

Nr 235.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående statens övertagande av den Limedsforsen—Särna järnvägsaktiebolag tillhöriga järnvägen mellan Limedsforsen och Särna; given Stockholms slott den 22 mars 1927.

Kungl. Maj:t vill härmed, under åberopande av bifogade utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för denna dag, föreslå riksdagen att bifalla det förslag, om vars avlåtande till riksdagen föredragande departementschefen hemställt.

Under Hans Maj:ts

Min allernådigste Konungs och Herres frånvaro:

GUSTAF ADOLF.

C. Meurling.

Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten i statsrådet å Stockholms slott den 22 mars 1927.

Närvarande:

Statsministern EKMAN, ministern för utrikes ärendena LÖFGREN, statsråden THYRÉN, RIBBING, MEURLING, GÄRDE, PETTERSSON, HELLSTRÖM, ROSÉN, HAMRIN, ALMKVIST, LYBERG.

Departementschefen, statsrådet Meurling anför:

I skrivelse den 16 mars 1927 har Limedsforsen—Särna järnvägsaktiebolag framlagt förslag angående statens övertagande av den bolaget tillhöriga, under byggnad varande järnvägen Limedsforsen—Särna.

Beträffande denna järnväg må här erinras om följande:

Den 15 december 1916 beviljade Kungl. Maj:t koncession å järnväg av 1.435 meters spårvidd från Limedsforsens station å statens järnvägar till Särna i Kopparbergs län.

Historik.

Sedan staten i samband med förvärvande år 1916 av Mora—Vänerns järnväg övertagit en av Mora—Vänerns järnvägsaktiebolag gjord utfästelse att teckna aktier till belopp av 250,000 kronor för berörda järnvägsanläggning, be- myndigade Kungl. Maj:t den 1 mars 1918 fullmäktige i riksgäldskontoret att å statens vägnar teckna aktier till nyssnämnda belopp i blivande aktiebolag för järnvägsanläggningens slutförande. För aktiernas förvärvande för statens räk- ning anvisade riksdagen på tilläggsstat för år 1918 under utgifter för kapital- ökning ett anslag av 250,000 kronor att utgå av lånemedel, varefter Kungl. Maj:t den 28 juni 1918 förordnade, att aktiebrevet skulle för vederbörlig för- valtning överlämnas till järnvägsstyrelsen.

Efter det koncessionen å järnvägsanläggningen med Kungl. Maj:ts tillstånd överlätits å Limesforsen—Särna järnvägsaktiebolag, träffade statens arbets- löshetskommission jämlikt Kungl. Maj:ts beslut den 19 maj 1922 avtal med nämnda bolag om tecknande för statens räkning av ytterligare aktier i bolaget för 250,000 kronor, vilka skulle likvideras genom utförande som nödhjälpsar- beten genom kommissionens försorg av vissa terrasseringsarbeten å järnvägsan- läggningen för en beräknad kostnad av 250,000 kronor. Sedan berörda nödhjälpsarbeten utförts med de för bedrivande av statliga nödhjälpsarbeten anvi- sade medel, förordnade Kungl. Maj:t den 3 april 1925, att jämväl nu angivna, till arbetslöshetskommissionen såsom likvid för berörda arbeten överlämnade aktier i bolaget å tillhopa 250,000 kronor skulle för vederbörlig förvaltning överlämnas till järnvägsstyrelsen.

Den 28 augusti 1922 fastställde Kungl. Maj:t kostnadsförslag för ifråga- varande järnvägsanläggning utan rullande materiel att, såvitt kostnaden skulle tagas till grund för sökt statslån, sluta å 7,600,000 kronor, samt beviljade för utförande av järnvägsanläggningen bolaget ett lån å 5,140,000 kronor ur fonden för att underlätta åstadkommandet av bibanor i vissa delar i riket. Beträffande detta lån stadgades bland annat, att en tredjedel av lånet finge åtnjutas ränte- fritt och att denna del skulle amorteras med en annuitet av fem och fyra tion- dels procent, vilken annuitet dock icke skulle börja erläggas förrän 60 år för- flutit från det någon del av statslånet blivit lyftad. Återstående två tredjedelar av lånet skulle förräntas och amorteras enligt vissa angivna grunder.

