

N:o 129.

*Kungl. Maj:ts nådiga proposition till Riksdagen angående inköp af mark från Säfveåns aktiebolag till bangårdsanordningar i Göteborg; gifven Stockholms slott den 20 april 1906.*

Med åberopande af bilagda utdrag af protokollet öfver civilärenden för denna dag vill Kungl. Maj:t härmed föreslå Riksdagen

*dels* besluta att — med godkännande af det mellan järnvägsstyrelsen och Säfveåns aktiebolag den 23 februari 1906 upprättade aftal angående förvärf för statens järnvägar af ett bolaget tillhörigt, i aftalet närmare angifvet markområde om tillsammans 346,918,1 kvadratmeter — bemyndiga riksgäldskontoret att tillhandahålla järnvägsstyrelsen det penningbelopp, som erfordras för köpeskillingsens erläggande enligt nämnda aftal;

*dels ock* medgifva, att området tillsvidare ställes under järnvägsstyrelsens förvaltning för att, i afbidan på områdets användande för ifrågasatta bangårdsanläggningar vid Göteborg eller på annat vederbörligt beslut, af järnvägsstyrelsen utarrenderas, med skyldighet för järnvägsstyrelsen att årligen till statskontoret inleverera inflytande arrendeavgifter.

De till ärendet hörande handlingar skola Riksdagens vederbörande utskott tillhandahållas; och Kungl. Maj:t förblifver Riksdagen med all kungl. nåd och ynnest städse välbevågen.

Under Hans Maj:ts,  
Min allernådigste Konungs och Herres frånvaro:

G U S T A F.

*Axel Schotte.*

*Utdrag af protokollet öfver civilärenden, hållet inför Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten i statsrådet å Stockholms slott den 20 april 1906.*

Närvarande:

Hans excellens herr statsministern STAAFF,  
 Hans excellens herr ministern för utrikes ärendena TROLLE,  
 Statsråden: TINGSTEN,  
               BIESERT,  
               friherre MARKS VON WÜRTEMBERG,  
               TAMM,  
               SIDNER,  
               HELLNER,  
               SCHOTTE,  
               BERG,  
               BERGSTRÖM.

---

Departementschefen, statsrådet Schotte yttrade:

Uti underdånig skrifvelse den 12 mars 1906 har järnvägsstyrelsen anmält angelägenheten af, att åtgärder vidtoges för förvärfvande för statens räkning af viss mark, som med stor sannolikhet komme att erfordras för omgestaltning af bangårdsförhållandena i och vid Göteborg.

Innan jag redogör för järnvägsstyrelsens framställning i ämnet, tillåter jag mig erinra om följande.

Ang. Väst-  
kust-  
banans in-  
dande å Göte-  
borgs station.

Uti underdånigt utlåtande den 20 februari 1894 öfver det be-  
 tänkande, som af en utaf Kungl. Maj:t den 2 juni 1893 tillsatt  
 kommitté afgifvits i fråga om förvärfvande åt staten af de enskilda  
 järnvägar, hvilka sedermera i statens hand med ett gemensamt namn  
 benämnts Väst kustbanan, anförde järnvägsstyrelsen, att samma bana,

sedan den öfvergått i statens ägo, visserligen skulle kunna inledas på Göteborgs statsbanestation för en af styrelsen beräknad kostnad af 139,000 kronor, men att, då emottagandet af den trafik, som skulle från berörda bana tillföras stationen, förutsatte en mycket kostsam utvidgning af densamma, styrelsen kommit till den uppfattning, att det vore med statens fördel mest förenligt att bibehålla den af nämnda kommitté förordade provisoriska anordningen att för Västkustbanans trafik i Göteborg begagna Bergslagens järnvägs station, intill dess den från västra stambanan härflytande rörelsen på ifrågavarande statsbanestation gjorde en utvidgning af densamma oundgängligen nödvändig. Då emellertid Västkustbanans inledande på statsbanestationen alltså måste anses vara endast en tidsfråga, hade styrelsen, fastän Västkustbanans inledande till statsbanestationen i Göteborg icke inginge uti det af styrelsen upprättade förslag till kompletteringsarbeten å samma bana, ansett sig böra upptaga ett belopp af 100,000 kronor för förvärfvande af den mark, som för inledandet erfordrades.

Sedan Västkustbanan blifvit af staten inköpt, föreslog Kungl. Maj:t uti en den 13 mars 1896 aflåten proposition Riksdagen att till Kungl. Maj:ts förfogande för bestridande af kostnader för kompletteringsarbeten å Västkustbanan bevilja tillhoppa 1,350,000 kronor, i hvilket belopp ingick en post å 100,000 kronor för jordlösen för banans framtida inledande till statens järnvägsstation i Göteborg.

I anledning af denna proposition väcktes inom Riksdagens Andra Kammare en motion, däri hemställdes, att Riksdagen ville i skrifvelse till Kungl. Maj:t anhålla, att, innan mera genomgripande åtgärder vidtoges för Västkustbanans inledande å statens järnbanestation i Göteborg, en utredning måtte verkställas, huruvida lämpligen kunde i nämnda stad anordnas en centralbangård, gemensam för persontrafiken å alla dåvarande järnbanor, som utmynnade i staden, och å de ytterligare dit ledande banor, som inom den närmaste framtiden kunde förväntas blifva utförda.

Riksdagen, som beviljade det af Kungl. Maj:t sålunda begärda belopp, förklarade i sammanhang därmed, att Riksdagen funne någon särskild åtgärd i anledning af oförmälda motion icke från Riksdagens sida erfordras, då, enligt hvad Riksdagen erfarit, den viktiga fråga, hvarå uppmärksamheten i motionen blifvit fäst, redan vore af järnvägsstyrelsen tagen under pröfning, hvadan Riksdagen ansåge sig kunna antaga, att vid expropriation af mark för Västkustbanans framtida inledande till statens järnvägsstation i Göteborg de i motionen framhållna synpunkter skulle vinna tillbörligt beaktande.

Ifrågasatt utredning ang. anordnande af en centralbangård i Göteborg.

Med föranledande af hvad Riksdagen sålunda yttrat, anbefallde Kungl. Maj:t genom nådigt bref den 29 maj 1896 järnvägsstyrelsen att vid expropriation af mark för Västskustbanans inledande å statens järnvägsstation i Göteborg tillse, att hänsyn, såvidt möjligt, toges till, att marken måtte blifva till nytta äfven för den händelse, att en gemensam centralbangård komme att anläggas för persontrafiken å alla i Göteborg utmynnande banor och å de banor, som inom närmaste framtiden kunde förväntas komma att dit inledas.

