

Nr 86.

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 Hosjö till Linghed; given Stockholms slott den 13 februari 1931.

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.

Ola Jeppsson.

Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten i statsrådet å Stockholms slott den 13 februari 1931.

Närvarande:

Statsministern EKMAN, ministern för utrikes ärendena friherre RAMEL, statsråden GÄRDE, HAMRIN, VON STOCKENSTRÖM, STADENER, GYLLENSWÄRD, LARSSON, HOLMBÄCK, JEPSSON, HANSÉN, RUNDQVIST.

Departementschefen, statsrådet Jeppsson anmäler 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 Hosjö till Linghed, samt anför:

Den 14 april 1916 beviljade Kungl. Maj:t F. Holmquist jämte andra personer koncession å järnväg om 1.435 meters spårvidd från Hosjö station å Gävle—Dala
Bihang till riksdagens protokoll 1931. 1 saml. 72 häft. (Nr 86.) 351 81

järnväg till Gropsveden med förbindelselinje av 0.891 meters spårvidd mellan Gropsveden och Lingsheds station å Dala—Ockelbo järnväg. Därvid stadgade Kungl. Maj:t, bland andra villkor, *dels* att arbetet å järnvägsanläggningen skulle börja senast den 1 april 1917 samt därefter så bedrivas, att järnvägen i sin helhet kunde vara färdig att upplåtas för trafik senast den 1 april 1919. *dels* att koncessionshavaren skulle före den 1 mars 1917 till Kungl. Maj:t inlämna bevis, att han till säkerhet för fullgörandet av stadgade villkor för koncessionen i statskontoret nedsatt ett belopp av fyrtiotusen 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 fullgjordes inom stadgad tid eller arbetet å järnvägsanläggningen icke på angivet sätt visades hava blivit påbörjat senast den 1 april 1917, i vilket fall även en fjärdedel av det deponerade beloppet 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 fullständigt upplåten för trafik, koncessionshavaren skulle äga återlyfta depositionen, därest densamma icke helt eller delvis förverkats.

Sedan till uppfyllande av det i koncessionen stadgade villkoret angående deposition till statskontoret överlämnats tio av Kopparbergs enskilda bank utfärdade, å statskontoret vederbörligen överlätna depositionsbevis å tillhoppa fyrtiotusenettundra kronor samt till Kungl. Maj:t ingivits bevis härom, förklarade Kungl. Maj:t den 23 april 1917, att berörda villkor finge anses vara behörigen fullgjort.

Därefter godkände Kungl. Maj:t den 19 juni 1919 till Hosjö—Lingsheds järnvägsaktiebolag gjord överlåtelse av förenämnda koncession.

På framställning av nämnda bolag medgav statskontoret den 12 juni 1923 utbyte av de nedsatta depositionsbevisen mot två av Kopparbergs enskilda bank — dåmera övertagen av aktiebolaget Göteborgs bank — den 1 mars 1918 utfärdade, å statskontoret överlätna depositionsbevis, vartdera å tjugutusen kronor.

Beträffande det i koncessionen stadgade villkoret i fråga om tidpunkten för järnvägsanläggningens påbörjande och färdigställande har Kungl. Maj:t på ansökning av koncessionshavaren gång efter annan meddelat anstånd med sagda villkors fullgörande, senast den 6 juni 1930, då Kungl. Maj:t föreskrev, att arbetet å järnvägen skulle påbörjas senast den 1 april 1931 och därefter så bedrivas, att järnvägen i sin helhet kunde vara färdig att upplåtas för trafik senast den 1 april 1933.

I en till Kungl. Maj:t ingiven skrift har *Hosjö—Lingsheds järnvägsaktiebolag i likvidation* anfört, bland annat, följande:

Då bolaget nödgats år efter år hos Kungl. Maj:t begära uppskov med järnvägsbyggnaden, har detta i främsta rummet sin orsak däruti, att bolagets kapital till följd av det inträffade världskriget och dess efterverkningar befunnits otillräckligt, särskilt i betraktande därav att — på grund av det statsfinan

siella läget — sedvanligt statslån icke varit att påräkna. På grund av dessa förhållanden har järnvägsprojektet icke kunnat förverkligas.

