

STATENS OFFENTLIGA UTREDNINGAR 1948:9  
KOMMUNIKATIONSDEPARTEMENTET



# BETÄNKANDE

RÖRANDE

## SVERIGES SMALSPÅRIGA JÄRNVÄGAR

AVGIVET AV

*1943 års järnvägskommitté*

*DEL III*

SMALSPÅRIGA JÄRNVÄGAR I ÖSTRA SMÅLAND  
OCH ÖSTERGÖTLAND

---

S T O C K H O L M

1 9 4 8

# Statens offentliga utredningar 1948

## Kronologisk förteckning

1. Betänkande med förslag rörande organisation och avlöningsförhållanden m. m. vid lantmäteristyrelsen och länslantmäterikontoren. Idun. 120 s. Jo.
2. Betänkande med utredning och förslag rörande organisationen av verksamheten för jordbrukets yttre och inre rationalisering. Idun. 220 s. Jo.
3. Betänkande med förslag till ändrad butikstängningslagstiftning. Norstedt. 148 s. I.
4. Markutredningen. 1. Betänkande med förslag till vissa ändringar i expropriationslagstiftningen. Marcus. 169 s. Ju.
5. Trädgårdsundervisningen. Norstedt. 200 s. Jo.
6. Elkraftutredningens redogörelse nr 2:6—7. Redogörelse för detaljdistributörerna samt deras kraftkostnader och priser vid distribution av elektrisk kraft. Jönköpings län och Kronobergs län. Beckman. 75 s. K.
7. Parlamentariska undersökningskommissionen angående flyktingärenden och säkerhetstjänst. 3. Betänkande angående säkerhetstjänstens verksamhet. Norstedt. 490 s. I.
8. Betänkande med förslag till ny Kungl. Maj:ts förordning angående explosiva varor m. m. Norstedt. 232 s. H.
9. Betänkande rörande Sveriges smalspåriga järnvägar. Del 3. Smalspåriga järnvägar i Östra Småland och Östergötland. Idun. 243 s. K.

Anm. Om särskild tryckort ej anges, är tryckorten Stockholm. Bokstäverna med fetstil utgöra begynnelsebokstäverna till det departement, under vilket utredningen avgivits, t. ex. E. = ecklesiastikdepartementet. Jo. = jordbruksdepartementet.

STATENS OFFENTLIGA UTREDNINGAR 1948: 9  
KOMMUNIKATIONSDEPARTEMENTET



# BETÄNKANDE

RÖRANDE

## SVERIGES SMALSPÅRIGA JÄRNVÄGAR

AVGIVET AV

*1943 års järnvägskommitté*

*DEL III*

SMALSPÅRIGA JÄRNVÄGAR I ÖSTRA SMÅLAND  
OCH ÖSTERGÖTLAND

STOCKHOLM 1948

IDUNS TRYCKERI AKTIEBOLAG, ESSELIE AB

717079



REPORT  
ON THE  
PROGRESS OF THE  
WORK DURING THE YEAR 1901

Presented to the  
General Meeting of the  
Society on the 15th of  
January 1902