Olika förslag till anläggande af en centralbangård i Göteborg.

Järnvägsstyrelsen uppdrog därefter under år 1897 åt ingenjören C. O. Gleim att utarbete förslag till ej mindre anläggning i Göteborg af en central person- och godsstation för alla dit ledande och vid nämnda tid ifrågasatta normalspåriga järnvägar jämte den smalspåriga Västergötland—Göteborgs järnväg med samtliga till en sådan stationsanläggning hörande anordningar än äfven de spårförbindelser till hamnar, kajer och varuupplagsplatser m. m., som kunde erfordras utöfver eller med förändringar af redan befintliga dylika förbindelser. Sedan ingenjören Gleim under år 1898 afgifvit förslag i förenämnda hänseende, sammanträdde, på framställning af järnvägsstyrelsen, delegerade för stadsfullmäktige i Göteborg, Bergslagernas järnvägar, Göteborg—Borås järnväg och Västergötland—Göteborgs järnväg med af styrelsen utsedda delegerade för att taga under pröfning, i hvad mån ingenjören Gleims förslag, med hänsyn till såväl närvarande som framtida behof, kunde anses tillfredsställande, och framställde de delegerade, efter verkställd granskning, åtskilliga anmärkningar mot förslaget jämte en del önskningsmål, som vid ett förnyadt bearbetande af detsamma borde beaktas. Järnvägsstyrelsen anmodade med anledning däraf ingenjören Gleim att med fästadt afseende vid de gjorda anmärkningarna och uttalandena upprätta nytt förslag till centralbangård i Göteborg. Det sålunda begärda förnyade förslaget inkom till styrelsen under år 1899.

Anslag till utredning ang. bangårdsanordningarna i Göteborg.

På grund däraf att man under det fortsatta bearbetandet inom järnvägsstyrelsen af planerna för ifrågavarande bangårdsanordningar kommit till det resultat, att afsevärdt fördelaktigare plananordningar än enligt ingenjören Gleims förslag skulle kunna vinnas, anhöll styrelsen uti underdånig skrifvelse den 2 juni 1902 om bemyndigande att, till bestridande af kostnaderna för ytterligare erforderliga undersökningar rörande bangårdsförhållandenas omgestaltning samt för uppgörande af förslag därtill under nya förutsättningar, få använda ett belopp af högst 20,000 kronor. Genom nådigt bref den 10 juli 1902 fann Kungl. Maj:t godt lämna det af styrelsen sålunda äskade bemyndigande.

Med förmälan, att styrelsen låtit utarbета och delvis kostnadsberäkna fyra alternativa förslag för omgestaltningen ifråga, samt att det genom nådiga brefvet den 10 juli 1902 anvisade beloppet i det närmaste tagits i anspråk för nyssberörda arbeten, gjorde styrelsen sedermera uti underdånig skrifvelse den 8 oktober 1904 framställning därom, att, då ytterligare ett belopp af 10,000 kronor vore erforderligt för fullbordande af nämnda kostnadsberäkning samt för utarbetande af definitivt förslag till ifrågavarande bangårdsanordningar, Kungl. Maj:t täcktes bemyndiga styrelsen att af tillgängliga medel förskottsvis använda högst sistberörda belopp; och blef denna anhållan af Kungl. Maj:t bifallen genom nådigt bref den 21 oktober 1904.

I sin förevarande underdåniga skrifvelse den 12 mars 1906 har järnvägsstyrelsen, beträffande den vidare utvecklingen af frågan rörande omgestaltning af bangårdsförhållandena, meddelat följande.

Vid tiden för atlåtandet af järnvägsstyrelsens förenämnda underdåniga skrifvelse den 8 oktober 1904 hade, oafsedt de af ingenjören Gleim afgifna förslag, förelegat fyra genom styrelsens försorg upprättade förslag till omgestaltning af ifrågavarande bangårdsanordningar, hvilka förslag betecknats med alternativ I, II, III och IV. Redan under år 1903 hade styrelsen emellertid anmodat delegerade för Göteborgs stad äfvensom för de intresserade järnvägsbolagen att i samråd med distriktsförvaltningens vid andra distriktet ledamöter såsom delegerade för styrelsen afgifva yttrande öfver de med I, II och III betecknade alternativ, enligt hvilka rangeringsbangården och reparationsverkstaden samt förrådsbyggnaderna vore förlagda till Olskroken väster om Ånäsvägen; och hade samma alternativ därjämte afsett att förlägga den smalspåriga Västergötland—Göteborgs järnväg mellan olika delar af de bredspåriga järnvägarnas spårsystem. Med anledning af vissa mot berörda tre förslag framställda anmärkningar lät styrelsen upprätta och till delegerades granskning framlägga det med alternativ IV betecknade förslag, hvilket upptog den smalspåriga järnvägens läge afskildt från de bredspåriga järnvägarnas samt rangeringsbangården äfvensom reparationsverkstaden och förrådsbyggnaderna förlagda vid Säfvenäs öster om Ånäsvägen. Sedan delegerade jämväl mot alternativ IV gjort vissa erinringar och samtidigt hos järnvägsstyrelsen anhållit ej mindre om omarbetning af ett utaf delegeraden för Bergslagens järnvägar, majoren D. Insulan-der framställt förslag till centralbangård vid Göteborg med rangeringsbangården förlagd vid Olskroken, än äfven att styrelsen ville låta undersöka och kostnadsberäkna väckt förslag till ny ingångslinje för Västkust- och Boråsbanorna med utgångspunkt söder om Almedals station, hvilka

Järnvägsstyrelsens skrifvelse den 12 mars 1906 ang. förvärf af mark för bangårdsanordningar i Göteborg från Säfveåns aktiebolag.

två banor sammanträffade å Almedals station och därifrån hade gemensam ingångslinje till Göteborg, tillställde styrelsen delegerade för granskning dels ett med alternativ IV A betecknad förslag, hvilket, utarbetadt med anledning af erinringarna mot alternativ IV, vore en förbättring af detta och i hvilket Västkustbanans inledning förutsattes enligt nyssnämnda förslag, dels ock ett förslag, benämndt alternativ V. Detta senare förslag, som utgjorde den utaf delegerade begärda omarbetning af majoren Insulanders förslag, liknade i det närmaste alternativ I, hvarifrån det skilde sig hufvudsakligast därigenom, att det icke, såsom alternativ I, upptog korsning i plan mellan Bergslagsbanans godstågsspår och statsbanan Göteborg—Skee. Enligt alternativ V, i hvilket dessutom stationshuset förlagts betydligt längre åt nordost än enligt alternativ I, tänktes reparationsverkstaden och förrådsbyggnaderna förlagda öster om Ånäsvägen på mark, tillhörande dels Göteborgs stad och dels Säfveåns aktiebolag.