En annan omständighet, som varit ägnad att ingiva betänkligheter vid strävandena att fullfölja företaget, har tillkommit genom den under senare år i stark utveckling varande motortrafiken, som haft till följd, att delade meningar om järnvägens berättigande över huvud taget alltmera gjort sig gällande bland de för järnvägsfrågan förut intresserade kommunerna och enskilda. Sålunda väckte Sundborns kommunalfullmäktige redan vid bolagsstämman år 1927 förslag om bolagets trädande i likvidation. Förslaget härom avlogs visserligen såväl vid nämnda tillfälle som under bolagsstämmorna åren 1928 och 1929, då samma framställning förnyades.

Äsikten att järnvägsprojektet huvudsakligen tack vare motortrafikens framsteg icke borde fullföljas har emellertid alltmera stadgats, och å bolagsstämmorna den 1 och 29 november 1930 beslutades, att bolaget skulle träda i likvidation.

Med anmälan härom hava bolagets likvidatorer hemställt, att Kungl. Maj:ta måtte berättiga bolaget att återbekomma den av bolaget till säkerhet för koncessionsvillkorens fullgörande hos statskontoret nedsatta depositionen.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har i utlåtande den 4 februari 1931 anförd följande:

I fråga om betydelsen av den i järnvägskoncessionerna förekommande bestämmelsen om deposition och dess förverkande i vissa fall vill väg- och vattenbyggnadsstyrelsen framhålla, hurusom vite kan vara befogat för den händelse järnväg icke på föreskrivet sätt fullbordas, i det att ett järnvägsaktiebolag, som erhållit trafiktillstånd, mycket väl skulle kunna tänkas sedan underlåta att göra järnvägen fullt färdig till avsyning. Däremot synes vite för att ett järnvägsföretag icke kan igångsättas vara ganska omotiverat. Att koncessionshavarna arbetat för en järnväg och gjort sitt bästa för dess förverkligande synes 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 tillfälle att yttra sig i denna fråga och uttalade i utlåtande den 1 augusti 1914, att denna vitesbestämmelse syntes fullkomligt gagnlös. Det torde kunna tilläggas, att den ej ens synes vare sig rättvis eller billig. Slutligen vill styrelsen fästa uppmärksamheten därpå, att de flesta koncessionshavare, så länge deras järnvägsfråga är oviss, alls icke bruka verkställa någon deposition utan söka uppskov därmed samtidigt med uppskov för järnvägens påbörjande. Därest järnvägen så ej kommer till stånd, utan koncessionen förverkas, undgår dylik koncessionshavare vitet utan vidare. Det kan ej heller vara rimligt, att en koncessionshavare, som i fråga om depositionen fullgjort koncessionens föreskrift, skall komma i sämre ställning än den, som icke fullgjort samma föreskrift.

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

Statskontoret har i utlåtande den 10 februari 1931, under erinran om Kungl. Maj:ts beslut den 26 april 1929 angående återbetalande av viss del av deposition till säkerhet för fullgörande av stadgade villkor för koncession å järnvägsanläggning från Älmeboda till Ingelstad, hemställt om bifall till förevarande

framställning. Statskontoret har därjämte framhållit, att ärendet syntes böra, såsom i föregående liknande fall ägt rum, underställas riksdagens prövning.

Departements-
chefen.

Av vad nu anförts framgår, att järnvägsanläggningen från Hosjö till Lingshed icke kommer att påbörjas inom föreskriven tid. Enligt koncessionsvillkoren kommer alltså koncessionen att förfalla den 1 april 1931 och en fjärdedel av den verkställda depositionen eller 10,000 kronor att samtidigt förverkas 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 efter nämnda dag återbetalas till Hosjö—Lingsheds järnvägsaktiebolag i likvidation. Såsom tidigare i liknande fall ägt rum, senast i det av statskontoret omförmälda ärendet (Kungl. Maj:ts proposition nr 170 till 1929 års riksdag), torde förevarande 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 Hosjö till Lingshed, varå koncession beviljats den 14 april 1916, icke påbörjas inom föreskriven tid, ej må utgöra hinder för att till Hosjö—Lingsheds järnvägsaktiebolag i likvidation efter den 1 april 1931 återbetala den till följd av nämnda omständighet till kronan förverkade delen, tiotusen kronor, av det belopp å fyrtiotusen kronor, vilket till säkerhet för fullgörande av för koncessionen stadgade villkor nedsatts i statskontoret.

Till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan 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:

F. Wessberg.