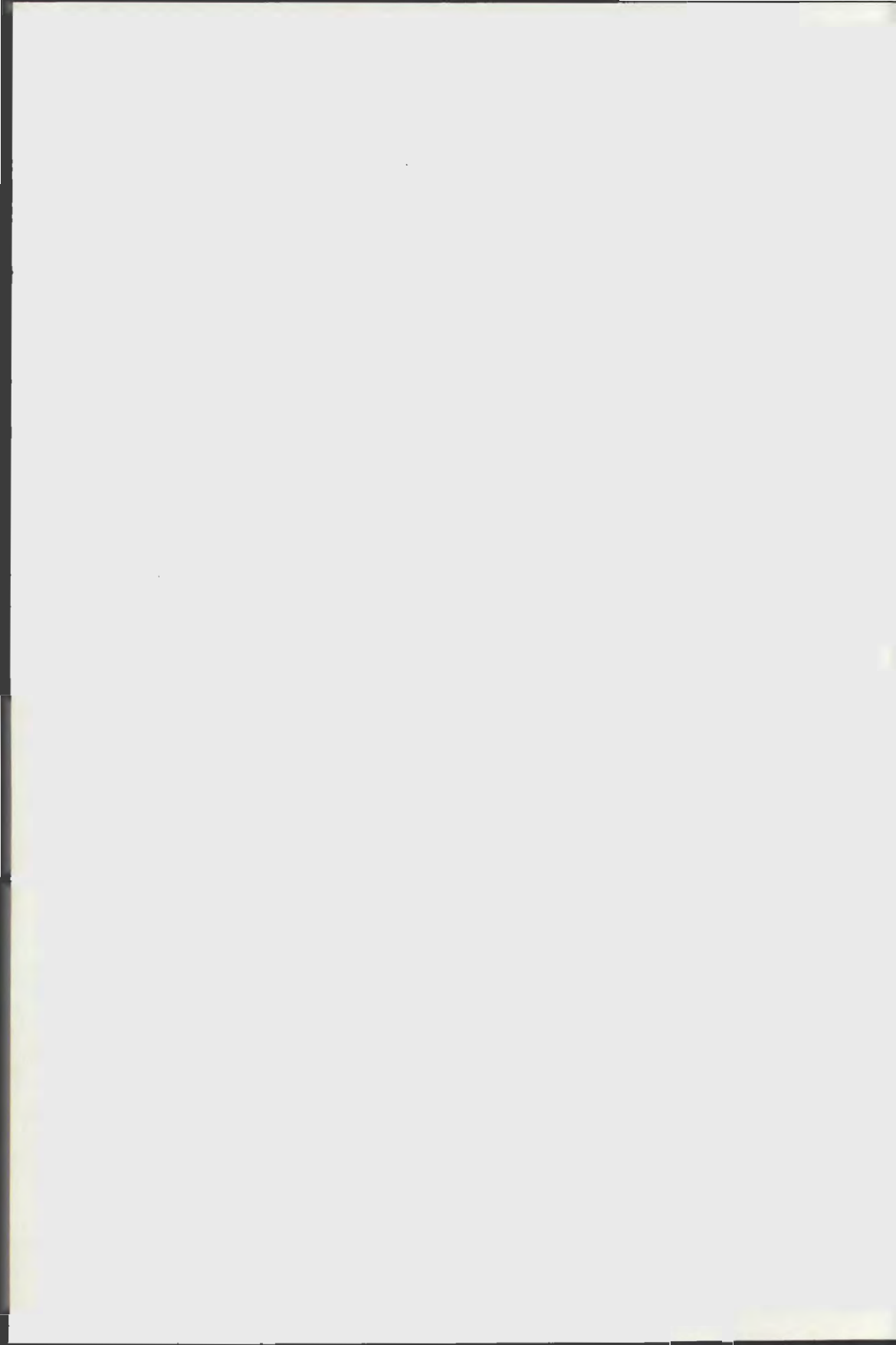
By the  
Council

## INNEHÅLLSFÖRTECKNING

	Sid.
<i>Skrivelse till Herr Statsrådet och Chefen för Kungl. Kommunikationsdepartementet</i> .....	7
Kap. I. Historik över de smalspåriga järnvägarna i Småland och Östergötland .....	9
Kap. II. Allmän översikt av kommunikationerna inom de smalspåriga Smålands- och Östgötajärnvägarnas trafikområden.....	23
A. Smålandsjärnvägarnas trafikområden.....	23
B. Östgötajärnvägarnas trafikområden .....	26
C. Landsvägstrafiken .....	29
D. Landsvägarnas framtida utbyggnad .....	31
Kap. III. Teknisk beskrivning av de smalspåriga Smålands- och Östgötajärnvägarna .....	37
A. Smålandsjärnvägarna .....	37
B. Östgötajärnvägarna .....	40
Kap. IV. Trafikomfattningen på de smalspåriga järnvägarna i Småland och Östergötland .....	43
A. Smålandsjärnvägarna .....	43
B. Östgötajärnvägarna .....	53
C. Trafikinkomsterna och deras utveckling .....	58
Kap. V. Jämförelse mellan kostnaderna för drift, underhåll och förnyelse vid olika spårvidder.....	60
Kap. VI. Medelsbehov m. m. vid olika alternativ till förbättring av de smalspåriga Smålands- och Östgötajärnvägarna .....	64
A. Allmänna grunder för beräkning av medelsbehovet vid olika förbättringsåtgärder.....	64
B. Tekniska normer och medelsbehov, avseende linjerna Karlskrona—Kalmar—Berga, Växjö—Hultsfred och Norsholm—Västervik—Hultsfred .....	66
1. Ersättningsanskaffning för att vid bibehållen spårvidd hålla järnvägarna i fortvarighetstillstånd .....	66
2. Upprustning med bibehållen spårvidd.....	69
3. Ombyggnad till normalspår .....	70
C. Övriga linjer .....	73

