

nans förvärvande ingår därutöver utskiftningskatt å cirka 2 500 000 kronor, vilket belopp emellertid skulle täckas av statens järnvägars driftmedel i den mån vid övertagandet erhållna likvida medel ej förslå för ändamålet.

Med bifall till propositionen har riksdagen *dels* bemyndigat Kungl. Maj:t att vidtaga erforderliga åtgärder för att Stockholm—Västerås—Bergslagens nya järnvägsaktiebolag skall träda i likvidation, *dels* föreskrivit, att Stockholm—Västerås—Bergslagens järnvägar skola från och med den 1 juli 1945 införlivas med statens järnvägar, *dels ock* till Förvärv av Stockholm—Västerås—Bergslagens järnvägar för budgetåret 1945/46 under statens affärsverksfonder, statens järnvägar, anvisat ett investeringsanslag av 10 735 600 kronor.

Stockholm den 12 maj 1945.

Med undersåtlig vördnad.

Nr 211.

Godkänd av första kammaren den 12 maj 1945.

Godkänd av andra kammaren den 12 maj 1945.

Riksdagens skrivelse till Konungen i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående ombyggnad av järnvägslinjen Harmånger—Bergsjö till normalspår.

(Statsutskottets utlåtande nr 107.)

Till Konungen.

I propositionen nr 107 har Kungl. Maj:t, under återopande av bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för den 23 februari 1945, föreslagit riksdagen att, med godkännande av ett vid propositionen fogat avtal, besluta, att järnvägslinjen Harmånger—Bergsjö skall med anlitande av Bergsjö bredspårskonstföretag byggas till normalspår.

Förevarande proposition innefattar förslag rörande ombyggnad till bredspårig av den 20 km långa Bergsjöbanan för en kostnad av cirka 1 000 000 kronor.

Genom anläggningen av ostkustbanan kom den sydliga delen av den tidigare befintliga smalspåriga järnvägen Hudiksvall—Bergsjö att ingå i nämnda normalspåriga bana och därmed att bortfalla. I samband med ostkustbanans iråskade obestånd övertog staten år 1933 sagda bana, varvid Bergsjöbanan också kom att övergå på staten. De sakkunniga för ostkustbanans inlösen uttalade i sitt samma år avgivna betänkande, att något krav på Bergsjöbanans breddning ej kunde på grund av tidigare med banans intressenter ingångna avtal riktas mot staten. Överhuvud taget kan, såsom nämnda sakkunniga liksom också tidigare 1926 års riksdag framhållit, viss tvekan hysas, om de trafikekonomiska betingelserna äro tillräckligt gynnsamma för att motivera banans ombyggnad till normalspårig.

Utan att emellertid nu ingå på den närmare innebörden av de juridiska förpliktelser, som staten genom ostkustbanans övertagande kan hava iklätt sig gentemot Bergsjöbanans intressenter, anser riksdagen starka billighetsskäl tala för ett bifall till propositionens förslag. Beträffande såväl skogstillgångar som andra naturliga produktionsförutsättningar synes den desslikes ovanligt rikt befolkade Bergsjöbygden vara rätt lyckligt lottad. De omlastningar vid övergångsstationen Harmånger och de övriga olägenheter, som de nuvarande olika spårvidderna medföra, måste tvivelsutan verka hämmande på samfärdsel och näringsliv. Av de omfattande utredningar som från orten förebragts framgår, att denna tracts förseende med järnvägskommunikationer av en mera tidsenlig och normal standard skulle med största sannolikhet verka i hög grad utvecklingsbefrämjande.

Med bifall alltså till propositionen har riksdagen, med godkännande av det vid propositionen fogade avtalet, beslutat, att järnvägslinjen Harmånger—Bergsjö skall med anlitan av Bergsjö bredspårsfond av staten ombyggas till normalspår.

Stockholm den 12 maj 1945.

Med undersåtlig vördnad.

Nr 212.

Godkänd av första kammaren den 12 maj 1945.

Godkänd av andra kammaren den 12 maj 1945.

Riksdagens skrivelse till Konungen i anledning av väckta motioner angående fortsatt utbyggnad av statsbanan Mönsterås—Fagerhult.

(Statsutskottets utlåtande nr 108.)

Till Konungen.

I de likalydande motionerna I:138 och II:264 har hemställts, att riksdagen hos Kungl. Maj:t ville anhålla att frågan om fortsatt utbyggnad av Mönsterås—Fagerhult järnväg, så att lämplig anknötning vinnes till Hultsfred—Växjö järnväg, överlämnades till 1943 års järnvägskommitté för utredning.

Över motionerna har, efter därom av riksdagens vederbörande utskott i vederbörlig ordning gjord framställning, järnvägsstyrelsen den 26 februari 1945 avgivit yttrande.

Såsom i motionerna framhålles ha järnvägarna inom Kalmar län tillkommit på enskilt initiativ. Trots lokalt gjorda betydande uppoffringar har länet ej kunnat erhålla ett bannät av samma kapacitet som de trakter av riket, där staten sörjt för järnvägskommunikationerna. Den i motionerna avsedda, i västlig huvudriktning löpande, 70 km. långa Mönsteråsbanan slutar sålunda mitt i