4 %. Bolaget överlämnade å dessa belopp skuldebrev, vilka, så länge järnvägen utan stadens mellankomst betalar ränta och amortering å det av staden garanterade lånet, icke komma att uppsägas eller till röntan indrivvas. På detta sätt ökades preferensaktiekapitalet med 126 700 kr.

Då trafikrörelsen från och med 1915 givit gott resultat, kunde genom avskrivningar den i balansräkningen tyngande posten skulder över tillgångar 49 155 kr. helt elimineras, varförutom avsättningar till förnyelse- och reservfond kunde börja, så att dessa fonder under banans kraftigaste trafikår, 1920, hade uppgått till resp. 477 400 kr. och 20 000 kr. Vid samma tid erlades sju års förfallen ränta med 138 432 kr. å järnvägsbolagets utelöpande reverser. Ovannämnda fonder ha stigit och utgjorde år 1925 resp. 538 200 och 125 000 kr.

*Pensionering.* År 1901 anmäldes personalen till inträde i Enskilda järnvägarnas pensionskassa. Sedan järnvägens ekonomi betydligt förbättrats, beslöt 1920 års bolagsstämma att efter vissa grunder till den äldre personalen utdela pensionstillägg.

## Styrelse och chefer år 1926.

*Styrelse.*

STENSTRÖM, K. J., landshövding, *ordförande*,  
 ARNELL, Ax., f. d. landskamrerare, *statens ombud*,  
 TENGWALL, G., vice häradshövding, *vice ordförande*,  
 THURDIN, A., lektor,  
 SUNDFELDT, G., disponent,  
 ÅBERG, E., bankdirektör,  
 ANDERSSON, J., grosshandlare,  
 KAIJSER, Fr. R., lasarettsläkare.

*Verkställande direktör och trafikchef.*

LEIJONHUFVUD, G. S., frih. .... 1921—

## Förutvarande styrelseordförande och chefer.

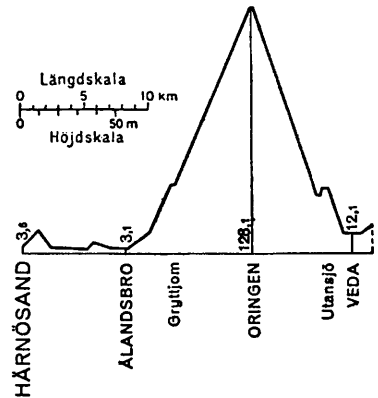
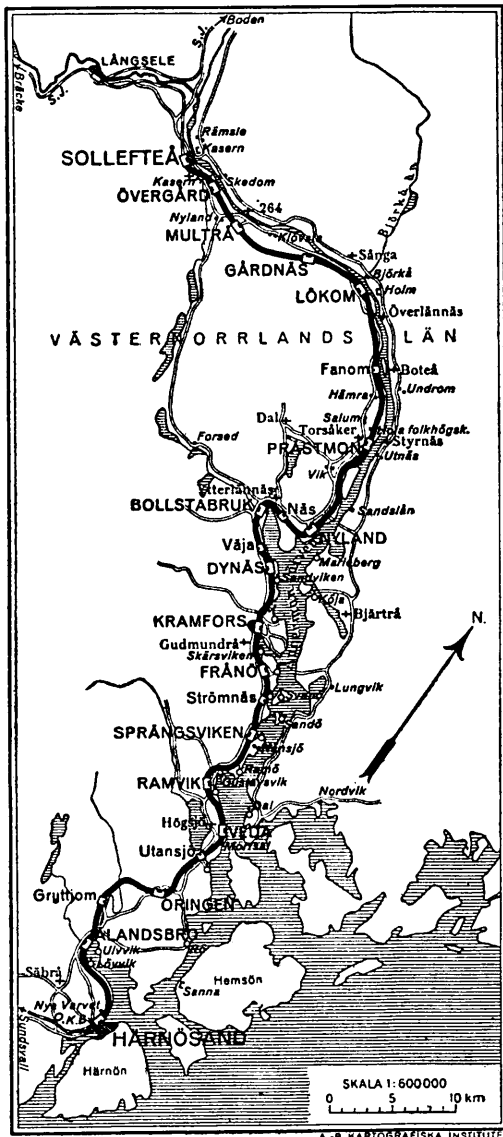
*Ordförande.*