	Sid.
Kap. VII. Frågan om utbyggnad av järnvägen Mönsterås—Fagerhult till lämplig punkt på järnvägen Växjö—Hultsfred .....	76
Kap. VIII. Kommitténs förslag rörande de smalspåriga Smålands- och Östgötajärnvägarna .....	83
A. Sammanfattning av de ekonomisk-geografiska förhållandena m. m. ....	83
B. Synpunkter på järnvägsnätets behov av förbättringar ....	86
C. Förslag rörande särskilda bandelar .....	93
Karlskrona—Kalmar—Berga .....	93
Torsås—Gullaboby .....	97
Ljungbyholm—Påryd .....	97
Norsholm—Västervik—Hultsfred .....	99
Växjö—Hultsfred .....	100
Oskarshamn—Brittatorp .....	101
Mönsterås—Fagerhult .....	102
Sävsjö—Målilla .....	104
Spängenäs—Vimmerby .....	105
De smalspåriga Östgötajärnvägarna .....	105
Kimstad—Finspång .....	106
Fägelsta—Vadstena .....	106
Hästholmen—Ödeshög .....	107
Motala—Holmsbruk .....	107
D. Medelsbehov och förräntning .....	108
E. Tidpunkt för arbetenas igångsättande .....	110
F. Sammanfattning av kommitténs förslag till förbättrings-åtgärder .....	112
Särskilt yttrande av herr Palander .....	113
Särskilt yttrande av herr Söderling .....	141
<i>Bilagor:</i>	
1. Ekonomisk-geografisk beskrivning av Småland med hänsyn till vissa smalspåriga järnvägars trafikområden .....	145
2. Kortfattad ekonomisk-geografisk beskrivning av Vikbolandsbanans trafikområde .....	187
3. Översikt av vissa ekonomiska och geografiska förhållanden inom de smalspåriga Smålands- och Östgötajärnvägarnas trafikområden .....	189
4. Uttalanden angående behovet av förbättrade järnvägskommunikationer inom trafikområdena för de smalspåriga Smålands- och Östgötajärnvägarna .....	195
5. Några data angående icke förverkligade järnvägsplaner i Småland och Östergötland .....	226
<i>Illustrationer:</i>	
Fig. 1. Järnvägsnätets utveckling i östra Småland och Östergötland ..	228
» 2. Karta över planerade järnvägar i östra Småland och Östergötland .....	229
» 3. Järnvägar och huvudlandsvägar i östra Småland och Östergötland .....	230

Fig. 4. Godstrafiken på de smalspåriga järnvägarna i Småland år 1939. Transporterat vagnslastgods på varje delsträcka .....	231
» 5. Godstrafiken på de smalspåriga järnvägarna i Småland år 1939. Antalet ton vagnslastgods sammanlagt från och till de olika stationerna .....	232
» 6. Omlastningens storlek till och från de smalspåriga järnvägarna i Småland åren 1939 och 1945 .....	233
» 7. Persontrafiken på de smalspåriga järnvägarna i Småland år 1939. Antalet företagna resor på varje delsträcka .....	234
» 8. Persontrafiken på de smalspåriga järnvägarna i Småland år 1939. Antalet resor sammanlagt från och till de olika stationerna.....	235
» 9. Godstrafiken på de smalspåriga järnvägarna i Östergötland år 1939. Transporterat vagnslastgods på varje delsträcka .....	236
» 10. Godstrafiken på de smalspåriga järnvägarna i Östergötland år 1939. Antalet ton vagnslastgods sammanlagt från och till de olika stationerna .....	237
» 11. Persontrafiken på de smalspåriga järnvägarna i Östergötland år 1939. Antalet företagna resor på varje delsträcka.....	238
» 12. Persontrafiken på de smalspåriga järnvägarna i Östergötland år 1939. Antalet resor sammanlagt från och till de olika stationerna.....	239
» 13. Skogsmarksarealen i Småland i procent av hela landarealen..	
» 14. Den totala avsaluavverkningen i Småland sockenvis i m <sup>3</sup> fast mått per km <sup>2</sup> skogsmark .....	241
» 15. Industriorter i Småland med minst 30 arbetare .....	242
» 16. Befolkningskarta över Småland 1940.....	243



*Till*

*Herr Statsrådet och Chefen för Kungl. Kommunikationsdepartementet.*

1943 års järnvägskommitté, som enligt Kungl. Maj:ts bemyndigande den 24 september 1943 tillkallats av dåvarande chefen för kommunikationsdepartementet för utredning rörande ombyggnad av smalspåriga järnvägar m. m., får härmed vördsamt överlämna del III av sitt betänkande. Denna del behandlar de smalspåriga järnvägarna av 891 mm spårvidd i östra Småland och Östergötland och innefattar bland annat förslag till ombyggnad av vissa bandelar till normalspår.