Uti skrifvelse till järnvägsstyrelsen den 30 september 1905 hade delegerade afgifvit yttrande öfver samtliga till deras granskning öfverlämnade förslag och därvid anfört följande. Delegerade hade funnit samtliga förslagen vara så omfattande, att de motsvarade trafikens behof för en lång tid framåt, men med hänsyn till de redan då öfverskådliga utvecklingsmöjligheterna för Göteborgs stad — såsom dess utvidgning till Hisingen, ny storartad hamnanläggning och frihamn, äfvensom genom förestående tillgodogörande af vattenkraften i Trollhättefallen — ansåge delegerade det välbetänkt, att vid ifrågavarande omgestaltning af Göteborgs bangårdsförhållanden sörja för tillfälle till framtida utvidgning. Med den utveckling af trafiken, som kännetecknat de senare åren, kunde möjligen utvidgning erfordras förr, än man nu kunde antaga. Tillfälle till utvidgning funne delegerade lämpligast kunna beredas på det sätt, som genom alternativen IV och IVA, af hvilka det senare, såsom nyss nämnts, utgjorde en förbättring af det förra, angåfves eller genom förläggning af rangeringsbangården till Säfvenäs, därvid för densamma skulle tagas i anspråk ungefär det område, som nu af järnvägsstyrelsen ifrågasattes till inköp. Anskaffande af den för denna bangård erforderliga marken syntes kunna låta sig göra med jämförelsevis ringa kostnad i sammanhang med en första anläggning af centralbangård, mot hvad vid en senare tidpunkt kunde blifva fallet, då denna omnejd hemfallit åt spekulationen eller användts exempelvis för egna hem. Delegerade hade funnit alternativen IVA och V i hufvudsakliga delar på ett förtjänstfullt sätt uppfylla de fordringar, som borde uppställas för en centralbangård i Göteborg, men delegerade ansåge dock, att vissa ändringar

och tillägg rörande de alternativa förslagsritningarna, hvilka närmare angifvits i deras skrifvelse, vore behöfliga och önskvärda. En af de delegerade, nämligen kaptenen C. Sprinchorn, som representerade Göteborg—Borås järnväg och uttalat skiljaktig mening beträffande rangeringsbangårdens läge, ansåge, att man till plan för utförande af centralbangård icke borde välja alternativ IV A, som hade rangeringsbangården förlagd till Säfvenäs, utan att alternativ V, enligt hvilket rangeringsbangården skulle anordnas vid Olskroken, borde föredragas, såsom skäl hvarför uteslutande åberopats den kortare transportvägen för en del godsvagnar.

Uti sin åberopade skrifvelse hade delegerade, som redogjort för den medverkan vid bangårdsförslagets utförande, hvartill Göteborgs stad och de intresserade järnvägsförvaltningarna antoges vara benägna, lämnat uppgifter om äganderättsförhållandena beträffande den mark, som kunde komma att beröras af centralbangårdsanläggningen enligt alternativen IV A och V; och gafve dessa uppgifter vid handen: att allt det område, som utöfver statsbanans egendom erfordrades för själfva centralbangårdens anläggning intill ägo gränsen mot Säfvenäs, för närvarande tillhörde Göteborgs stad och kunde efter uppsägning upplåtas efter träffadt aftal, med undantag af ett till Bergslagernas järnvägsaktiebolag upplåtet område; att den mark, som erfordrades till rangeringsbangården öster om nyssnämnda ägo gräns enligt alternativ IV A äfvensom till verkstadsområde, tillhörde Säfveåns aktiebolag likasom ock det område, som närmast rangeringsbangården erfordrades för Väst kustbanans inledning; samt att den mark norr om Säfveån, som afsåges för Bergslagernas järnvägars inledning enligt alternativen IV A och V, för närvarande tillhörde Göteborgs stad, och att staden ägde fastigheterna Kålltorp och Stora Härlanda, hvilka berördes af Väst kustbanans inledningslinje, samt att sistnämnda egendom af staden upplåtits åt tredje man med ständigt besittningsrätt.

Sedan styrelsen mottagit förberörda från delegerade den 30 september 1905 aflättna skrifvelse, hade det fortsatta bearbetandet af bangårdsanordningarna haft till resultat uppgörandet af ytterligare ett förslag, betecknad med alternativ VI, hvilket utgjorde en omarbetning af alternativ IV A med iakttagande af sådana utaf delegerade mot samma alternativ gjorda erinringar, som styrelsen funnit sig böra beakta. Det senast upprättade förslaget, som jämväl afsåge förläggandet af rangeringsbangården, reparationsverkstaden och förrådsbyggnaderna till Säfvenäs, skilde sig från alternativ IV A hufvudsakligen i fråga

om sättet för rangeringsbangårdens plananordning, hvilken kräfde ett något större område vid Säfvenäs än plananordningen enligt sistnämnda förslag. Hvad delegerade erinrat mot alternativ V, hade icke för-  
anledt någon styrelsens åtgärd, enär enligt styrelsens förmenande rangeringsbangården icke borde förläggas till Olskroken. Då nämligen området vid Säfvenäs på grund af utrymme och terrängförhållanden medgäfvade större möjligheter för anordnande af en fullt tillfredsställande rangeringsbangård äfvensom för framtida utvidgning än det vid Olskroken, samt då kostnaderna för terrasseringsarbeten vid Säfvenäs äfvensom för husbyggnader därstädes, för hvilka sistnämnda, enligt hvad verkställda borringar utvisade, kunde erhållas afsevärdt bättre byggnadsgrund än vid Olskroken, ställde sig mindre i förhållande till de vid Olskroken erforderliga, ansåge styrelsen, som icke kunde finna den af kaptenen Sprinchorn anförda omständigheten af kortare transportväg för viss godstrafik på långt när uppväga de olägenheter, hvilka i öfrigt vore förbundna med nämnda bangårds förläggande till Olskroken, att läget vid Säfvenäs vore att föredraga framför det vid Olskroken.

Rörande de närmare orsakerna till sin ifrågavarande framställning har järnvägsstyrelsen härefter anfört följande.