RYDING, G., landshövding ..... 1891—1901  
 HUSS, P. E., dispaschör ..... 1901—1902  
 RUDEBECK, G., landshövding ..... 1902—1909  
 BERGENHOLTZ, F., landshövding ..... 1909—1911  
 STRÖM, C. M., landshövding ..... 1911—1918

*Verkställande direktörer och trafikchefer.*

SWARTLING, H., löjtnant i V. V. K. .... 1893—1895  
 HAGELBÄCK, F., civilingenjör ..... 1895—1921

Härnösand—Sollefteå järnväg, 102 km. Från *Sollefteå*, föreningsstation med statsbanan (bibanan Långsele—Sollefteå), förläggningssort för Västernorrlands regemente och Norrlands trängkår och bekant för sitt synnerligen vackra läge vid och omkring Ångermanälven, går linjen längs älven, som här mäktigt skjuter fram ur en krökning och speglar de rakt uppstigande sandniporna och de grönskande stränderna. Sedan *Övergårds* station passerats, det forna Sollefteå läger, synes närmare *Multrå* station Multräberget, 265 m. över havet, från vars topp utsikter av oförliknelig skönhet utbreda sig. Vid *Gårdnäs* station lämnas nipornas värld. Järnvägen slingrar sig utefter älven så gott som hela vägen till Nyland. Bland sevärdheterna på älvens motsatta sida märkas Sångå och Överlänns kyrkor. Sångå var förut känt som brunnsort och tidvis besökes ännu den därvarande källan av sjuka. Mellan Sångå och Överlänns ligger Holms säteri, det enda i sitt slag i Norrland och räknande sina anor från 1600-talet. Sedan *Lökoms* och *Prästmons* stationer passerats, synes Sandsläns sorteringsbom. De många miljoner timmerstockar, som under årens lopp flutit igenom här, uppgå till en ofantlig summa. Flottleden betecknas som den bäst organiserade och billigaste i hela världen.

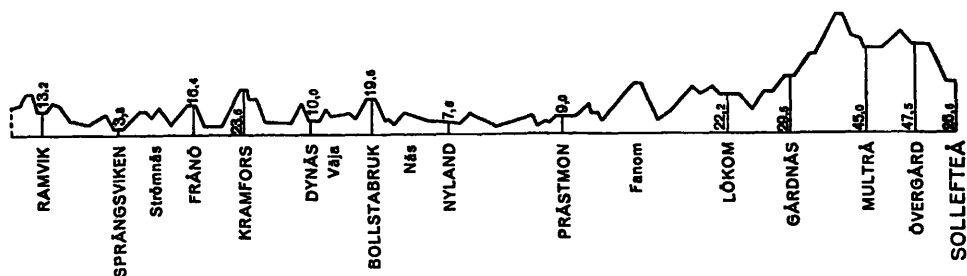


Nyland har sedan gammalt varit en betydande handelsplats. Det har numera blivit säte för Ångermanälvens flottningsförening med dennas vittomfattande verksamhet. Efter Nyland fortsätter järnvägen genom ett av världens största sågverksdistrikt. Hit upp är älven, som nu antager formen av en havsvik, trafikabel för de mest djupgående ångare. Linjen går runt omkring den frejdade Bollstafjärden förbi den s. k. Svedjebron till *Bollstabruks* station. Här ligger *Bollsta* sågverk, tillhörande Graningeverken, och en av de förnämsta mönsterladugårdarna och en den mest uppdrivna jordbrukshantering i Norrland.

Vid *Väja* anhalt är *Väja* cellulosa-fabriks storslagna anläggning belägen. Efter *Dynäs* station öppna sig nya vyer vid Sandvikens sågverk, där

en större trämassfabrik kommer att anläggas. Sågverksrörelsen i detta distrikt är ej den enda vägande faktorn, de många cellulosa-fabrikerna börja att tävla med sågverksindustrien.