Kommitténs förslag berör även järnvägar, som ännu icke äro i statens ägo. Av dessa föreslås Norsholm—Västervik—Hultsfreds järnväg till ombyggnad på sträckan Åtvidaberg—Västervik—Hultsfred. I direktiven för kommitténs arbete framhålles emellertid, att ombyggnadsåtgärd icke bör vidtagas, innan vederbörande järnvägsföretag blivit förstatligat, samt att hänsyn till eventuella ombyggnadsplaner tages vid uppgörelserna om förstatligande. Vad gäller sistnämnda angelägenhet har kommittén under hand haft kontakt med de större aktieägarna i Norsholm—Västervik—Hultsfreds järnvägsaktiebolag. Det har därvid kunnat konstateras, att dessa hysa den uppfattningen, att järnvägens ombyggnad vore så betydelsefull, att de för att underlätta densamma vore villiga att medverka till att järnvägen överlämnades till staten utan annat vederlag än att statsmakterna förbunde sig att inom bestämd tid verkställa den av kommittén förordade ombyggnaden. Kommittén har velat fästa uppmärksamhet på detta. Det torde ankomma på säljaren samt järnvägsstyrelsens förstatligandeberedning såsom representant för köparen att närmare utforma överlåtelsevillkoren.

Kommittén har vid sitt utredningsarbete erhållit värdefull hjälp av järnvägsstyrelsen med olika undersökningar av teknisk och ekonomisk natur. Berörda enskilda järnvägsförvaltningar ha lämnat erforderliga uppgifter om trafikomfattning, materiel m. m. På kommitténs föranstaltande har numera fil. dr Helge Stålberg utarbetat en ekonomisk-geografisk undersökning om de smalspåriga Smålandsjärnvägarnas trafikområden, vilken undersökning fogats såsom bilaga till detta betänkande.

Kommittén har i här föreliggande betänkande icke behandlat den smalspåriga järnvägen Eksjö—Österbymo, eftersom den icke har någon direkt anknytning till övriga smalspåriga järnvägar, men kommittén har för avsikt att i annat sammanhang återkomma till den.

Av undertecknade Tord Palander och G. Söderling avgivna särskilda yt-  
randen bifogas härmed.

Stockholm den 13 okt. 1947.

ALBERT FORSLUND.

M. BLOMBERG.

PER A. JOHNSON.

ERIK MALMKVIST.

TORD PALANDER.

H. SANDSTRÖM.

CARL SUNDBERG.

G. SÖDERLING.

*Chr. Gemzell. Josef Svensson.*

## Kapitel I. Historik över de smalspåriga järnvägarna i Småland och Östergötland.

Utformningen av järnvägsnätet i östra Småland har rönt ett starkt inflytande av södra stambanans sträckning. I proposition till 1860 års riksdag föreslogs, att densamma skulle dragas över Nässjö. Vid behandlingen i riksdagen uppträdde en stark minoritet för att stambanan skulle erhålla en västligare sträckning, den s. k. Lagalinjen. Representanter från Kalmar län uttalade beträffande Lagalinjen, att det föreläge svårigheter att från ostkustens huvudorter lägga bibanor till en så långt in i landet förlagd stambana, under det att Lagalinjens anhängare ställde i utsikt en ostkustbana Linköping—Vimmerby—Hultsfred såsom komplement till stambanan. Då på denna tid överdrivna förhoppningar på anläggandet av nya järnvägar icke förefunnos, ansågo representanterna från Kalmar län försiktigheten bjuda att rösta för den sträckning, som enligt deras åsikt för det dåvarande bäst tjänade länets intressen, nämligen Nässjölinjen. Propositionen bifölls. Från södra stambanan byggdes sedan enskilda järnvägar genom östra och sydöstra Småland till Karlskrona, Kalmar och Oskarshamn.

För järnvägsnätet i Östergötland blev sträckningen av östra stambanan och i viss mån även av västra stambanan utslagsgivande. Med dessa banor såsom ryggrad utbyggdes sedermera landskapets järnvägsnät. Östra stambanan invigdes i sin helhet år 1874 medan västra stambanan blivit färdigställd redan år 1862.

*Karlskrona—Torsås—Bergkvara.* En redogörelse för denna järnvägs tillkomst har lämnats i kommitténs betänkande angående Blekingejärnvägarna.<sup>1</sup> Här kan emellertid upprepas, att sträckan Gullberna—Torsås öppnades för trafik år 1899, Torsås—Bergkvara år 1903 och Torsås—Gullaboby år 1917. Spårvidden var lika med den, som kommit till användning bland annat vid järnvägen Karlskrona—Kristianstad eller 1 067 mm. Sidolinjen Torsås—Gullaboby är sedan 1939 endast upplåten för transport av gods i hela vagnslaster. Järnvägen förvärvades år 1943 av staten och införlivades samma år med statens järnvägar.