Efter det 1926 års riksdag därtill lämnat medgivande, föreskrev Kungl. Maj:t den 23 april 1926, med ändring av vad stadgats i fråga om innehållande av viss del av berörda statslån, att en femtondel av lånet eller 342,666 kronor skulle inestå i riksgäldskontoret, till dess in-teckning med bästa förmånsrätt fastställts i järnvägen ävensom vederbörlig besiktning av järnvägsanläggning- en ägt rum och tillstånd meddelats till järnvägens öppnande för allmän trafik.

I skrivelse den 20 november 1926 anförde *Limesforsen—Särna järnvägsak- tiebolag*, att det torde hava förutsatts, att trafikeringen av bolagets järnväg från Limesforsen till Särna, vilken beräknades bliva färdigställd i slutet av år 1927, komme att ombesörjas genom statens järnvägar. Vid beviljande av statslån till järnvägsbyggnaden hade ej heller räknats med något belopp för anskaffande av rullande materiel. Å det för järnvägsbyggnaden tillgängliga

kapitalet, vilket utgjordes av aktiekapitalet, 2,298,300 kronor, och statslånet. 5,140,000 kronor, kunde icke förväntas uppstå något överskott, som möjliggjorde anskaffande av rullande materiel eller kunde stå till förfogande såsom rörelsekapital för trafikeringens ombesörjande. Ett av järnvägsstyrelsen gjort erbjudande att trafikera järnvägen på bolagets risk vore icke antagligt, då bolaget icke skulle kunna fullgöra sina förpliktelser enligt ett dylikt trafikeringsavtal. Bolaget hemställde därför, att Kungl. Maj:t måtte förklara hinder icke möta för avslutande mellan bolaget och järnvägsstyrelsen av ett trafikeringsavtal på sådana grunder, att statens järnvägar komme att trafikera banan till självkostnadspris ävensom svara för eventuell driftförlust men överlämna uppkommande driftöverskott åt bolaget, med rätt för bolaget att i avräkning å uppkommande överskott årligen utbekomma ett belopp, erforderligt för bestridande av bolagets förvaltningskostnader.

I häröver den 25 januari 1927 avgivet utlåtande avstyrkte järnvägsstyrelsen bolagets framställning samt anförde därvid huvudsakligen följande:

Då statens järnvägar från början sträckt sig så långt som till att avhända sig praktiskt taget alla vinstutsikter, vore det icke möjligt medgiva mera än att trafikeringen skulle ske å bolagets risk. Ett avtal av den innebörd bolaget föreslagit skulle varit försvarligt från affärssynpunkt endast under förutsättning, dels att självkostnadsberäkningen gjorts för bolaget något mindre förmånlig, sålunda att de båda samtrafikerade bandelarna fått likformigt bära de gemensamma driftkostnaderna, dels att även med en sådan beräkning sannolikheten för driftöverskott ej varit alltför liten. På så sätt hade ju den trafikerande några möjligheter erhålla någon compensation — i form av sänkta utgifter för egen linje — för åtagandet att själv svara för bokföringsmässiga driftförluster under viss avräkningsperiod.

Styrelsen vore fullt ense med bolaget, att trafikeringen av banan under nuvarande konjunkturen komme att gå med förlust. Att styrelsen likväl kunnat erbjuda avtal, kunde faktiskt endast motiveras med någon förhoppning på framtida täckning. Att avsluta ett kontrakt med *uteslutande* förlustmöjligheter syntes förvaltningen av ett affärsdrivande verk icke kunna tillåta sig.

Beträffande aktiernas värden hade bolaget uttalat, att absolut värdelöshet icke borde kunna konstateras, förrän erfarenhet under någon tidrymd vunnits om vilken bärighet järnvägen i verkligheten visade sig äga.

Med anledning härav ville styrelsen erinra, att det för en järnväg och särskilt en sådan, som byggts efter år 1914, vore mycket lång väg från nödortfölig täckning av driftkostnaderna till utdelning å aktiekapitalet, då däremellan låge hela låneräntan. Såvitt styrelsen kunde bedöma, föreläge på det hela taget inga utsikter för ernående av en sådan utdelning, varför tanken på en omedelbar likvidering icke borde få verka alltför främmande.

