

Nr 138.

Av herr **Gränebo m. fl.**, *angående utredning av frågan om fortsatt utbyggnad av Mönsterås—Fagerhults järnväg.*

Med den utveckling av trafiken, som ägt rum under åren före världskriget, får väl byggandet av nya järnvägar i stort sett anses avslutat i vårt land. Vad som återstår torde i stort sett vara att genom ombyggnad av det smalspåriga järnvägsnätet till normalspårigt förbättra kommunikationerna i de delar av landet, där så kan vara av behovet påkallat.

En kungl. kommitté har även fått till uppgift att företaga en utredning av de härmed sammanhängande frågorna.

Men även om, såsom ovan påpekats, behovet av järnvägsförbindelser i stort sett är tillfredsställt, torde dock vissa kompletteringar av det redan befintliga järnvägsnätet för att åstadkomma bättre förbindelseleder vara av behovet påkallade.

Inom Kalmar län ha samtliga järnvägar tillkommit på initiativ av länets befolkning. Denna befolkning har gjort ganska betydande ekonomiska uppoffringar för att skaffa erforderliga järnvägsförbindelser. I vissa fall ha medlen icke räckt till att fullfölja den ursprungliga byggnadsplanen. Så är t. ex. fallet med Mönsterås—Fagerhult järnväg. Denna tillkom i början av detta århundrade och utbyggdes i flera etapper fram till Fagerhult. Men här avstannade bygget av brist på medel. Ursprungligen var avsikten att vinna anknytning till Hultsfred—Växjö järnväg vid Triabo. Den återstående planerade sträckan är endast ca 15 km.

Järnvägen i fråga har haft stor betydelse för utvecklingen i de orter densamma genomlöper. Ortsbefolkningen har vunnit bättre avsättning för sina produkter och bättre tillförsel av nödvändighetsvaror. De i dessa trakter förefintliga vattenfallen ha utbyggts, och kraften har tagits i anspråk för industrier av olika slag.

Huvudsakligen är det träindustrier, som på ett naturligt sätt bygga på ortens egna naturtillgångar. Härvid har en ganska stor del av traktens befolkning vunnit arbete och utkomst. Inkomsterna, inte bara för den enskilde utan även för kommunerna, ha avsevärt påverkats av dessa industrier.

Men förbindelse saknas fortfarande med norra länsdelens smalspåriga järnvägsnät, vilket i viss mån hämmar utvecklingen i dessa trakter. Då numera staten övertagit så gott som samtliga järnvägar inom södra länsdelen, förväntar länets befolkning, att åtgärder vidtagas för utbyggande av den återstående sträckningen fram till Hultsfred—Växjö järnväg. Lämplig anknytningspunkt torde vara den förut nämnda stationen Triabo, men annan lämplig sådan kan givetvis tänkas. Lämpligt vore att 1943 års järnvägskommitté, som har till uppgift att föreslå åtgärder för rationalisering och ombyggnad

av det smalspåriga järnvägsnätet, erhåller i uppdrag att i samband härmed upptaga denna fråga till behandling.

Med anledning av vad som ovan anförts hemställes,

att riksdagen hos Kungl. Maj:t ville anhålla, att frågan om fortsatt utbyggnad av Mönsterås—Fagerhult järnväg, så att lämplig anknytning vinnes till Hultsfred—Växjö järnväg, överlämnades till 1943 års järnvägskommitté för utredning.

Stockholm den 23 januari 1945.

C. P. V. Gränebo.

Arthur Heiding.

Axel Mannerskantz.

Ruben Wagnsson.