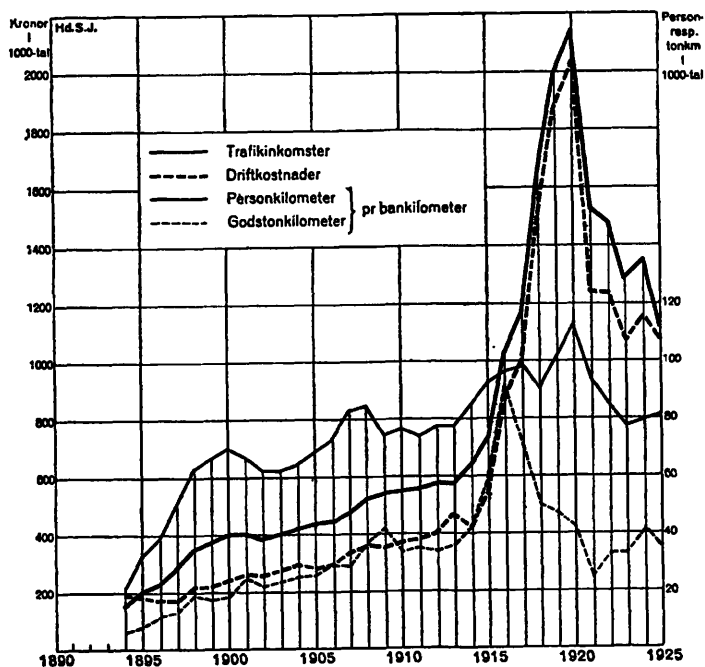
*Kramfors* är ett centrum för industrien, de bekanta *Kramfors*verken. I närheten ligger *Björknäs* sågverk och *Frånö* sulfatfabrik, den äldsta vid älven och byggd på 1890-talet. Kring dessa industriella anläggningar har vid *Kramfors* uppvuxit ett omfattande, välordnat samhälle, som givetvis förr eller senare kommer att övergå till köping och kanske stad. Därefter följa *Frånö* station och *Strömnäs* anhalt nära *Strömnäs* sågverk vid *Svanösundet* med *Svanön* mitt emot. Här ligger även *Sandö* sågverk. Vid *Sprängsvikens* station synes *Nensjö* cellulosa-fabrik, och i fonden på andra sidan älven utbreder sig *Sandö* bräd-



gård. På Sandön ligger även ett ansett glasbruk för speciell tillverkning av fönsterglas.

Efter Sprängsviken passeras en anläggning av för Norrland mera sällsynt art. Det är Gustafsviks örlogsdepå med torrdocka, där de största ångare kunna erhålla en grundlig reparation. När därefter *Ramvik* lämnats, möter en storslagen skärgårdsnatur. Vid *Veda* är älven omkr.  $1\frac{1}{2}$  km. bred. Därefter avlägsnar sig linjen mer och mer från älven och går i en mycket stark stigning genom bergsskärningar. Härunder passeras *Utansjö* anhalt med Utansjö cellulosafabrik. Nu möter ett ståtligt parti. Djupt nedanför linjen ligger Ångermanälven med den vida Vålångarfjärden. Härefter börjar ett tunnelparti av

### Trafikdiagram.



en sammanlagd längd av närmare 300 m., varefter *Oringens* station uppnås, 128 m. ö. h., varpå banan sänker sig till *Ålandsbro* station. Här utbreder sig den mäktiga Ålandsfjärden, och i fonden skönjes havet med Lungö fyr, som markerar infarten till Härnösand, huvudorten för Ångermanland och sedan gammalt sjö- och stapelstad. *Härnösands* station är föreningsstation med Ostkustbanan.

### Tekniska uppgifter.

Byggnadssätt.		År 1893	År 1925
Spårvidd .....	m.	1,435	1,435
Spårlängd i huvudspår .....	km.	102	102
» i sidospår .....	»	7	12,5
Största lutning i huvudspår .....	‰	16,67	16,67
Minsta krökningsradie i huvudspår .....	m.	300	300
Rälsvikt .....	kg/m.	27,27	27,27
Största tillåtna hjultryck .....	ton	6	7
» » tågastighet .....	km/t.	25	45

### Rullande materiell.

Ånglokomotiv, tanklok .....	st.	1	—
» tenderlok .....	»	3	8
Motorvagnar för ång- eller annan drift .....	»	—	1
Personvagnar med 2 axlar .....	»	5	5
» » 4 » .....	»	2	5
Resgods- och godsvagnar med 2 axlar .....	»	85	121
Postvagnar, hela eller komb., med 2 axlar .....	»	2	2

### Personal, antal.

Ordinarie .....	84	125
Extra .....	11	29
Verkstadsarbetare .....	—	14
Banarbetare .....	—	12

### Balansräkningar.

Tillgångar den 31 dec. 1894.