<sup>1</sup> Se betänkande rörande Sveriges smalspåriga järnvägar. Del II. Statens offentliga utredningar 1945: 8, sid. 11—12.

*Kalmar—Torsås.* Redan på 1880-talet hade intresserade personer i sydöstra Småland och östra Blekinge arbetat för att en järnväg skulle byggas mellan Karlskrona och Kalmar genom kustbygden. Intresset för en järnväg av denna sträckning synes hava varit störst på Blekingesidan. Av olika anledningar, bland annat på grund av spårviddsfrågan, blev det inget fruktbara samarbete mellan järnvägens förespråkare på ömse sidor om landskapsgränsen. Blekingeintressenterna inriktade i fortsättningen sitt arbete på att få till stånd en järnväg med 1 067 mm spårvidd från Karlskrona—Gullberna till Torsås. Inom Kalmar län sammankopplades planerna på en järnväg från Kalmar till Torsås med de planer som förelågo för en järnväg från Kalmar till Berga. I en motion till Kalmar läns södra landsting väcktes förslag om att landstinget skulle ikläda sig betalningsgaranti för lån till båda dessa järnvägsföretag. Efter utredning beslöt landstinget år 1895 att lämna betalningsgaranti å ett belopp om 500 000 kronor till Kalmar—Torsåsjärnvägen och 900 000 kronor till Kalmar—Bergajärnvägen.

Något senare upptogo de kommunala myndigheterna i Kalmar till övervägande en redan tidigare diskuterad fråga om stadens aktieteckning i järnvägsföretaget Kalmar—Torsås. Efter tillstyrkan av drätselkammaren beslöt stadsfullmäktige att teckna 100 000 kronor under villkor att järnvägen erhöle samma spårvidd, 891 mm, som Kalmar—Bergabanan. Kalmar—Torsås järnvägsaktiebolag bildades därefter i mars 1897 och koncession meddelades samma år. Under byggets fortgång behandlade bolagets styrelse frågan om banans framtida förändring till normalspår samt beslöt, att landfästen för broar och vägportar skulle i fråga om dimensioner och bärighet byggas för normalspårig järnväg. I augusti 1899 invigdes järnvägen.

Att järnvägen icke byggts för trafik av större omfattning samt att spårviddsbrottet i Torsås medförde stora olägenheter framkom tydligt redan under första världskriget åren 1914—1918. Även ett annat järnvägsföretag i sydöstra Sverige, nämligen ägande bolaget till den smalspåriga linjen Kristianstad—Karlskrona, konstaterade liknande olägenheter vid sin linje, vilket föranledde dess styrelse att tillsätta en kommitté med uppgift att undersöka möjligheterna för ombyggnad till normalspår av denna linje. Man förutsåg redan då att en ombyggnad icke kunde inskränkas till linjen Kristianstad—Karlskrona utan måste fullföljas beträffande järnvägen Gullberna—Torsås och Torsås—Kalmar. Delegerade för dessa järnvägar inbjödos till gemensamma överläggningar i frågan år 1919. För Kalmar—Torsås järnväg utarbetades därefter ett förslag för ombyggnad till normal spårvidd för en kostnad av omkring 2·6 miljoner kronor, i vilket belopp utgifterna för utbyte av rullande materiel dock icke ingingo. En allmän nedgång av trafiken under de närmast följande åren medförde, att ombyggnadsförslaget icke kom till utförande. Kalmar—Torsås järnväg införlivades med statsbanenätet den 1 juli 1941.

*Ljungbyholm—Påryd.* Genom tillkomsten av Kalmar—Torsås järnväg tillgodosågs befolkningen i de utmed kusten liggande socknarna i sydligaste delen av Kalmar län. Även för en järnväg genom socknarna i skogsbygden framkom intresse. Olika förslag framlades men största intresset samlades kring en järnväg från Ljungbyholm till Påryd i Karlslunda socken. Koncession erhöles år 1905, och järnvägsanläggningen öppnades för trafik år 1908. Senare har stakning och undersökning av en förlängning av järnvägen till Vissefjärda station å Karlskrona—Växjö järnväg ägt rum. Järnvägen Ljungbyholm—Påryd finansierades genom aktieteckning och lån mot borgen av berörda kommuner. Driftresultatet blev redan från början dåligt, och järnvägen försålles exekutivt år 1911 till Karlslunda kommun, som i sin tur överlät järnvägen till ett nybildat bolag, Ljungbyholm—Karlslunda järnvägsaktiebolag. År 1929 försålde kommunen aktiemajoriteten i detta bolag till Kalmar—Torsås järnvägsaktiebolag mot en nominell köpeskilling av en krona, samtidigt som sistnämnda bolag övertog kommunens borgen för ett lån på 90 000 kronor.