Järnvägsstyrelsen ville ingalunda yrka på eller tala för en sådan åtgärd som att bolaget skulle omedelbart efter järnvägens färdigbyggande träda i likvidation, men då det i bolagets framställning vid diskuterandet av denna eventualitet hade antytts, att detta skulle vara ett statens järnvägars intresse att förebygga, så måste styrelsen framhålla, att sådan hänsyn icke kunde få påverka trafikeringens villkoren i för bolaget gynnsam riktning. Järnvägsstyrelsen kände sig nämligen övertygad, att affärsresultatet icke skulle bliva sämre vid ett statens fullständiga övertagande av banan än vid blott trafikering av densamma, särskilt om man även i det senare fallet icke torde kunna hålla taxan över statens järnvägars nivå.

Genom beslut den 18 februari 1927 har Kungl. Maj:t funnit bolagets framställning icke föranleda någon Kungl. Maj:ts åtgärd.

Framställning
av bolaget om
järnvägens
övertagande
av staten.

I sin skrivelse den 16 mars 1927 anför *bolaget* i huvudsak följande:

Senast uppgjorda beräkningar över kostnaderna för järnvägens färdigställande tydde visserligen på att byggnadsarbetena skulle kunna finansieras med disponibla tillgångar. Möjligen kunde efter järnvägens färdigställande ett mindre överskott uppstå, vilket emellertid vore beroende på till vilka värden bolagets efter nämnda tidpunkt icke erforderliga förrådsinventarier, för närvarande bokförda till ett värde av 245,000 kronor, kunde realiserats. I varje fall vore det eventuella överskottet för obetydligt för att giva bolaget någon förmåga att fullgöra de förpliktelser, som ett trafikeringsavtal enligt järnvägsstyrelsens tidigare avgivna förslag skulle komma att medföra för bolaget.

Med hänsyn härtill och då någon ytterligare kontant kapitalinsats av de aktieägande kommunerna icke kunde påräknas, hade för bolagets styrelse såsom den närmaste och bästa lösningen av frågan framställt sig den utvägen, att bolaget borde ju förr desto hellre av egen drift hembjuda sin järnväg till staten utan annat vederlag än att staten övertog bolagets förbindelser, d. v. s. fri-skreve bolaget från betalningsskyldighet för det beviljade statslånet, vilket dock förutsattes, till den del detsamma ännu inestode, skola i därför tidigare stadgad ordning utbetalas. En sådan överlåtelse skulle visserligen innebära en uppoffring av berörda kommuner, men å andra sidan skulle järnvägens införlivande i statens järnvägar medföra, att vid transporter till eller från järnvägen någon zongräns vid Limesforsen icke skulle behöva ifrågakomma och att icke heller någon extra banavgift för järnvägen skulle beräknas. Dessa fördelar hade bolagets styrelse ansett vara för järnvägens trafikanter så stora, att de med säkerhet mycket snart komme att uppväga, att kommunerna utan vederlag avstode från sin delaktighet i järnvägsbolaget.

Då efter hemställan från bolagets styrelse de aktieägande kommunerna uttalat sig till förmån för förslaget om järnvägens överlåtande, ansågo sig styrelsen nu kunna och böra hembjuda banan till staten.

För detta ändamål har bolagets styrelse låtit upprätta ett förslag till kontrakt mellan bolaget och järnvägsstyrelsen, vilket torde få fogas såsom bilaga till statsrådsprotokollet. Därvid har förutsatts, att bolaget under år 1927 i den ordning, 91 § fjärde stycket i lagen om aktiebolag angiver, godkänner detsamma. Efter de beslut, som fattats av de aktieägande kommunerna i frågan, anser bolaget det såsom säkert, att dylikt godkännande kommer att lämnas.

I samband härmed har bolaget hänvisat till en förteckning över aktieägarna i bolaget, varav framgår, att av bolagets 22,983 aktier Transtrands, Särna, Idre och Lima kommuner äga respektive 8,226, 5,770, 2,230 och 1,700 aktier, svenska staten 5,000 aktier, två angivna personer vardera 2 aktier samt 53 angivna personer en aktie var.