Ehuru definitiv plan för bangårdsanordningarna ifråga ännu icke blifvit fastställd, syntes det styrelsen dock kunna med säkerhet antagas, enligt hvad de verkställda undersökningarna och utredningarna för omgestaltningen ådagalagt, att rangeringsbangården jämte reparationsverkstad och förrådsbyggnader måste förläggas utom Göteborgs stads område å förut angifna, Säfveåns aktiebolag tillhöriga mark, hvadan inköp af denna mark skulle erfordras. Såsom af delegerades omförmälda skrifvelse inhämtades, hade de för Göteborgs stad utsedda delegerade ställt i utsikt, att Göteborgs stad skulle vara villig att under viss förutsättning förvärfva och till statens järnvägar öfverlåta den Säfveåns aktiebolag tillhöriga mark, hvilken inginge i centralbangårdsanläggningen med tillhörande bredspåriga statsbandelar. Till styrelsens kännedom hade emellertid kommit, att de underhandlingar, som af en bland de delegerade för Göteborgs stad inledts med nämnda bolag rörande inköp för Göteborg stads räkning af, bland annat, ifrågavarande mark, blifvit afbrutna. Med anledning däraf hade styrelsen, som nämligen hyste den uppfattning, att ett dröjsmål med inköp af denna mark, hvilken delvis undergått ägostyckning, därvid utlagts ett afsevärdt antal hemmanslotter, afsedda att inom närmaste tiden upplåtas för egna hem, antagligen skulle medföra afsevärdt ökade kostnader, funnit sig böra med Säfveåns aktiebolag inleda underhandlingar



om förvärfvande åt staten af marken i fråga. Sedan bolaget förklarar sig villigt att försälja den för ändamålet erforderliga mark, därvid bolaget till en början fordrat försäljningspris af ungefär 4 kronor 50 öre för kvadratmeter, men under förhandlingarnas fortgång nedsatt priset till 3 kronor 40 öre för kvadratmeter, hade styrelsen uppdragit åt byggmästaren Nathan Persson, rådmannen Peter Lamberg och bankdirektören J. O. Jacobson, samtliga i Göteborg, att för styrelsens räkning verkställa värdering af den mark, som skulle erfordras för genomförande af det med alternativ IV A betecknade förslag — alternativ VI hade nämligen icke då förelegat utarbetadt — och som i areal innehölle ungefär 30,1 hektar. Uti afgifvet värderingsinstrument hade värderingsmännen förmått, att det till inköp ifrågasatta område, hvilket nu vore under jordbruk och utgjordes af en utmed och omkring statsbanans nuvarande område belägen långsträckt ägofigur, vore obebyggdt med undantag af den östligaste delen, hvarest ett par, dock mindre betydande husflyttningar skulle blifva af nöden; att, om än området för närvarande användes till jordbruksändamål, detsamma dock med hänsyn till dess närbelägenhet till Göteborgs stad borde uppskattas såsom för bebyggande afsedd mark; att områdets västra del, såsom icke aflägsen från redan bebyggdt stadsområde, borde anses äga ett icke obetydligt högre värde än den vid östra gränsen belägna marken, hvilken kunde antagas först längre fram i tiden ifrågakomma till tomtförsäljning, att förrättningsmännen uppfattat sitt uppdrag vara att angifva områdets nuvarande värde och att, ehuru dess särskilda delar, såsom nyss antydts, ägde olika värde, förrättningsmännen ansett sig böra åsätta marken ett beräknadt genomsnittsvärde för kvadratmeter; samt att, med hänsyn till för öfrigt i Göteborg och dess omnejd gällande jordpriser, ifrågavarande, Säfveåns aktiebolag tillhöriga område för närvarande betingade ett värde af 2 kronor 50 öre för kvadratmeter, däri inbegripen jämväl ersättning för af den afsedda järnvägsbyggnaden föranledda olägenheter och husflyttningar från området.

De mellan järnvägsstyrelsen och Säfveåns aktiebolag förda underhandlingarna hade ledt till det resultat, att bolaget ingått på att för det af bemälda värderingsmän åsatta värde af 2 kronor 50 öre för kvadratmeter till staten försälja ifrågakomna, hufvudsakligen för rangeringsbangård, reparationsverkstad och förrådsbyggnader enligt alternativ VI afsedda områden, i hvilka, med undantag af jämförelsevis mycket små arealer, inginge den värderade marken; och hade därefter mellan, å ena sidan, styrelsen, under förutsättning af Kungl. Maj:ts nådiga fastställelse, samt, å andra sidan, bolaget den 23 februari

1906 upprättats köpekontrakt, hvilket bilagts styrelsens underdåniga skrifvelse. Köpeskillingen för de af bolaget försålda jordområdena, som bestode af dels 45 vid ägostyckning af säterihemmanet ett mantal Säfvenäs utbrutna hemmanslotter, hvilkas areal utgjorde enligt den vid kontraktet fogade beskrifning 32,024,2 kvadratmeter, dels ock åtskilliga afsöndringar med en areal af 314,893,9 kvadratmeter eller tillhoppa 346,918,1 kvadratmeter, uppginge efter förut angifna beräkningsgrund till i afrundadt tal 867,300 kronor och skulle erläggas vid tillträdet den 1 oktober 1906. Därförutom skulle enligt kontraktet staten vidkännas kostnaden för anordnandet af en hållplats vid Säfvenäs äfvensom för de förändringar af nu befintliga utfartsvägar öfver det till inköp föreslagna området, som tilläfväntys erfordrades, därest dessa vägar blefve rubbade genom statens järnvägars anläggningar eller anordningar.

Enligt styrelsens uppfattning kunde den betingade köpeskillingen ingalunda anses för hög, och det syntes styrelsen otvifvelaktigt, att en afsevärd besparing borde kunna påräknas, därest berörda mark blefve medelst godvillig öfverenskommelse förvärfvad. Därjämte ville styrelsen såsom sin åsikt uttala att, äfven om mot all förmodan marken icke skulle komma att tagas i anspråk för afsedt ändamål, staten icke borde genom inköp af marken utsättas för någon förlust, enär, efter allt att döma, värdet å marken ifråga komme att stiga, vid hvilket förhållande densamma borde kunna med god vinst afyttras. Med erinran tillika att genom anordnande af förberörda hållplats en icke obetydlig ökning af statens järnvägars inkomster borde kunna påräknas, och att med anläggningar af nu ifrågavarande slag vägomläggningar städse vore förbundna, hvadan de därutinnan gjorda åtaganden icke syntes kunna anses betungande, anhölle styrelsen, att Kungl. Maj:t måtte till innevarande års Riksdag aflåta nådig proposition om anvisande af anslag för inköp af de i det öfverlämnade köpekontraktet omförmälda jordområden.

