

Nr 68.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående försäljning av Lindfors—Bosjöns järnväg; given Stockholms slott den 10 februari 1922.

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

GUSTAF.

Anders Örne.

Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 10 februari 1922.

Närvarande:

Statsministern och ministern för utrikes ärendena BRANTING, statsråden LINDQVIST, THORSSON, OLSSON, SANDLER, NOTHIN, SVENSSON, HANSSON, AKERMAN, LINDERS, ÖRNE.

Departementschefen, statsrådet Örne anför:

Genom resolution den 31 mars 1911 beviljade Kungl. Maj:t vissa personer koncession å järnväg av 0,600 meters spårvidd för godstrafik från Lindfors station å Bergslagernas järnväg till Bosjön i Värmlands län. Jämlikt Kungl. Maj:ts medgivande överläts denna koncession sedermera på Lindfors—Bosjöns järnvägsaktiebolag. För anläggning av berörda järnväg, varför kostnaden enligt fastställd kostnadsberäkning upptagits till 215,000 kronor, beviljade Kungl. Maj:t genom resolution den 8

Koncession å och statslän till järnväg mellan Lindfors och Bosjön.

Bihang till riksdagens protokoll 1922. 1 saml. 58 häft. (Nr 68.)

1

december 1911 ett lån å 100,000 kronor. Järnvägen öppnades för allmän godstrafik den 31 juli 1914. Sedermera erhöll bolaget genom resolution den 21 december 1917 tillstånd jämväl till persontrafik å järnvägen, men kunde bolaget emellertid ej fullgöra de villkor, som i sådant avseende blivit uppställda, vadan järnvägen ej öppnats för sådan trafik.

*Nedläggande
av trafiken
å järnvägen.*

Sedan bolaget nödgats träda i likvidation, medgav Kungl. Maj:t på framställning av bolaget genom resolution den 10 december 1920, att trafiken å järnvägen finge nedläggas under villkor att bolagets tillhörigheter så snart ske kunde och på möjligast förmånliga sätt försåldes genom likvidatorernas försorg samt att de vid försäljningen inflytande medlen i första hand användes till gäldande av statens fordran hos bolaget, vilken skulle anses vara genast förfallen till betalning.

*Statens för-
värvande av
järnvägen.*

Efter det fullmäktige i riksgäldskontoret anmält, att riksgäldskontoret vid den 5 februari 1921 verkställd offentlig auktion för statsverkets räkning inropat Lindfors—Bosjöns järnväg för en köpesumma av 100,000 kronor samt att statsverkets tillträde av järnvägen komme att ske den 1 mars 1921, har Kungl. Maj:t den 18 februari 1921 uppdragit åt järnvägsstyrelsen att å tillträdesdagen övertaga förvaltningen av järnvägsfastigheten samt att ombesörja försäljning av järnvägen med tillhörigheter på för statsverket förmånligaste sätt.

*Framställ-
ning av järn-
vägsstyrel-
sen om järn-
vägens för-
säljning.*

I skrivelse den 1 november 1921 har nu järnvägsstyrelsen i ämnet anfört följande:

»I anledning av Kungl. Maj:ts förenämnda beslut den 18 februari 1921 har efter verkställd värdering av ifrågavarande bana densamma offentligt utbudits genom annons i Tidning för leveranser till staten m. m. ävensom underhandsutbudande gjorts till vissa bolag, som antagits hava intresse av trafikens uppehållande, med resultat att ett köpeanbud å järnvägsfastigheten ingivits.

Innan styrelsen närmare ingår på detta anbud, anser sig styrelsen böra lämna några allmänna upplysningar rörande järnvägen ifråga.

Järnvägen, som har en längd av 27,9 km. och en spårvidd av 0,600 m., är framdragen i huvudsakligen nordlig sträckning mellan sjöarna Mången och Stora Böckeln förbi Västerud till norra ändan av sjön Alstern, samt går vidare förbi Forshyttan längs västra sidan av sjön Bosjön till Bosjöns bruk vid norra ändan av sistnämnda sjö. Å järnvägen finnas hållplatserna Böckesskog, Västerud, Alstern och Fors på ett avstånd från Lindfors av resp. 8,6 km., 13,2 km., 16,4 km. och 19,7 km.