Yttranden.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har i utlåtande den 17 mars 1927 tillstyrkt bolagets föreliggande framställning.

Fullmäktige i riksgäldskontoret anföra i utlåtande den 17 mars 1927 följande:

Efter att under hand hava inhämtat vissa upplysningar i ärendet från järnvägsstyrelsen hade fullmäktige kommit till den uppfattningen, att någon annan utväg knappast föreläge än att staten i enlighet med bolagets hemställan över-

toge järnvägen i fråga, varför fullmäktige ej ville motsätta sig, att förslag här-
om framlades för riksdagen.

Mot det föreliggande förslaget till kontrakt angående järnvägens försäljning
hade fullmäktige ej något att erinra.

Då en tredjedel av bolagets statslån enligt gällande bestämmelser skulle
åtnjutas räntefritt och amorteringen därå börja först sedan 60 år förflutit efter
det någon del av statslånet blivit lyftad, ville fullmäktige ifrågasätta, huru-
vida ej statens järnvägars kapitalkonto efter järnvägens övertagande borde
påföras endast de två tredjedelar av lånet, som skulle förräntas, med tillägg av
den återstående tredjedelens beräknade nutidsvärde, och det överskjutande be-
loppet avskrivnas. Till frågan om på vad sätt ersättning skulle beredas för så-
lunda avskrivet belopp torde fullmäktige framdeles få tillfälle återkomma.

Järnvägsstyrelsen anför i utlåtande den 18 mars 1927 bland annat följande:

Då den nya banan utgjorde en naturlig fortsättning av bandelen Brintbodarne
—Limesforsen, vilken från och med år 1917 befunnit sig i statens ägo, torde
man alltifrån början hava förutsatt en samtrafikering med sistnämnda bandel.
Inom järnvägsstyrelsen verkställda utredningar hade också givit vid handen, att
man genom en sådan trafikering kunde uppnå väsentligt lägre driftkostnader.

I själva huvudfrågan, huruvida statens järnvägar borde ombesörja den nya
banans trafikering eller ej, torde alltså icke någonsin hava förefunnits någon
meningsskiljaktighet. Däremot hade enighet icke kunnat uppnås angående for-
mena och villkoren för denna trafikering.

Styrelsens hållning till syftet med nu föreliggande framställning framginge
av vad styrelsen i sitt ovan omförmälda utlåtande den 25 januari 1927 anført.
Det statsförvärv, som här erbjödes, vore givetvis ur affärssynpunkt föga till-
talande, då staten icke blott torde få uppge hoppet på förräntning av lånemed-
len utan jämväl direkta driftförluster syntes vara att motse. Järnvägsstyrelsen
hade också såväl 1919 som 1922 tillstyrkt uppskov med banans byggande, tills
bättre konjunkturer inträtt. Då emellertid banan nu i allt fall kommit till stånd,
syntes det ej rimligen kunna komma i fråga att låta densamma ligga oanvänd el-
ler att gå till dess upprivning och materialiernas realisering. Ovan hade också be-
rörts, att en samtrafikering med nuvarande statsbanelinje Brintbodarne—Li-
medsforsen kunde förväntas giva väsentligt bättre resultat än en självständig
förvaltning, och lade man härtill statens stora andel i företaget samt den om-
ständigheten, att ingen av de övriga delägarna i banan gärna kunde tänkas
ordna någon trafikering, vore det svårt inse någon annan möjlig lösning än att
statens järnvägar finge påtaga sig bekymret. Järnvägsstyrelsen ansåge sig
följaktligen icke kunna gå till att avstyrka banans mottagande, sedan den av
bolaget färdigbyggt och undergått vederbörlig avsyning, som om den skulle
öppnas för allmän trafik i privat regi. Vid detta statens mottagande av banan
vore det enligt styrelsens förmenande bäst, att steget genast från början toges
fullt ut till en fullständig inkorporering med statens järnvägar. Visserligen
inträdde därmed automatiskt en minskning av eljest för en enskild järnväg på-
räkneliga högre normaltariffer, men då banan löpte parallellt med en flottled
och huvudsakligen väntades komma att transportera skogsprodukter, vore det
skäligen säkert, att man i vilket fall som helst bleve nödsakad att för dessa
tillämpa tariffer, som åtminstone icke låge över statens järnvägars allmänna,
och jämväl måste man för övrig trafik taga hänsyn till att banan även löpte
parallellt med en god landsväg, varvid konkurrensen med motorfordonen lika
säkert måste komma att göra uttagandet av något tillägg för övergången från
en bana till en annan ekonomiskt ofördelaktigt. Inflytandet på personalkost-
naderna vore också i här föreliggande fall ringa.