I början av 1940-talet visade järnvägen så svagt driftresultat, att fråga om dess nedläggning framfördes. Bygdens befolkning hyste emellertid stark oro för att bygdens näringsliv i så fall skulle hämmas, och Karlslunda kommun hemställde därför hos Kungl. Maj:t om utredning angående förstatligande av järnvägen. I yttrande av den 1 juli 1941 uttalade sig järnvägsstyrelsen för att järnvägen efter vägnätets komplettering borde nedläggas men att det syntes nödvändigt att upprätthålla driften på järnvägen, tills nämnda vägförbättringar utförts.

Järnvägsstyrelsen, som genom förvärvet av Kalmar—Torsås järnväg övertagit aktiemajoriteten i järnvägsföretaget Ljungbyholm—Påryd, underställde sedermera Kungl. Maj:ts prövning ett av järnvägsstyrelsen träffat avtal med Ljungbyholm—Karlslunda järnvägsaktiebolag om trafikering av järnvägen genom styrelsens försorg. Genom beslut den 16 januari 1942 godkände Kungl. Maj:t avtalet och lämnade i övrigt de gjorda framställningarna utan åtgärd. Detta avtal har senare årligen förnyats.

*Kalmar—Berga.* Genom anläggande av banorna Nässjö—Oskarshamn, Kalmar—Emmaboda, Karlskrona—Växjö och Växjö—Alvesta, löpande i huvudsaklig riktning från väster till öster, hade de båda kuststäderna Oskarshamn och Kalmar vid mitten av 1870-talet erhållit goda förbindelser med södra stambanan. Emellertid funnos i Kalmar län allttjämt stora områden, som saknade järnvägsförbindelser. Tydligt var, att tillkomsten av en järnväg från norr till söder skulle förbättra kommunikationerna i södra delen av länet och samtidigt skapa en god kommunikationsled icke blott från länets södra och mellersta delar norrut över Nässjö till Göteborg och Stockholm utan även söderut. Behovet att sammanbinda länets norra och södra delar med varandra gjorde sig under de följande åren vid upprepade tillfällen gällande. För att säkerställa bästa möjliga lösning av framförda för-

slag till nya järnvägar föreslog länsstyrelsen i Kalmar län år 1881 landstinget att verkställa en fullständig utredning och anslå medel härför. Ett inom landstinget för behandling av ärendet tillsatt utskott avstyrkte detta förslag och åberopade därvid, att kostnaderna för anläggning och underhåll av järnvägar ställde sig dyra, samt att ställningen i landet vore tryckt till följd av svaga skördar. Under överläggningen i landstinget framhölls även, att de kommuner, som skulle erhålla gagn av järnvägen, vore för fattiga för att bestrida kostnaderna för en undersökning. På grund av angivna skäl blev länsstyrelsens yrkande avslaget.