I sitt utlåtande den 1 december 1920 över Lindfors—Bosjöns järnvägsaktiebolags i likvidation framställning om trafikens nedläggande framhöll styrelsen bland annat, att inkomsterna av trafikrörelsen även framgent torde komma att understiga utgifterna för densamma och än mindre kunde tänkas förslå till räntelikvid å bolagets skulder.

Rörande järnvägens trafik samt inkomster och utgifter under tiden 31 juli 1914—31 december 1919 får styrelsen hänvisa till följande tablå¹⁾:

Trafik	1914	1915	1916	1917	1918	1919	1920
Gods ton	3,000	5,450	5,450	5,450	5,510	2,480	
Inkomster kr.	9,500	15,701	18,610	20,531	33,521	21,274	14,506
Utgifter för drift	6,440	22,650	17,009	31,623	29,973	23,068	21,834
Överskott eller förlust (resp. + -)	+3,060	-6,949	+1,601	-11,092	+3,548	-1,794	-7,328

Vid ovanberörda genom styrelsens försorg verkställda värdering har järnvägsfastigheten uppskattats med hänsyn till såväl fortsatt drift som till ett nedläggande av densamma med realisering av byggnader och materiel m. m., varvid värdet beräknats till i runt tal 175,000 kronor respektive 78,000 kronor.

Det nu föreliggande köpeanbudet å järnvägen har avgivits av ett bolag, benämnt trafikaktiebolaget Bosjöbanan, vars verksamhet enligt bolagets stiftelseurkund skall hava till föremål att efter inköp eller arrende av järnvägen använda densamma på för bygden lämpligaste sätt, och enligt i avskrift företedd teckningslista hava aktier i detta bolag tecknats av omkring 500 personer i orten. Den erbjudna köpeskillingen utgör 15,000 kronor för järnvägsfastigheten med tillhörigheter. Med hänsyn till banans ringa bärkraftighet har bolaget för undvikande av de kostnader, som äro förenade med driften av en koncessionerad järnväg, för avsikt att icke upplåta järnvägen för allmän trafik.

Ett realiserande av den i järnvägsanläggningen ingående spår- och rullande materielen samt byggnader m. m. skulle visserligen vara väsentligt fördelaktigare för statsverket än en försäljning till den av bolaget erbjudna köpeskillingen, men då det, att döma av aktieteckningen till bolaget, bland ortsbefolkningen synes föreligga ett stort intresse för spårförbindelsens uppehållande, har styrelsen ansett, att, ehuru med viss uppoffring för staten, det understöd, som ligger i bibehållandet av den med enkla anspråk dock användbara järnvägen, bör lämnas ifrågavarande bygd.

För att berörda uppoffring från statens sida emellertid icke måtte komma att förfela sitt ändamål genom att järnvägsanläggningen med tillhörigheter möjligen efter försäljningen realiserades på sätt ovan angivits, har styrelsen ansett sig böra avfordra bolaget en förbindelse att, därest köpeanbudet antages och järnvägsanläggningen därefter skulle avyttras genom en realisering av däri ingående värden, till Kungl. Maj:t och kronan betala 85,000 kronor — eller skillnaden mellan ifrågavarande köpeskillning och statslånet — ävensom medgiva rätt till in-teckning till säkerhet härför i järnvägsfastigheten med förmånsrätt framför varje annan fordran. Dylik förbindelse har ock avgivits.

Då vidare järnvägen, som ovan nämnts, icke skulle såsom koncessionerad upplåtas för allmän trafik, men mark för ifrågavarande järnvägsanläggning förvärvats genom expropriation och rätt för de förra ägarna till den exproprierade marken eller dessas rättssinnehavare att återlösa denna mark enligt gällande expropriationslag skulle föreligga under viss tid framåt, har styrelsen införskaffat medgivande av samtliga vederbörande — med undantag av staten — om avstå-
ende av berörda lösningsrätt.»

¹⁾ Tablån har kompletterats med siffror för 1920, avseende tiden för likvidatorskapet ^{20/11} 1919—
^{28/3} 1921.

Under åberopande vad sålunda anförts hemställer järnvägsstyrelsen, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen att besluta försäljning av Lindfors—Bosjöns järnväg med tillhörigheter till trafikaktiebolaget Bosjöbanan för en köpeskilling av 15,000 kronor, att kontant erläggas å tillträdesdagen.