Järnvägsstyrelsen hade alltså ingen erinran att göra mot ett avtal om stats-

förvärv av banegendomen i fråga i huvudsaklig överensstämmelse med föreliggande till styrelsen för yttrande remitterade förslag. Då emellertid den knappa tid, som stått styrelsen till buds för avgivande av detta yttrande, icke tillåtit någon granskning av alla detaljer, hemställde styrelsen, att vid ett eventuellt riksdagsbeslut möjligheten hölles öppen för mindre väsentliga ändringar i de föreslagna bestämmelserna för banans övertagande.

Vidare förutsattes, att finansieringen av köpet så ordnades, att ökning däri-genom icke uppstode i statens järnvägars i första hand räntepliktiga kapital av lånemedel samt att det belopp å 250,000 kronor, som motsvarade förutberörda med statsförvärvet av Mora—Vänerns järnväg övertagna aktiepost i bolaget och som nu funnes uppfört bland statens järnvägars tillgångar i samband med köpet, avskreves, i den mån det icke täcktes av vid bolagets likvidation uppkommande överskott.

*Departement-
chefen.*

Den järnväg, vars förvärvande för statens räkning nu föreslås, har en banlängd av 98 kilometer. Järnvägens spårvidd och normalsektion äro lika med statens järnvägars, och dess byggnadssätt kommer att medgiva framförande av statens järnvägars vagnar med 14 tons axeltryck och användning av ett flertal av deras lokomotivtyper. Av bolagets styrelseberättelse för år 1926 inhämtas, att av banan 90 km. äro färdigterrasserade och nära 89 km. räslagda samt att flertalet husbyggnader under året påbörjats.

Att järnvägen Limesforsen—Särna skulle efter färdigställandet komma att trafikerar av statens järnvägar synes redan från början hava förutsatts. Då banan utgör en naturlig fortsättning av statsbanelinjen Brintbodarne—Limesforsen och saknar förbindelse med annan enskild järnväg, torde detta ur ekonomisk synpunkt jämväl vara det förmånligaste.

Men även om banan trafikerar genom statens järnvägars försorg, nödgas man åtminstone under nuvarande konjunkture räkna med att driften av banan kommer att utvisa förlust. Någon förräntning eller amortering av det i banan nedlagda lånekapitalet lärer sålunda icke inom överskådlig tid kunna påräknas. Emellertid föreligga ändock vissa skäl för ett statsförvärv. Redan banans läge gör ett införlivande med statens järnvägar naturligt. Det torde vidare vara uppenbart, att en bana av så obetydlig längd och utan utsikter att erhålla livlig trafik icke med fördel kan självständigt trafikerar. Då utvecklingen inom järnvägsväsendet alltmer går i riktning mot sammanslutning av de mindre enskilda järnvägarna för vinnande av bättre ekonomi, lärer staten svårigen kunna underlåta att lämna sin medverkan i de fall, där inkorporering i statsbanenätet utgör den enda utvägen att åstadkomma större förvaltningsenheter. Från allmän synpunkt önskvärda äro givetvis de förbättringar i taxehänseende, som med statens övertagande av banan skulle ernås för trafikanterna, något som är ägnat att stimulera näringslivet inom banans trafikområde och därmed efter hand öka trafiken. Det avgörande skälet är dock, att järnvägens övertagande av staten endast kan vara en tidsfråga; allt tyder nämligen på att så förr eller senare måste bliva fallet till följd av bolagets oförmåga att fullgöra sina förbindelser till staten på grund av statslånet. Intet talar för att ett införlivande av banan med statsbanenätet längre fram skulle bliva förmånligare; tvärtom vinnes genom statens förvärvande av järnvägen omedelbart då densamma fär-

digstälts den ytterligare fördelen, att någon för banans skötsel och trafikering anställd personal icke behöver övertagas.

