

## Nr 170.

*Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående återbetalande av viss del av deposition till säkerhet för fullgörande av stadgade villkor för koncession å järnvägsanläggning från Älmeboda till Ingelstad; given Stockholms slott den 7 mars 1929.*

Kungl. Maj:t vill härmed, under åberopande av bilagda 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.**

*Th. Borell.*

---

*Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten i statsrådet å Stockholms slott den 7 mars 1929.*

N ä r v a r a n d e:

Statsministern LINDMAN, ministern för utrikes ärendena TRYGGER, statsråden WOHLIN, BESKOW, LUNDBIK, BORELL, VON STEYERN, MALMBERG, LINDSKOG, BISSMARK, JOHANSSON.

Departementschefen, statsrådet Borell anför:

Jag anhåller att få anmäla uppkommen fråga om återbetalande av viss del av det belopp, som nedsatts i statskontoret till säkerhet för fullgörande av stadgade villkor för koncession å järnvägsanläggning från Älmeboda till Ingelstad.

Den 30 december 1911 beviljade Kungl. Maj:t A. Roos jämte andra personer koncession å järnväg om 0.600 meters spårvidd från Älmeboda

*Bihang till riksdagens protokoll 1929. 1 saml. 139 häft. (Nr 170.)*

station å Eringsboda—Älmeboda järnväg till Ingelstads station å Växjö—Tingsryds järnväg. Därvid stadgade Kungl. Maj:t, bland andra villkor, *dels* att arbetet å järnvägsanläggningen skulle börja senast den 1 januari 1914 och därefter så bedrivs, att järnvägen i sin helhet kunde vara färdig att upplåtas för trafik senast den 1 januari 1916, *dels* att koncessionshavaren skulle före den 1 december 1913 till Kungl. Maj:t inlämna bevis, att han till säkerhet för fullgörande av stadgade villkor för koncessionen i statskontoret nedsatt ett belopp av tjugufemtusen kronor, antingen i kontanta penningar eller i sådana värdepapper, som kunde av Kungl. Maj:t godkännas, *dels* att koncessionen skulle anses förverkad, förutom i vissa angivna fall, varom här ej är fråga, jämväl i händelse den föreskrivna depositionen icke inom stadgad tid fullgjordes eller arbetet å järnvägsanläggningen icke på angivet sätt visades hava blivit påbörjat senast den 1 januari 1914, i vilket fall även en fjärdedel av depositionen skulle vara förverkad till svenska statskassan men vederbörande äga att återlyfta övriga tre fjärdedelar därav, *dels ock* att, sedan i statskontoret blivit styrkt, att järnvägen vore i allo fullbordad, avsynad och för trafik fullständigt upplåten, koncessionshavaren skulle äga återlyfta depositionen, därest den samma icke helt eller delvis förverkats.

Sedan till fullgörande av det i koncessionen stadgade villkoret angående deposition den 28 november 1913 till statskontoret överlämnats ett den 15 november 1913 av Sydsvenska Kreditaktiebolaget utfärdat, å statskontoret vederbörligen överlåtet depositionsbevis å tjugufemtusen kronor samt ovanbemälde Roos med en till Kungl. Maj:t ingiven skrift överlämnat bevis härom, förklarade Kungl. Maj:t den 19 december 1913, att det för koncession å ifrågavarande järnvägsanläggning stadgade villkor i fråga om nedsättande i statskontoret av ett belopp av tjugufemtusen kronor i penningar eller värdepapper finge anses vara behörigen fullgjort.

Därefter medgav Kungl. Maj:t den 2 september 1921, att koncessionen å omförmälda järnvägsanläggning finge överlåtas å Ingelstad—Älmeboda järnvägsaktiebolag.

Efter det ansökningar gjorts dels år 1913 och dels år 1921 om statslån för utförande av järnvägsanläggningen, sistnämnda gång till belopp av 600,000 kronor, fann Kungl. Maj:t den 30 september 1927 berörda ansökningar icke föranleda någon Kungl. Maj:ts åtgärd.