Landshövdingen i Kalmar län tog år 1883 ett nytt initiativ och tillsatte en kommitté med uppdrag att uppgöra kostnadsförslag för en järnväg mellan Kalmar och Berga station på järnvägslinjen Nässjö—Oskarshamn, alternativt normalspårig med lätt överbyggnad, eller smalspårig med 891 mm spårvidd. Sedan kostnadsförslagen färdigstälts, fann kommittén, att de ekonomiska förutsättningarna för orten att genomföra ett järnvägsbygge icke förelåge, och ställde saken på framtiden. Några år senare anslog landstinget medel till en ny undersökning, och en särskild förening bildades för att föra frågan framåt. Nya kostnadsförslag utarbetades, avseende en spårvidd om 891 mm. Medelsbehovet uppskattades till 2 282 000 kronor. I september 1892 beviljade Kungl. Maj:t koncession för järnvägen. Aktieteckningen gick emellertid trögt. Stadsfullmäktige i Kalmar vägrade att för stadens räkning teckna aktier och erbjödo i stället stadens garanti å ett lån. Vid landstingets sammanträde år 1892 förelåg en motion med hemställan, att landstinget måtte ikläda sig betalningsansvar för lån för linjen Kalmar—Berga samt därjämte för en projekterad linje Kalmar—Blekingegränsen. Sedan landstinget uppdragit åt en kommitté att närmare utreda frågan i hela dess vidd, framlade kommittén år 1895 förslag, att landstinget för de lån, vilka kunde komma att upptagas för byggande av ifrågavarande järnvägar, skulle under vissa villkor ikläda sig borgen intill ett belopp av sammanlagt 1 400 000 kronor, därav 900 000 kronor för Kalmar—Berga och 500 000 kronor för Kalmar—Torsås järnväg. Landstinget följde i huvudsak kommitténs förslag. Efter förnyad hänvändelse beslöt stadsfullmäktige i Kalmar att i stället för betalningsgaranti för ett lån teckna 200 000 kronor i aktier i bolaget. I augusti 1895 hölls konstituerande bolagsstämma med Kalmar läns östra järnvägsaktiebolag. Ännu hade hoppet att få till stånd en normalspårig järnväg ej helt uppgivits. Vid en av landshövdingen i länet hos medlemmar av regeringen företagen uppvaktning förklarades dock att järnvägen icke vore så behöflig, att statsbidrag kunde påräknas till att bygga den normalspårig. För att framdeles kunna omändra banan till större spårvidd beslöt emellertid bolagets styrelse, att kontraktet med entreprenören skulle upptaga alternativt förslag på kostnaden för brofästen och kurvradier för normalspår. Järnvägen öppnades för allmän trafik i december 1897. Den införlivades med statens järnvägar den 1 juli 1940.

*Mönsterås—Skoghult—Fagerhult.* Sedan Kalmar och Oskarshamn järnvägsledes uppnått förbindelse med statsbanenätet, blev i Mönsterås intresset att genom järnväg västerut skapa ett handelsområde och komma i förbindelse med Växjö allt större. Ett år 1892 framlagt förslag att bygga en järnväg med 600 mm spårvidd från Målerås till Mönsterås kunde icke förverkligas. Då finansiering av järnväg med större spårvidd icke syntes möjlig, förföll järnvägsfrågan men togs åter upp år 1897. Den lämpligaste sträckningen ansågs nu vara Mönsterås—Åseda med anknytning till den blivande järnvägen Klavreström—Åseda. Intresset för den planerade järnvägen var livligt. Sedan kostnadsförslag uppgjorts, slutande å ett belopp av omkring 1·97 miljoner kronor, ingavs ansökan om koncession. År 1899 beviljades denna och i juni 1901 kunde arbetet igångsättas. Arbetet bedrevs så, att sträckan Mönsterås—Sandbäckshult kunde öppnas för trafik år 1902. Påföljande år måste arbetet inställas av brist på medel; järnvägen togs i mät för obetalda arbetslöner. Efter åtskilliga försök lyckades man dock slutligen bland annat genom låneväxlar skaffa medel, så att bandelen Sandbäckshult—Alsterbro kunde öppnas för trafik år 1905. Bolaget nödgades därefter träda i konkurs och järnvägen försåldes år 1910 till ägaren av Kalmar—Berga järnväg, Kalmar läns östra järnvägsaktiebolag, som överlät järnvägen till ett nybildat dotterbolag, Mönsterås nya järnvägsaktiebolag. Järnvägsbyggandet fortsattes, huvudsakligen med medel, som erhållits genom ny aktieteckning och lån. Bandelen Alsterbro—Kråksmåla öppnades för trafik år 1912, bandelen Kråksmåla—Grönskåra 1913 och Grönskåra—Fagerhult 1916. Sträckan Fagerhult—Åseda kom icke till utförande, ej heller senare framförda planer på att bygga ut järnvägen till Triabo eller Virserum.

Mönsteråsbanans driftsekonomiska resultat visade sig bliva dåligt. Från och med år 1929 lyckades det icke ens att täcka driftkostnaderna. I samband med frågan om nedläggning av viss del av linjen Oskarshamn—Älgshultsby—Brittatorp, vilken fråga 1932 års järnvägsekonomiutredning av Kungl. Maj:t fått i uppdrag att utreda, kom järnvägsekonomiutredningen även in på frågan om Mönsteråsbanans framtida gestaltning. Utredningen förordade i sitt i juni 1938 avgivna betänkande att persontrafiken nedlades å hela Mönsterås järnväg, under det att delarna Mönsterås—Sandbäckshult och Skoghult—Fagerhult tillsvidare bibehöllos som godsspår. Den mellanliggande bandelen Skoghult—Sandbäckshult skulle däremot helt kunna nedläggas. Till närmare utformning av förslaget anfördes följande.