Tecknade 8 414 aktier à 200 kr. ....	1 682 800: —	
Avskrivning av tecknade 157 st. aktier, ej tillfullo inbetalda .....	2 010: —	1 680 790: —
Bidrag utan återbetalningsskyldighet .....		125 000: —
Obligationslån .....		600 000: —
Statslån, kapital .....	2 338 445: —	
anståndsrenta .....	199 165: 36	2 537 610: 36
Till bankinrättning .....		612 800: 62
Partialförskrivningar .....		816 000: —
Till Härnösands stad .....		27 626: 25
» diverse personer .....		8 600: —
» trafikassan .....		15 248: 76

S:a kr. 6 423 675: 99

## Skulder den 31 dec. 1894.

Avlöningar .....		26 241: 67	
Diverse omkostnader .....		16 271: 86	
Rättegångsomkostnader .....		198: 83	
Räntor: från föregående år .....	197 805: 29		
för 1894 .....	32 041: 08		
kapitalrabatter .....	18 146: 70		
av Härnösands stad förskotterad ränta å obliga- tionslånet .....	27 626: 25		
Saldo å övriga räntor .....	103 650: 17	379 269: 49	
Expropriationskostnader, bolagets andel .....		180 783: —	
Fordran av entreprenörerna .....		5 164 455: 97	
Sollefteå station .....		14 756: 29	
Rullande materiell .....		517 457: 13	
Lokomotivstall i Nyland .....		2 707: —	
Fordringar av landstinget .....	39 970: 75		
av aktietecknarna .....	6 264: —		
förskott .....	300: —		
deposition hos statskontoret .....	75 000: —	121 534: 75	
		<u>S:a kr. 6 423 675: 99</u>	

## Tillgångar den 31 dec. 1925.

Järnvägsanläggningen .....	4 997 172: 09	
Kompletteringsarbeten .....	89 456: 84	
Rullande materiell .....	784 309: 35	
Inventarier .....	17 408: 40	
Förråd .....	129 941: 33	
Giroräkning med A.-b. Svenska handelsbanken .....	115 585: 07	
Stationernas uppbördskonto .....	15 292: 13	
Aktier i Ostkustbanans a.-b. å nominellt 33 300 kr. ....	I: —	
Räls och skarvjärn .....	43 864: 64	
Diverse personer .....	2 465: 60	
Kassabehållning .....	40 128: 07	
	<u>S:a kr. 6 235 624: 52</u>	

## Skulder den 31 dec. 1925.

Stamaktiekapital .....	282 050: —	
Preferensaktiekapital .....	1 846 700: —	
Statslån:		
kapital .....	1 675 279: 38	
anståndsränta .....	266 224: 35	
upplupen ränta .....	18 637: 48	1 960 141: 21
Obligationslån med A.-b. Svenska handelsbanken, ser. A. ....	238 000: —	
» ser. B. ....	275 000: —	
» med Sundsvalls ensk. bank .....	177 000: —	
Reversskuld till Härnösands stad:		
kapital .....	311 790: —	
upplupen ränta .....	12 471: 60	324 261: 60
Reversskuld till A.-b. Svenska handelsbanken:		
kapital .....	157 890: —	
upplupen ränta .....	6 315: 60	164 205: 60
		(forts.)

---

(Skulder 1925, forts.)

Statens järnvägar, samtrafikmedel .....	187 608: 84
Reservfonden .....	125 000: —
Förnyelsefonden .....	538 268: 96
Skattefonden .....	21 543: 84
Nyanskaffningskonto .....	26 047: 54
Vinst- och förlusträkning .....	69 796: 93
	<hr/>
	S:a kr. 6 235 624: 52

.....