

Med åberopande av vad riksdagen sålunda anfört, får riksdagen anmäla, att riksdagen, med bifall till propositionen, *dels* beslutat, att aktierna i Nässjö—Oskarshamns nya järnvägsaktiebolag ävensom Eksjö—Österbymo och Vetlanda järnvägar må på avtalade villkor förvärvas av staten, *dels* bemyndigat Kungl. Maj:t att vidtaga erforderliga åtgärder för Nässjö—Oskarshamns nya järnvägsaktiebolags trädande i likvidation, *dels* föreskrivit att Nässjö—Oskarshamns, Eksjö—Österbymo och Vetlanda järnvägar skola från och med den 1 januari 1946 införlivas med statens järnvägar, *dels* ock till Förvärv av aktier i Nässjö—Oskarshamns nya järnvägsaktiebolag för budgetåret 1945/46 under statens affärsverksfonder, statens järnvägar, anvisat ett investeringsanslag av 8 400 000 kronor.

Stockholm den 12 maj 1945.

Med undersätlig vörndnad.

Nr 210.

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 införlivande i statsbanenätet av Stockholm—Västerås—Bergslagens järnvägar.

(Statsutskottets utlåtande nr 106.)

Till Konungen.

I propositionen nr 130 har Kungl. Maj:t, under åberopande av bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för den 2 mars 1945, föreslagit riksdagen att *dels* bemyndiga Kungl. Maj:t att vidtaga erforderliga åtgärder för att Stockholm—Västerås—Bergslagens nya järnvägsaktiebolag skall träda i likvidation, *dels* föreskriva, att Stockholm—Västerås—Bergslagens järnvägar skola från den 1 juli 1945 införlivas med statens järnvägar, *dels* ock till Förvärv av Stockholm—Västerås—Bergslagens järnvägar för budgetåret 1945/46 å kapitalbudgeteten under Statens affärsverksfonder, Statens järnvägar, anvisa ett investeringsanslag av 10 735 600 kronor.

Sedan vid 1944 års riksdag beslut fattats om förstatligande av Stockholm—Västerås—Bergslagens järnväg ha nu så gott som samtliga aktier i järnvägsaktiebolaget förvärvats av staten. Förevarande proposition avser endast de förvaltnings- och räkenskapstekniska åtgärder, som äro förknippade med banans direkta införlivning i statsbanenätet.

Till ifrågavarande förvärv beviljades vid 1944 års riksdag ett belopp av 25 200 000 kronor, motsvarande vederlaget för samtliga aktier. För täckning därutöver av bolagets återstående skulder har det av budgettekniska skäl ansetts lämpligt, att anslag å 10 735 600 kronor nu anvisas. Bland kostnaderna för ba-

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 bredspårsfond av staten ombyggas 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.