Såsom förut anmärkts, hade ett belopp af 100,000 kronor redan blifvit af Riksdagen anvisadt till jordlösen för Västkustbanans framtida inledande till statens järnvägars station i Göteborg. Ehuru enligt senast upprättade förslaget för ifrågavarande bangårdsanordningar eller alternativ VI Västkustbanan skulle komma att framdragas öfver den till inköp nu föreslagna mark, ansåge järnvägsstyrelsen sig dock icke böra tillstyrka, att nyssnämnda belopp blefve helt eller delvis användt vid gäldandet af ifrågavarande köpeskillning, beroende detta därpå, att endast en jämförelsevis obetydlig del af berörda mark toges i anspråk för det ändamål, för hvilket de 100,000 kronorna afsetts, samt att enskilda

tillhörig mark måste ytterligare förvärfvas för Väst kustbanans inledande till centralstationen i Göteborg, därvid beloppet — möjligen ännu mera — sannolikt behöfde användas.

För den händelse emellertid Kungl. Maj:t skulle finna, att med köpets definitiva afslutande borde tillsvidare anstå, har järnvägsstyrelsen, under åberopande af § 15 i köpekontraktet, enligt hvilken bolaget medgifvit staten såsom köpare rätt att hafva ifrågakomna områden på hand på de öfverenskomna köpevillkoren för en tid af 10 år, mot villkor att köparen erlade i ersättning för den inskränkning i dispositionsrätten af egendomen, som bolaget sålunda iklädde sig, ett belopp af 50,000 kronor för år, räknadt från och med den 1 augusti 1906, då köparen senast skulle lämna besked, om han önskade begagna sig af berörda medgifvande, anhållit, att Kungl. Maj:t täcktes till innevarande års Riksdag aflåta nådig proposition om anvisande af det belopp, 50,000 kronor, hvilket skulle under nyss angifna förutsättning till bolaget erläggas den 1 augusti 1906. Hvad beträffade berörda belopp, 50,000 kronor, vore detsamma afsedt att motsvara ett års ränta å den betingade köpeskillingen samt ersättning för den inskränkning i dispositionsrätten af ifrågavarande egendom, som säljaren iklädt sig genom kontraktet; och funne styrelsen, som meddelat, att årliga afkastningen af området ifråga ej syntes gå upp till 2,000 kronor, den af bolaget betingade ersättningen skälig.

Slutligen har järnvägsstyrelsen hemställt, att Kungl. Maj:t måtte meddela fastställelse å det öfverlämnade köpekontraktet, därvid styrelsen erinrat, att enligt § 17 i kontraktet detsamma till alla delar förfölle, därest Kungl. Maj:ts fastställelse däraf icke erhållits före den 1 augusti 1906.

Såsom järnvägsstyrelsen erinrat, ansågs det vid tiden för statens förvärf af Väst kustbanan lämpligt, att bibehålla den provisoriska anordningen att för denna bana använda Bergslagsbanans järnvägsstation i Göteborg, intill dess en utvidgning af statsbanestationen därstädes nödvändiggjordes af ökad trafik å västra stambanan. Med den tillväxt af trafiken å nämnda stambana, som sedan dess ägt rum, och efter det Bohuslänska längdbanan, hvilken provisoriskt inledes till Olskrokens station å västra stambanan, inom kort öppnats för trafik i hela sin längd, torde statsbanestationens nuvarande område blifva i och för sig otillräckligt. I syfte ej mindre att råda bot härför än äfven att åstadkomma direkt sammanslutning mellan Bohus- och Väst kustbanorna samt mellan den sistnämnda och västra stambanan, måste en genomgripande förändring

Departements-  
chefens  
yttrande.

af Göteborgs bangårdsförhållanden företagas. En dylik omgestaltning kommer gifvetvis att kräfva dryga kostnader, ej minst för markförvärf. Afsevärda besparingar kunna dock otvifvelaktigt göras genom att, då lämpligt tillfälle erbjuder sig, under hand åt staten förvärfva den mark, som för ändamålet erfordras, innan densamma blifvit föremål för spekulation eller för andra ändamål tagits i anspråk. Visserligen har något definitivt förslag för bangårdsförhållandenas ordnande ännu icke kunnat framläggas, men de af järnvägsstyrelsen omförmälda undersökningar och utredningar synas med stor sannolikhet utvisa, att det område, om hvars inköp styrelsen träffat villkorligt aftal med Säfveåns aktiebolag, skall blifva erforderligt för anläggande af rangeringsbangård samt uppförande af reparationsverkstad och förrådsbyggnader. Med fästadt afseende å grunderna för köpeskillingens bestämmande samt å områdets belägenhet, bör å andra sidan kunna antagas, att staten, därest området icke skulle komma till användning för rangeringsbangård och därmed sammanhängande anläggningar, skall kunna utan förlust afyttra detsamma.

Järnvägsstyrelsen har meddelat, att omförmälda delegerade för Göteborgs stad ställt i utsikt, att Göteborgs stad skulle vara villig att, under viss förutsättning, förvärfva och till statens järnvägar öfverlåta den Säfveåns aktiebolag tillhöriga mark, hvilken inginge i centralbangårdsanläggningen med tillhörande bredspåriga statsbaneanläggningar. Jag har tagit del af delegerades skrifvelse och därvid funnit, att den angifna förutsättningen är, att marken kan af staden förvärfvas på villkor, som af stadsfullmäktige godkännas. Jag har vidare af skrifvelsen inhämtat, att såsom villkor för denna och annan markupplåtelse från stadens sida skulle bland annat gälla, att staden skulle återfå ägande- och nyttjanderätten till all den tidigare från staden eller Gullbergs fästning för järnvägsändamål med äganderätt öfverlåtna eller med besittningsrätt upplåtna mark, som enligt det bland vissa framlagda förslag, som komme till utförande, ej längre blefve för sagda ändamål erforderlig. I afgifven reservation hafva delegerade för statens järnvägar såsom sin åsikt framhållit, att skillnaden i värde mellan å ena sidan det område, som genom bangårdsanläggningen blefve ledigt och enligt samtliga delegerades förutsättning skulle mot vederlag dels tillägnas och dels återfalla till staden Göteborg, och å andra sidan det område, som för den nya anläggningen erfordrades utöfver hvad som redan vore för järnväg användt, att enligt gifven förutsättning af staden Göteborg tillhandahållas, kunde beräknas uppgå till ett belopp af 3,782,000 kronor och att följaktligen stadsfullmäktige i Göteborg borde kunna antagas blifva villige att utöfver det

bidrag, som af dess delegerade angifvits, tillägga ett kontant belopp af minst 2,000,000 kronor.