På grund av vad sålunda anförts och då de villkor, avtalsförslaget innehåller, i stort sett synas godtagbara, anser jag mig böra förorda, att ifrågavarande järnväg nu förvärfvas på de i avtalsförslaget angivna villkor med de mindre jämkningar, som möjligen befinnas önskvärda. Vad särskilt angår den enligt kontraktet utgående kontanta delen av köpeskillingen eller 342,666 kronor, motsvarar detta belopp $\frac{1}{15}$ av lånet ur bibanefonden, vilken del av lånet icke skulle få lyftas, förrän järnvägen blivit färdigställd och avsynad samt inteckning för lånet meddelats. Nyssnämnda belopp ävensom vad av bolaget i statskontoret deponerats till säkerhet för koncessionsvilkorens fullgörande beräknas åtgå för järnvägens färdigställande. Det lämpligaste sättet för köpeskillingens gäldande synes vara, att för arbetenas fullföljande erforderlig del av omförmälda belopp 342,666 kronor, när lagfart å järnvägen beviljats, till bolaget utbetalas ur bibanefonden såsom ursprungligen varit avsett, varefter frågan om den budgetmässiga regleringen av förhållandet till bibanefonden underställes riksdagen.

Vad beträffar statens aktier i järnvägsbolaget, torde dessa vara så gott som värdelösa. Efter det bolagets likvidation avslutats, lär böra tagas i övervägande, huruvida icke anslag av skattemedel bör beviljas för avskrivning av förlusten å statens med lånemedel förvärfvade aktier i bolaget.

Därest förvärv av järnvägen kommer till stånd, torde densamma, då någon förvaltningsorganisation icke finnes att övertaga, böra helt införlivas med statens järnvägar; dock synes det kapitalvärde, som efter förutgången utredning finnes böra påföras statens järnvägar för ifrågavarande järnväg, böra bokföras under särskild rubrik i statens järnvägars anläggningskonto.

Under åberopande av vad sålunda anförts får jag hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att bemyndiga Kungl. Maj:t att med Limesforsen—Särna järnvägsaktiebolag träffa avtal om inköp av den nämnda bolag tillhöriga järnvägen mellan Limesforsen och Särna i huvudsaklig överensstämmelse med ovan omförmälda förslag till köpeavtal.

Till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställen behagar Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten lämna bifall och förordnar, att proposition av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar skall avlätas till riksdagen.

Ur protokollet:

Nils Hellenius.

Kontrakt rörande försäljning av Limesforsen—Särna järnväg.

Under förutsättning för Kungl. Järnvägsstyrelsens del av Kungl. Maj:ts närdiga stadfästelse och för Limesforsen—Särna Järnvägsaktiebolags styrelses del, att bolaget under år 1927 i den ordning § 91, mom. 4, aktiebolagslagen angiver godkänner detsamma, hava sagda styrelser träffat nedannämnda avtal och därom upprättat följande

K o n t r a k t

angående förvärvande för Svenska Statens räkning av bolagets järnväg mellan Limesforsen och Särna.

§ 1.

Limesforsen—Särna Järnvägsaktiebolag försäljer till svenska staten bolagets under byggnad varande järnväg från Limesforsen till Särna tillika med alla de i och för omförmälda järnväg gjorda anläggningar och uppförda byggnader.

I överlåtelsen ingår sålunda den i enlighet med fastställd plan utförda järnvägslinjen med tillhörande, likaledes enligt den fastställda planen utlagda spår vid stationer och hållplatser, allt till såväl över- som underbyggnad. Sålunda ingå i överlåtelsen ej mindre bro- och trumbyggnader, utlagda syllar, skenor, spårväxlar och vändskivor jämte stängsel, än även alla av bolaget uppförda, för järnvägens drift avsedda hus, byggnader, signalerings- och andra inrättningar samt fasta inventarier och slutligen alla till järnvägen hörande telegraf- och telefonapparater med tillhörande ledningar.