Länsstyrelsen i Värmlands län.

I utlåtande den 23 november 1921 har länsstyrelsen i Värmlands län, med överlämnande av tillstyrkande yttranden från vederbörande landsfiskaler, framhållit, att ifrågavarande järnvägsförbindelses upprätthållande finge anses vara av vikt och betydelse för orten och dess befolkning samt på grund härav förordad bifall till framställningen.

Fullmäktige i riksgäldskontoret.

Fullmäktige i riksgäldskontoret hava i yttrande den 1 december 1921 anført:

»Med hänsyn till det gagn, bibehållandet av ifrågavarande spårförbindelse skulle medföra för orten, samt det intresse, ortsbefolkningen i berörda avseende visat, vilja fullmäktige ej motsätta sig järnvägens överlåtande på trafikaktiebolaget Bosjöbanan för ett belopp av 15,000 kronor. Köpeskillingen torde bära inlevereras till riksgäldskontoret i avräkning på statens fordran för det utlämnade statslånet. Såsom villkor för överlåtelsen synes lämpligen bära föreskrivas medgivande av inteckning i järnvägsfastigheten till belopp och av innehåll järnvägsstyrelsen ifrågasatt. Den inteckning för statslånet, 100,000 kronor jämte ränta, som riksgäldskontoret alltjämt innehar, bör givetvis dödas i samband med beviljandet av den nya inteckningen och statens återstående fordran avskrivs.»

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

Härefter har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen den 28 januari 1922 avgivit utlåtande i ärendet och har därvid anført följande:

»Enligt järnvägsstyrelsens framställning skulle järnvägen icke betraktas som koncessionerad och icke upplåtas för allmän trafik, utan användas på för bygden lämpligaste sätt.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens årsberättelse för 1920 tabell 12 innehåller förteckning på en mängd järnvägar, som ej äro öppnade för allmän trafik. De trafikeras emellertid, styrelsen veterligt, alla för ägande bruks eller fabrikers egen räkning. Från här ifrågavarande synpunkt finnes egentligen endast två slag av järnvägstrafik, antingen för egen räkning eller för andras räkning, d. v. s. för en större eller mindre ort; och detta senare lär vara vad som kallas allmän trafik.

I föreliggande fall lär trafikaktiebolaget Bosjöbanan vara förhindrat att övertaga järnvägen annat än efter av Kungl. Maj:t meddelad särskild resolution; och även om en sådan kommer att innehålla bestämmelser av enklast möjliga slag, lär den dock bliva detsamma som koncession för järnvägen.

Det är också alldeles ofrånkomligt, att med avseende å järnvägen taga ställning till de för den vanliga allmänna järnvägstrafiken gällande bestämmelser, främst i fråga om tjänstgöringsreglemente, taxa och trafikstadga.

Det är tydligt, att trafik för en orsts del kan vara av så ytterst begränsad och anspråkslös art, att den är föga jämförlig med den vanliga allmänna järnvägstrafiken. Det är därför ingalunda på förhand givet, att all reglementering, som gäller vanlig allmän järnvägstrafik, skall tillämpas på en sådan järnväg som Lindfors—Bosjön blott därför, att den ej trafikeras för ägarens utan för ortens räkning. Ett av de viktigaste särdragen hos en dylik bana är, att den icke kan få ingå i den allmänna samtrafiken, då i motsatt fall det givetvis vore nödigt inordna banan under de allmängiltiga bestämmelserna.

Då det nu är nödvändigt, om banan fortfarande skall kunna trafikeras, att tillse, det betungande bestämmelser undvikas, anser väg- och vattenbyggnadsstyrelsen lämpligt att, vid uppgörande av ett förslag till ordnande av banans ställning, utgå från den förutsättningen, att i de vanliga koncessionerna eller i övrigt, så långt möjligt är, borttaga allt som icke berör säkerheten.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen anser sålunda, att Bosjöbanan bör kunna undantagas från järnvägstrafikstadgan.

I fråga om taxan torde ej vara nödigt, att förslag härtill underställes Kungl. Maj:t eller annan myndighet, utan synes tillräckligt med föreskrift, att avgörande i sista hand förbehålles Kungl. Maj:t.