Då nu de underhandlingar, som af en bland Göteborgs stads delegerade inledts med Säfveåns aktiebolag, icke ledt till resultat, synes det mig endast kunna lända till lättnad för blifvande underhandlingar mellan staten och staden rörande utbyte eller öfverlåtelse af mark, om staten själf direkt från ägaren tillhandlar sig den ifrågavarande marken vid Säfvenäs, som, enligt hvad järnvägsstyrelsen meddelat, är det enda jordområde, som för bangårdsanläggningarna i fråga behöfver af enskilde förvärfvas.

De stora kostnader, som betingas af de bangårdsanläggningar, hvilka på flera ställen i landet påkallas, göra det visserligen nödigt att gå fram med största försiktighet, men ock att i tid söka förvärfva de markområden, som för dessa anläggningar erfordras. Det är eljest att befara, att dessa områden blifva föremål för spekulation och att, när anläggningen förestå, priset å desamma skall blifva mycket uppdrifvet. Då i nu förevarande fall priset å ifrågavarande mark synes mig *i och för sig* skäligt, torde klokheten bjuda att nu försäkra sig om marken, hvadan jag anser mig kunna förorda, att inköpet omedelbart kommer till stånd.

Däremot kan jag icke finna det vara för staten fördelaktigt, att, mot erläggande af den i § 15 af det upprättade förslagskontraktet bestämda ersättning af 50,000 kronor årligen, förvärfva rätt att hafva området på hand, intill dess fullständig klarhet vunnits beträffande planen för bangårdsförhållandenas omgestaltning.

I afseende å områdets disposition, innan det kommer till användning, föreslår jag, att det uppdrages åt järnvägsstyrelsen att under hand utarrendera detsamma och till statskontoret inleverera arrendefgifterna.

Ehuru staten genom afstående till Göteborgs stad af mark, som nu äges eller disponeras af statens järnvägar, torde få en god del af kostnaderna för ifrågasatta bangårdsanordningar i Göteborg ersatta, lära i allt fall kostnaderna bli af den omfattning, att de böra med lånemedel bestridas. De till centralbangården anslutande enskilda järnvägarna torde, såsom numera plägar vara vanligt, få deltaga i kostnaderna icke genom bidrag till själfva anläggningskostnaden utan medelst årliga afgifter, förvaltningsbidrag m. m. Vid sådant förhållande anser jag, att kostnaden jämväl för nu ifrågavarande marks förvärf bör bestridas med lånta medel och således anvisas att utgå från riksgäldskontoret.

På grund af hvad sålunda anförts, får jag hemställa, att Kungl. Maj:t täcktes föreslå Riksdagen

*dels* besluta att — med godkännande af det mellan järnvägsstyrelsen och Säfveåns aktiebolag den 23 februari 1906 upprättade aftal angående förvärf för statens järnvägar af ett bolaget tillhörigt, i aftalet närmare angifvet markområde omfattande tillsammans 346,918,1 kvadratmeter — bemyndiga riksgäldskontoret att tillhandahålla järnvägsstyrelsen det penningbelopp, som erfordras för köpeskillingens erläggande enligt nämnda aftal;

*dels ock* medgifva, att området tillsvidare ställes under järnvägsstyrelsens förvaltning för att, i afbidan på områdets användande för ifrågasatta bangårdsanläggningar vid Göteborg eller på annat vederbörligt beslut, af järnvägsstyrelsen utarrenderas, med skyldighet för järnvägsstyrelsen att årligen till statskontoret inleverera inflytande arrendefgifter.

Till föredragande departementschefens, af statsrådets öfriga ledamöter biträdda hemstallan behagade Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten lämna nådigt bifall; och skulle proposition i ämnet af den lydelse, bilaga till detta protokoll utvisar, till Riksdagen aflåtas.

Ur protokollet:

*E. K. Almqvist.*

---

*Bilaga.*

Emellan, å ena sidan, kungl. järnvägsstyrelsen under förutsättning af Kungl. Maj:ts nådiga fastställelse samt, å andra sidan, Säfveåns aktiebolag är upprättadt följande

Köpekontrakt.

§ 1.

Säfveåns aktiebolag upplåter och försäljer härigenom till svenska staten genom kungl. järnvägsstyrelsen:

A) Följande hemmansdelar i det uti Örgryte socken af Säfvedals härad belägna säterihemmanet ett mantal *Säfvenäs*, nämligen nedannämnda vid en år 1900 verkställd och den 30 december 1901 fastställd ägostyckning å sagda hemman utbrutna hemmanslotter:

Litt. E	om	$\frac{16}{10000}$	mantal	Litt. Z	om	$\frac{12}{10000}$	mantal
» F	»	$\frac{13}{10000}$	»	» Ä	»	$\frac{11}{10000}$	»
» I	»	$\frac{13}{10000}$	»	» Ö	»	$\frac{11}{10000}$	»
» K	»	$\frac{13}{10000}$	»	» AI	»	$\frac{12}{10000}$	»
» N	»	$\frac{13}{10000}$	»	» BI	»	$\frac{12}{10000}$	»
» O	»	$\frac{17}{10000}$	»	» CI	»	$\frac{11}{10000}$	»
» P	»	$\frac{10}{10000}$	»	» DI	»	$\frac{11}{10000}$	»
» Q	»	$\frac{14}{10000}$	»	» EI	»	$\frac{12}{10000}$	»
» R	»	$\frac{14}{10000}$	»	» FI	»	$\frac{17}{10000}$	»
» S	»	$\frac{10}{10000}$	»	» GI	»	$\frac{10}{10000}$	»
» T	»	$\frac{17}{10000}$	»	» HI	»	$\frac{14}{10000}$	»
» U	»	$\frac{12}{10000}$	»	» II	»	$\frac{14}{10000}$	»
» V	»	$\frac{11}{10000}$	»	» KI	»	$\frac{10}{10000}$	»
» X	»	$\frac{11}{10000}$	»	» LI	»	$\frac{17}{10000}$	»
» Y	»	$\frac{12}{10000}$	»	» MI	»	$\frac{15}{10000}$	»

Litt. NI	om	$\frac{13}{10000}$	mantal	Litt. VI	om	$\frac{20}{10000}$	mantal
» OI	»	$\frac{13}{10000}$	»	» XI	»	$\frac{20}{10000}$	»
» PI	»	$\frac{15}{10000}$	»	» YI	»	$\frac{24}{10000}$	»
» QI	»	$\frac{17}{10000}$	»	» ZI	»	$\frac{24}{10000}$	»
» RI	»	$\frac{10}{10000}$	»	» AI	»	$\frac{19}{10000}$	»
» SI	»	$\frac{14}{10000}$	»	» ÖI	»	$\frac{19}{10000}$	»
» TI	»	$\frac{24}{10000}$	»	» UIII	»	$\frac{24}{10000}$	»
» UI	»	$\frac{24}{10000}$	»				