I överlåtelsen ingå däremot icke de för järnvägsbyggnadens utförande uppförda baracker och provisoriska byggnader eller för omförmälda ändamål anskaffade och av bolaget såsom förrådsinventarier nu redovisade grusvagnar, räls, sliprar och annan lös egendom, i den mån sådan egendom icke under byggnadsarbetenas fortgång på ett stadigvarande sätt införlivas med järnvägsbyggnaden, utan kommer övertagandet av sådan egendom att bliva beroende på särskild överenskommelse.

§ 2.

I köpet ingår det område, som bolaget genom ett av Trävaruaktiebolaget Dalarne den 18 december 1926 utfärdat gåvobrev förvärvat å Skrikheden och som avser att bereda möjlighet att upptaga och upplägga virke ur Särnasjön. Området, som i areal utgör 8 hektar 96 ar, är beläget å det hemskogsskifte Trävaruaktiebolaget Dalarne genom hemmansklyvning fått sig tilldelat under beteckning Pa¹ för de 129,28 reducerade bandland bolaget äger under hemmanet No. 40 Litt. Pa inom Särnabyns skifteslag, Särna socken. De villkor, som i gåvobrevet stadgats, skola av områdets nye ägare respekteras.

§ 3.

Bolaget förbinder sig att enligt fastställd plan fullfölja byggnadsarbetena å bolagets järnväg, så att densamma senast den 1 januari 1928 kan efter veder-

börlig avsyning öppnas för allmän trafik, och förbinder sig bolaget vidare att även efter nämnda dag utföra de kompletteringsarbeten, som kunna återstå, och särskilt i den mån de för järnvägen erforderliga expropriationsåtgärder ännu icke hunnit bringas till avslutning, fullfölja desamma och tillika ombesörja alla de åtgärder i övrigt, som kunna erfordras för erhållande så skyndsamt som möjligt av lagfart för bolaget å järnvägen.

§ 4.

Järnvägen tillträdes med äganderätt av svenska staten så snart lagfart å järnvägen blivit av Stockholms rådhusrätt meddelad för bolaget.

Svenska staten äger däremot redan tidigare eller så snart järnvägsbyggnaden i enlighet med bestämmelsen i nästföregående paragraf blivit färdigställd och efter vederbörlig avsyning förklarats kunna öppnas för allmän trafik, sålunda senast den 1 januari 1928, övertaga nyttjanderätten till järnvägen.

Äganderätten till det under § 2 överlättna området å Skrikheden tillträdes av svenska staten den 1 januari 1928.

§ 5.

Köpeskillingen för vad genom detta köpekontrakt överlåtits utgör fem miljoner femhundraåttiotusentvåhundrafyrtionio (5,580,249) kronor 67 öre.

Köpeskillingen likvideras sålunda, att

- | | | |
|--|-----------------|--------------|
| 1) bolaget befrias från skyldigheten att till statsverket återbetala det statslån, å vilket bolaget i kapital hittills uppburit | Kr. 4,797,334:— | |
| och å vilket lån räntan beräknas per den 31 december 1927 utgöra | Kr. 440,249:67 | 5,237,583:67 |
| 2) Staten utbetalar kontant till bolaget så snart bolaget styrkt, att lagfart å järnvägen blivit för bolaget meddelad av Stockholms Rådhusrätt, samt överlämnat köpebrev å järnvägen jämte gravationsbevis, utvisande att järnvägen är gravationsfri | Kr. 342,666:— | |
| | Summa Kronor | 5,580,249:67 |

§ 6.

I och med avslutandet av nu föreliggande kontrakt friskrives bolaget från vidare skyldighet enligt det kontrakt, som den 25 oktober/16 november 1922 upprättats mellan Kungl. Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen och bolaget, såvitt skyldigheterna hänföra sig till förrättning och amortering av det för järnvägsanläggningen erhållna statslånet, men skola kontraktets bestämmelser i övrigt, vilka hänföra sig till järnvägsanläggningens utförande och fullbordande samt kontroll å bolagets åligganden härvidlag, i tillämpliga delar lända till efter rättelse intill dess lagfart å järnvägen blivit meddelad.