Vad åter tjänstgöringsreglemente beträffar, så torde det ej låta sig göra att fullständigt avvara varje slag därav.

Likaså torde det vara nödigt att anordna besiktning av banan, innan den upplåtes för persontrafik.

Ej heller lär banan kunna drivas utan all slags uppsikt; utan föreslår därför styrelsen här nedan, att banan för framtiden ställes under styrelsens kontroll.

Järnvägen torde icke kunna undgå att innefattas under lag om ansvarighet för skada till följd av järnvägs drift, ej heller lag om järnvägsaktiebolag.

Med stöd av vad sålunda anförts och i övrigt i ärendet förekommit, hemställer väg- och vattenbyggnadsstyrelsen om bifall till försäljningsförslaget samt att följande bestämmelser måtte meddelas för järnvägen.

1) Det bolaget meddelade tillståndet utgör icke hinder för prövning i laga ordning av framdeles möjligen uppkommande frågor angående omläggning av vägar, som järnvägen övergår.

2) Järnvägsanläggningen med därtill hörande telegraf- och telefoninrättningar skall åtnjuta samma skydd, som enligt 19 kapitlet 11, 12, 13 och 22 §§ strafflagen tillkommer dylika av staten utförda anläggningar.

3) Järnvägen må öppnas för persontrafik endast efter av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen föranstaltad besiktning och enligt av styrelsen meddelat tillstånd; skolande härvid iakttagas, att besiktningen betalas av ämbetsverket såsom tjänsteförrättning för dess räkning.

4) Järnvägen skall vara underkastad uppsikt av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

5) Kungl. Maj:t förbehåller sig, där Kungl. Maj:t finner skäl, att meddela bestämmelser med avseende på järnvägens taxa.

6) Järnvägstrafikstadgan den 24 januari 1914 skall icke vara för järnvägen gällande.

7) Förevarande koncession må icke överlåtas på annan utan Kungl. Maj:ts samtycke.

8) Järnvägen får ej utgöra hinder för framdragande av andra kommuni-

kationsleder, som kunna komma att anläggas, eller andra allmännyttiga inrättningar, utan skall järnvägens ägare härutinnan vara underkastad de bestämmelser, som Kungl. Maj:t kan finna nödigt av sådan anledning meddela.

9) Svenska staten äger, därest så erfordras, att utefter järnvägen, utan ersättning till dennas ägare, anlägga och begagna telegraf- och telefonledning med därtill hörande inrättningar.

10) Det åligger koncessionshavaren att lämna väg- och vattenbyggnadsstyrelsen alla upplysningar angående järnvägen och dess trafikerande, som kunna äskas av bemälda styrelse.

11) Det åligger koncessionshavaren föranstalta, att ett efter järnvägens förhållanden lämpat förslag till tjänstgöringsreglemente inlämnas till järnvägsstyrelsen, som efter prövning av förslaget har att fastställa dylikt reglemente med iakttagande, att däri inflyta alla sådana bestämmelser i fråga om säkerhets- och försiktighetsmått vid handhavandet av bantågens gång, som kunna finnas erforderliga för trafikens betryggande.

12) I fråga om tolkningen av denna koncessions rätta mening är koncessionshavaren underkastad Kungl. Maj:ts avgörande.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen framhåller särskilt, att styrelsen även finner önskvärt, det den sålunda föreslagna anordningen kommer till stånd som ett försök.

I detta sammanhang måste styrelsen omförmäla nedanstående förhållande.

Järnvägen koncessionerades från början som endast godsbanan, men järnvägens första ägare sökte snart tillstånd till jämväl persontrafik. Sådant tillstånd meddelades även för Lindfors—Bosjöns järnvägsaktiebolag genom Kungl. Maj:ts resolution den 21 december 1917, varvid som villkor föreskrevs, bland annat, dels att väntskjul och för personvagnarna lämpade plattformar skulle anordnas vid järnvägens hållplatser, dels att taxa och tjänstgöringsreglemente för persontrafik skulle finnas fastställda.