B) följande å bifogade karta till läge och gränser utmärkta och i den till kartan hörande, jämväl bilagda beskrifning till arealen angifna lägenheter, hvilka genom detta kontrakt *för alltid afsöndras* från nedannämnda hemman, nämligen:

1:o) Från de vid ofvannämnda ägostyckning å hemmanet *Säfvenäs* utbrutna hemmanslotterna

Litt. A	ett jordområde med areal af 13 ar 90.9 kvm.
» B	» » » » » 51.2 »
» C	» » » » » 95 »
» D	» » » » » 1 » 62.4 »
» G	» » » » » 2 » 70.4 »
» H	» » » » » 3 » 79.2 »
» L	» » » » » 4 » 87.2 »
» M	» » » » » 5 » 51.4 »
» G II	» » » » » 12 » 09.1 »
» H II	» » » » » 7 » 15 »
» I II	» » » » » 5 » 03.9 »
» K II	» » » » » 34.7 »
» S III	» » » » » 1 » 99.8 »
» T III	» » » » » 11 » 29.3 »
» V III	» » » » » 9 » 47.4 »
» X III	» » » » » 3 » 16.9 »
» Z III	» » » » » 6 » 40.1 »
» Ö III	två jordområden, å kartan betecknade med figur n:r 1, med areal af..... 2 har 56 » 80 »
» Ä III	två jordområden, å kartan betecknade med figur n:r 2, med areal af..... 7 har 28 » 30 »



2:o) Från ett mantal *Säfvenäs* af ett vid ofvannämnda ägostyckning för alla därvid utbrutna hemmanslotter till gemensamma gator och platser afsatt område, å kartan betecknad med a, en areal af 1 har 99 ar 52 kvm.

3:o) Från  $\frac{3}{8}$  mantal *Torpa Mellangården* i Örgryte socken af Säfvedals härad

tre jordområden, å kartan betecknade med figur

n:r 3 och 4, med areal af ..... 2 har 71 ar 84 kvm.

4:o) Från  $\frac{1}{2}$  mantal *Torpa Mellangården Litt. A* i Örgryte socken af Säfvedals härad

ett jordområde, å kartan betecknad med figur n:r 5,

med areal af ..... 61 ar 33 kvm.

5:o) Från 1 mantal *Torpa Sörgården Litt. D* i Örgryte socken af Säfvedals härad

två jordområden, å kartan betecknade med figur

n:r 6, med areal af ..... 5 har 29 ar 52 kvm.

6:o) Från  $\frac{1}{8}$  mantal *Torpa Nordgården Litt. A II* i Örgryte socken af Säfvedals härad

tre jordområden, å kartan betecknade med figur

n:r 7 och 8, med areal af ..... 1 har 59 ar 81 kvm.

7:o) Från *Utjorden Köpmansängarne* i Örgryte socken af Säfvedals härad

ett jordområde, å kartan betecknad med figur n:r 9,

med areal af ..... 1 ar 28 kvm.

8:o) Från  $\frac{1}{8}$  mantal *Torpa Nordgården Litt. B II* i Örgryte socken af Säfvedals härad

två jordområden, å kartan betecknade med figur

n:r 10 och 11, med areal af ..... 1 har 61 ar 72 kvm.

9:o) Från  $\frac{1}{2}$  mantal *Torpa Persgården* i Örgryte socken af Säfvedals härad

två jordområden, å kartan betecknade med figur

n:r 12 och 13, med areal af ..... 3 har 90 ar 54 kvm.

10:o) Från *Hemmanet Frändtorp* i Örgryte socken af Säfvedals härad

tre jordområden, å kartan betecknade med figur

n:ris 14 och 15, med areal af ..... 2 har 97 ar 44 kvm.

### § 2.

Köpeskillingen för de sålunda försålda hemmansdelarna och lägenheterna skall utgå efter ett pris af två kronor 50 öre för kvadratmeter och utgör efter denna beräkning 867,300 kronor.

I denna beräkning har arealen af den del af allmänna landsvägen, som faller inom området, icke medräknats. Säljaren förbinder sig att intill järnvägsområdet å södra sidan tillhandahålla erforderlig mark för ny landsväg till samma bredd som den nuvarande, inberäknadt för landsvägen erforderliga diken, efter enahanda pris, som nu betingats, när sådan ny landsväg skall ordnas, därest detta sker inom de närmaste tio åren. Om bolaget utför väganläggningen på sätt, som af vederbörande kan godkännas, skall köparen ersätta bolaget dess kostnader därför.

### § 3.

Tillträdet sker den 1 oktober 1906, och erlægges köpeskillingen likaledes den 1 oktober 1906.

### § 4.

Säljaren ansvarar för alla intill tillträdesdagen å de försålda hemmansdelarna och lägenheterna belöpande skatter och onera.

### § 5.

Då köpeskillingslikviden fullgöres, skall säljaren till köparen utfärda kvitteradt köpebref samt öfverlämna för lagfart erforderliga åtkomsthandlingar äfvensom gravationsbevis, utvisande att ifrågavarande områden icke äro besvärade af någon inteckning.

### § 6.

Säljaren har att vidkännas all kostnad för upprättande af förenämnda karta öfver alla genom detta kontrakt försålda fastigheter med

till kartan hörande beskrifning, hvaremot lagfartskostnaderna i och för detta fång bestridas af köparen.

### § 7.

Genom ifrågavarande köp öfverlätas jämväl till köparen de å ägofigurerna nr:is 8 och 11 nu befintliga husbyggnader.

Öfriga byggnader å det försålda området skola af säljaren därifrån afflyttas senast tre månader efter tillsägelse från köparens sida.

### § 8.

Uti förestående köpeskillingslikvid är jämväl inbegripet ersättning såväl för de olägenheter, hvilka kunna komma att uppstå genom anordnandet å det inköpta området af rangeringsbangård m. m. fränsedt olägenheter, för hvilkas afhjälpande säljaren i nedanstående §§ medgifvits vissa rättigheter och förmåner, som ock för de säljaren åliggande husflyttningar från området.

### § 9.

Köparen åtager sig att, äfven om området icke tages i besittning den 1 oktober 1906, i allt fall bekosta och till den 1 januari 1907 hafva anordnat en provisorisk hållplats vid Säfvenäs, där bolagets fabrikers utfartsväg korsar järnvägen, och att bibehålla denna provisoriska hållplats, till dess en permanent hållplats anordnas i sammanhang med rangeringsbangård.