Beträffande det i koncessionen stadgade villkoret i fråga om tidpunkterna för järnvägsanläggningens påbörjande och färdigställande har Kungl. Maj:t på ansökning av koncessionshavaren gång efter annan meddelat anstånd med sagda villkors fullgörande, senast den 24 februari 1928, då Kungl. Maj:t föreskrev, att arbetet skulle vid stadgat äventyr påbörjas senast den 1 december 1928 och därefter så bedrivs, att järnvägen i sin helhet kunde vara färdig att upplåtas för trafik senast den 1 december 1930. I samband därmed föreskrev Kungl. Maj:t, att, därest bolaget skulle finna ytterligare anstånd med fullgörande av ifrågavarande koncessionsvillkor er-

forderligt, bolagets ansökan om sådant anstånd skulle vara åtföljd av fullständig utredning angående sättet för och möjligheten av att ekonomiskt säkerställa järnvägsanläggningens utförande.

I en till Kungl. Maj:t ingiven skrift har *Ingelstad—Älmeboda aktiebolag i likvidation* anført följande:

Av fullmäktige i riksgäldskontoret särskilt utsedda utredningsmän med uppdrag att undersöka förutsättningarna för statslån till järnvägsaktiebolaget hade i en till fullmäktige avgiven promemoria uttalat, att ett till 300,000 kronor nedsatt statslån tilläventyrs skulle kunna ifrågasättas, därest med Nättraby—Alnaryd—Eringsboda järnvägsaktiebolag träffades överenskommelse om trafikering genom nämnda bolags försorg av Ingelstad—Älmeboda järnväg på sådana villkor, att detta iklädde sig garanti för driftens uppehållande å sagda järnväg och för fullgörande av annuiter å för järnvägsbyggnaden upptagna lån. Med föranledande härav hade styrelsen för Ingelstad—Älmeboda järnvägsaktiebolag gjort framställning i berörda hänseende till förstnämnda bolags styrelse, men hade denna förklarad, att Nättraby—Alnaryd—Eringsboda järnvägsaktiebolag icke kunde åtaga sig någon dylik garanti.

Enär vid sådant förhållande frågan om erhållande av något som helst statslån måste anses hava definitivt förfallit samt någon möjlighet att på annat sätt anskaffa de för järnvägsanläggningens utförande utöver aktiekapitalet erforderliga medel ej förefanns och enär således det ändamål, varför järnvägsaktiebolaget bildats, ej kunde realiseras, hade aktieägarna, på styrelsens förslag, å bolagstämmor den 30 juni och den 22 augusti 1928 beslutat, att bolaget skulle träda i likvidation, vilket beslut blivit den 7 september 1928 intaget i aktiebolagsregistret.

Härefter hade bolaget, under åberopande av att detsamma trätt i likvidation, hos statskontoret anhållit, att det hos statskontoret nedsatta beloppet av 25,000 kronor måtte ställas till bolagets disposition, men hade statskontoret med hänsyn till bestämmelserna i koncessionen funnit sig endast kunna medgiva utanordnande till bolaget av ett belopp, motsvarande tre fjärdedelar av det nedsatta beloppet, eller 18,750 kronor, varemot återstående 6,250 kronor skulle på grund av samma bestämmelser anses vara den 1 december 1928 förverkade.

Bolagets underlåtenhet att ställa sig till efterrättelse föreskriften om arbetets å järnvägsanläggningen påbörjande inom viss tid hade sålunda icke berott på tredska från bolagets sida eller försummelse i att söka anskaffa de för arbetets å järnvägsanläggningen utförande erforderliga medel utan haft sin orsak i omständigheter, varöver bolaget ej kunnat råda.

Under åberopande av vad sålunda anförts har bolaget hemställt, att bolaget måtte återfå hela det i statskontoret nedsatta beloppet, 25,000 kronor.

*Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* har i utlåtande den 1 mars 1929 anført följande:

I fråga om betydelsen av den i järnvägskoncessionerna förekommande bestämmelsen om deposition och dess förverkande i vissa fall ville väg- och vattenbyggnadsstyrelsen framhålla, hurusom vite kunde vara befogat för den händelse järnväg icke på föreskrivet sätt fullbordades, i det att ett järnvägs-

aktiebolag, som erhållit trafiktillstånd, mycket väl skulle kunna tänkas sedan underlåta att göra järnvägen fullt färdig till avsyning. Däremot syntes vite för att ett järnvägsföretag icke kunde igångsättas vara ganska omotiverat. Att koncessionshavarna arbetat för en järnväg och gjort sitt bästa för dess förverkligande, syntes uppenbarligen ej böra medföra någon som helst bestraffning för den händelse deras ansträngningar skulle vara förgäves och planerna på järnvägen måste uppgivas.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen hade också vid sin behandling av den s. k. trafiksäkerhetskommitténs betänkande haft tillfälle att yttra sig i denna fråga och därvid i utlåtande den 1 augusti 1914 uttalat, att denna vitesbestämmelse syntes fullkomligt gagnlös. Det torde kunna tilläggas, att den ej ens syntes vare sig rättvis eller billig. Slutligen ville styrelsen fästa uppmärksamheten därpå, att de flesta koncessionshavare, så länge deras järnvägsfråga vore oviss, alls icke brukade verkställa någon deposition utan sökte uppskov därmed samtidigt med uppskov för järnvägens påbörjande. Därest järnvägen så ej komme till stånd utan koncessionen förverkades, undginge dylik koncessionshavare vitet utan vidare. Det kunde ej heller vara rimligt, att en koncessionshavare, som i fråga om depositionen fullgjort koncessionens föreskrift, skulle komma i sämre ställning än den, som icke fullgjort samma föreskrift.

På grund av det anförda har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen hemställt om bifall till ansökningen.

*Statskontoret* har i utlåtande den 2 mars 1929, under erinran om Kungl. Maj:ts beslut den 19 mars 1926 angående tillstånd för Klinte järnvägsaktiebolag i likvidation att utbekomma för järnvägsanläggning från Klintehamn till Klintebys och Snögrinda verkställd deposition, hemställt om bifall till föreliggande ansökning. Statskontoret har därvid anført, att ärendet, såsom ägt rum i fråga om den av Klinte järnvägsaktiebolag i likvidation gjorda ansökningen, borde underställas riksdagens prövning.

Departements-  
chefen.

Av vad ovan anförts framgår, att järnvägsanläggningen från Älmeboda till Ingelstad icke påbörjats inom föreskriven tid. Enligt koncessionsvillkoren är alltså koncessionen å järnvägen numera förfallen och en fjärdedel av den verkställda depositionen eller 6,250 kronor förverkad till kronan. Med hänsyn till de i ärendet upplysta omständigheterna anser jag dock lika med väg- och vattenbyggnadsstyrelsen samt statskontoret, att statsverket bör avstå från sin rätt till ifrågavarande del av depositionen, så att beloppet i fråga må kunna återbetalas till Ingelstad—Älmeboda järnvägsaktiebolag i likvidation. Såsom tidigare i liknande fall ägt rum, senast i det av statskontoret omförmälda ärendet (Kungl. Maj:ts proposition nr 40 till 1926 års riksdag), torde förövarande ärende böra underställas riksdagens prövning.

Jag får alltså hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen medgiva,

att den omständigheten, att arbetet å järnvägsanläggning från Älmeboda till Ingelstad, vara koncession beviljats den 30 september 1911, icke blivit påbörjat inom

föreskriven tid, ej må utgöra hinder för att till Ingelstad—Älmeboda järnvägsaktiebolag i likvidation återbetala den till följd av nämnda omständighet till kronan förverkade delen, sextusentvåhundrafemtio kronor, av det belopp å tjugufemtusen kronor, vilket till säkerhet för fullgörande av för koncessionen stadgade villkor nedsatts i statskontoret.

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

Ur protokollet:

*Waldemar Wiens.*