Författningens besiktning hölls också för persontrafik, men på grund av de ekonomiska omständigheterna hade järnvägens ägare ej förmått utföra de föreskrivna plattformarna och väntskjulen. Något tillstånd till persontrafik varken söktes eller meddelades, och sedan kom järnvägens konkurs.

I protokollet från berörda besiktning hava besiktningsmännen meddelat, att till besiktningsmännen hade insänts utdrag av kommunalstämmoprotokoll, av vilket framginge, att befolkningen förklarat sig nöjd med de anordningar för persontrafik, som redan funnes vid järnvägen, ävensom för egen del anfört, att detta syntes vara den enda möjligheten för ortsbefolkningen att kunna begagna sig av järnvägen och att, då dels anordningarna vid byggnad och trafikering av denna järnväg, dels den låga tåghastigheten av 20 kilometer per timme avskiljde denna järnväg som en klass för sig, järnvägen icke syntes böra mätas med samma mått och påkalla samma säkerhetsföreskrifter som vanlig järnväg.

På grund härav hava besiktningsmännen tillstyrkt befrielse från utförandet av väntskjul och plattformar.

Det är nu visserligen givet, att trafikaktiebolaget Bosjöbanan, om detsamma blir ägare till järnvägen, icke är utan vidare bundet av de för gamla bolaget utfärdade resolutionerna, men det kunde ju ifrågasättas, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen skulle vara bunden av här omförmälda föreskrifter.

Styrelsen vill därför här tillägga, att styrelsen med härovan i punkter 1—12 framställt förslag avsett, att styrelsen ej skulle vara bunden av nu omnämnda resolution.»

Med hänsyn till de skäl, som av myndigheterna anförts för ifrågasvarande järnvägsförbindelses bibehållande, vill jag tillstyrka, att försäljning av järnvägen må äga rum till trafikaktiebolaget Bosjöbanan för den erbjudna köpesumman, ehuru givetvis ett förmånligare pris skulle kunnat erhållas, om de i järnvägen ingående värden realiserats. Den trafik, som av bolaget skulle bedrivas, torde emellertid få anses vara av sådan beskaffenhet, att koncession för järnvägen bör meddelas bolaget. Om villkoren härvid inskränkas till de bestämmelser, som väg- och vattenbyggnadsstyrelsen föreslagit och mot vilka jag i huvudsak ej har någon erinran, torde en sådan anordning ej komma att vid tillämpningen bliva i avsevärd mån betungande för bolagets ekonomi eller eljest medföra särskilda olägenheter för bolaget, helst föreskrifterna i järnvägstrafikstadgan enligt förslaget ej skulle gälla för järnvägen. Ehuru vid meddelande av dylik koncession bolaget ej lärer äga att utan särskilt tillstånd realisera de i järnvägen ingående värden, torde för att säkerställa ändamålet med järnvägens försäljande till bolaget böra, på sätt järnvägsstyrelsen föreslagit, såsom villkor föreskrivas, att bolaget, därest järnvägsanläggningen skulle avyttras genom dylik realisering, skall till Kungl. Maj:t och kronan inbetala 85,000 kronor ävensom till säkerhet härför lämna inteckning i järnvägen med förmånsrätt framför varje annan fordran. Köpeskillingen, 15,000 kronor, torde böra inlevereras till riksgäldskontoret i avräkning på statens fordran för det utlämnade statslånet, varemot åtgärder böra vidtagas för att bolaget befrias från att under annan än nyss angiven förutsättning gälda återstående lånebeloppet.

Med anledning av vad väg- och vattenbyggnadsstyrelsen anført beträffande giltigheten av Kungl. Maj:ts resolution den 21 december 1917 vill jag framhålla, att jag i likhet med styrelsen förutsätter, att densamma ej vidare är bindande.

På grund av vad sålunda förekommit får jag hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen medgiva,

att den staten tillhöriga järnvägen Lindfors—Bosjön i Värmlands län må försäljas till trafikaktiebolaget Bosjöbanan på de till statsrådsprotokollet nu anförda villkor.

Departementsschefen.

Kungl. Maj:ts proposition nr 68.

Till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan behagar Hans Maj:t Konungen lämna bifall samt förordnar, att proposition i ämnet av den lydelse, bilaga till detta protokoll utvisar, skall avlätas till riksdagen.

Ur protokollet:

Patrick Hamilton.