Rörande ifrågavarande hållplatser gälla följande bestämmelser:

a) Mark, som utanför det genom detta kontrakt inköpta område erfordras för anläggande af den tillfälliga hållplatsen, upplåtes af säljaren till afgiftsfritt nyttjande af köparen, så länge hållplatsen användes. När detta upphör, tillfaller marken åter säljaren.

Mark, som utanför det genom detta kontrakt inköpta område erfordras för anläggande af den permanenta hållplatsen, upplåtes afgiftsfritt af säljaren och öfverlämnas med full äganderätt och gravationsfri till köparen.

b) Endast de tåg, som af statens järnvägar bestämmas, skola göra uppehåll vid hållplatsen, och skola i öfrigt kungl. järnvägsstyrelsens föreskrifter lända till efter rättelse i fråga om hållplatsens trafikerande.

c) Endast handresgods må af resande å bantåg medföras till eller från hållplatsen.

d) Vid hållplatsen skola försäljas endast tredje klassens biljetter, gällande för resa mellan hållplatsen, å ena, samt närmast belägna stationer å ömse sidor, å andra sidan, till pris beräknade efter verkliga afstånden.

e) Statens järnvägar ombesörjer och bekostar biljettförsäljningen vid hållplatsen äfvensom därstädes erforderlig signalering, städning och rengöring m. m. genom därtill antagen platsvakt.

### § 10.

Det åligger köparen att, äfven om området icke tages i besittning, den 1 oktober 1906, bekosta och till den 1 januari 1907 från statens järnvägars nuvarande hufvudspår utlägga ett stickspår intill norra gränsen mot bolagets mark så nära som möjligt i öfverensstämmelse med läget enligt ritning alternativ VI af ingenjör G. A. Hagelfält samt medgifva bolaget anslutning till detta spår i enlighet med de närmare bestämmelser, som af vederbörande distriktsförvaltning vid statsbanan meddelas.

Kostnaden för trafikerande af det sålunda genom köparens och säljarens försorg anlagda spåret, hvars underhåll å statens järnvägars område intill berörda gräns åligger köparen, bestämmes af statens järnvägar.

Efter fastställande af plan för rangeringsbangård skall köparen jämväl bekosta och anordna en körväg fram från bolagets fabrikers nuvarande utfartsväg utefter norra sidan af järnvägsområdet till blifvande permanent hållplats, till hvilken körväg erforderlig mark i gränsen till det nu inköpta området af säljaren afgiftsfritt upplåtes.

### § 11.

Därjämte förbinder sig köparen att, i händelse förberörda nu befintliga utfartsväg från bolagets fabriker genom statens järnvägars anläggningar eller anordningar på det inköpta området på något sätt rubbas, låta på sin bekostnad iordningställa annan utfartsväg fram till allmänna landsvägen, som går förbi lägenheten Fåfången till Göteborgs stad. För anläggande af sådan ny utfartsväg tillsläpper säljaren mark, där sådan erfordras i gränsen till det genom detta kontrakt inköpta området.

Likaså förbinder sig köparen att medgifva utfartsväg mellan de å kartan med Å III och X III betecknade områden.

## § 12.

Likaledes åligger köparen att, då de utfartsvägar, som för närvarande finnas från de säljaren tillhöriga, norr om västra sambanan be-  
fintliga ägor till allmänna landsvägen, blifva genom statens järnvägars  
anläggningar å det inköpta området afbrutna, låta genom ny utfartsväg  
återställa förbindelsen mellan nämnda ägor och allmänna landsvägen.

## § 13.

Köparen tillförsäkrar säljaren rätt att framdraga vatten- och aflopps-  
ledningar under det inköpta området, under iakttagande likväl däraf  
att ledningarna anordnas på af vederbörande distriktsförvaltning vid  
statsbanan godkändt sätt.

## § 14.

Skulle köparen i sin tur försälja ifrågavarande område eller del  
däraf till tredje person, är köparen skyldig att förbinda honom till  
samma skyldigheter, som statens järnvägar åtagit sig i §§ 11, 12 och 13.

## § 15.

Önskar köparen att med köpets definitiva afslutande skall tills  
vidare anstå och i stället vill hafva ifrågakomna fastighetsområden på  
hand på här ofvan omförmälda köpevillkor, medgifver säljaren detta  
för en tid af 10 år, räknadt från och med detta kontrakts datum, un-  
der följande förbehåll:

a) Köparen erlägger i ersättning för den inskränkning i disposi-  
tionsrätten af ifrågavarande egendom, som säljaren sålunda ikläder sig,  
ett belopp af 50,000 kronor för år, räknadt från och med den 1 augu-  
sti 1906, då köparen senast skall lämna besked, om han önskar begagna  
sig af detta medgifvande, och erlägges detta belopp, till dess antingen  
det definitiva köpet uppgjorts, som då sker tre månader efter föregående  
tillsägelse, eller ock, därest köpet icke kommer till stånd, till dess ett  
år förflutit från det uppsägning af detta aftal ägt rum; och

b) ofvannämnda ersättningssumma insättes, så länge den utgår,  
hvarje den 1 augusti för säljarens räkning å deposition i Skandinaviska  
Kredit-Aktiebolaget, men får af säljaren icke lyftas, förr än antingen  
definitivt köp afslutats eller meddelande lämnats, att något köp icke  
kommer till stånd, eller tiden för medgifvandet utlupit.

## § 16.

Säljaren förbinder sig att i berörda bankinrättning för köparens räkning deponera vederbörligt köpebref å de försålda fastigheterna jämte åtkomsthändingar med skyldighet för banken, att, då köparen visar sig hafva fullgjort sina förbindelser enligt detta kontrakt, till köparen utlämna nämnda köpebref och handlingar.

## § 17.

Därest Kungl. Maj:ts nådiga fastställelse af detta kontrakt icke erhållits före den 1 augusti 1906, skall detta kontrakt hafva till alla delar förfallit.

Stockholm den 23 februari 1906.

För kungl. järnvägsstyrelsen:

MAURITZ SAHLIN.

*Per Kjellin.*

*Georg Jacoby.*

För Säfveåns aktiebolag:

N. G. SÖRENSEN.

*E. F. Sörensen.*

*Olof Sörensen.*

På en gång närvarande köpevittnen:

*E. Nathorst-Böös.*

*Lars Åkerlund.*

ÖFVERSIKTSPLAN  
öfver  
ifrågasatta nya bangårdsanordningar  
i och invid Göteborg

SKALA 1:16000  
0 100 200 300 400 500 met.

Beteckningar:  
— nuvarande spår  
— röd färg angiver ifrågasatta  
nya anordningar