Persontrafiken å järnvägen borde utan nämnvärda olägenheter kunna överflyttas till av järnvägsbolaget ombesörjd billinjetrafik på sträckorna Mönsterås—Blomstermåla—Sandbäckshult, Kalmar—Mönsterås—Oskarshamn och Kalmar—Läckeby—Alsterbro—Fagerhult. Förbindelserna mellan Mönsterås och orterna vid övre delen av järnvägen liksom ock resemöjligheterna för den mellan Vackerslätt och Sandbäckshult boende befolkningen komme dock att försämrans genom persontrafikens nedläggande. Utredningen

uttalade, att i betraktande av föreliggande relativt obetydliga resebehov, berörda olägenhet emellertid ej finge utgöra hinder för den ifrågasatta åtgärden. Vad anginge sträckan Vackerslätt—Fagerhult, komme för övrigt rese-möjligheter allttjämt att förefinnas även till Mönsterås ehuru via Skoghult och Ruda. Därest behov av omnibusnätets komplettering visade sig föreligga — exempelvis med tanke på Abbetorps stationssamhälle — vore vidare en därav betingad utökning av omnibustrafiken ej otänkbar. Av godstransporterna å Mönsteråsbanan utgjordes huvudparten av trävaror från bandelen Skoghult—Fagerhult till Mönsterås och Kalmar hamnar. Med hänsyn särskilt till dessa transporter, vilka icke utan olägenheter kunde övertagas av lastbilar, torde visst behov föreligga att tills vidare bibehålla bandelen Skoghult—Fagerhult ävensom bandelen Sandbäckshult—Mönsterås som gods-spår. Transporterna från den övre bandelen syntes emellertid utan nämnvärd olägenhet kunna befordras via Skoghult och Ruda, vilken väg vore endast 9 km längre än den direkta vägen via Skoghult—Sandbäckshult. Det förutsattes härvid, att denna anordning icke skulle medföra någon avgiftsfördyring, utan att samma avgifter allttjämt skulle tillämpas, som om den direkta vägen funnes kvar. Bandelen Skoghult—Sandbäckshult genomlöpte ett skogsområde med mycket gles bebyggelse och vore i fråga om såväl person- som godstrafik i och för sig synnerligen svag. Det gods, som befordrades till eller från detta område, torde kunna befordras med lastbil till närmaste järnvägsstation. Sistnämnda transportsätt förekomme för övrigt i stor utsträckning.

Ekonomiutredningen lämnade härefter berörda myndigheter och kommuner tillfälle att yttra sig över förslaget. Under det att länsstyrelsen i Kronobergs län, stadsfullmäktige i Växjö och Oskarshamn samt Älghults, Fliseryds och Döderhults kommuner anslöto sig till det framlagda förslaget, ställde sig länsstyrelsen i Kalmar län, Kalmar stad och kommunerna utmed Mönsteråsbanan helt avvisande till detsamma. I sin slutredogörelse vidhöll utredningen emellertid sitt förslag.

Redan innan 1932 års järnvägsekonomiutredning avlämnat sin nyss omfördälda slutredogörelse, inkom Mönsterås nya järnvägsaktiebolag till Kungl. Maj:t med en hemställan, att staten måtte lämna bidrag till driftens upprätthållande eller lämna järnvägsbolaget tillstånd att få nedlägga driften på järnvägen och försälja densamma. En förnyad framställning i sagda syfte ingavs till Kungl. Maj:t den 8 maj 1939. Framställningen lämnades utan bifall, men snart därefter upptog järnvägsstyrelsen förhandlingar om förvärv för statens räkning av Kalmar—Berga, Östra Smålands (Oskarshamn—Älg-hultsby) och Mönsterås (Mönsterås—Fagerhult) järnvägar. Förhandlingarna resulterade i en överenskommelse och Kungl. Maj:t begärde i proposition (nr 163) till 1940 års riksdag godkännande av statsförvärvet. I propositionen anförde föredragande departementschefen bland annat, att det vid ett övervägande av de olika på frågan inverkan förhållandena ej finge förbi-

ses, att vid tidigare utredningar i saken spörsmålet om nedläggande av driften å vissa delar av Mönsterås järnväg respektive Östra Smålands järnväg varit aktuellt. Det vore knappast påkallat att i statens ägo överföra järnvägar, som nära nog helt förlorat sin betydelse för den bygd de genomlöpte. Med hänsyn till dåvarande krisläge syntes dock ett omedelbart nedläggande av driften böra undvikas. Departementschefen förutsatte emellertid att, därest driftresultatet icke väsentligt förbättrades, frågan om rörelsens nedläggande å de svagaste bandelarna snarast upptoges till förnyad prövning. Riksdagen godkände förvärvet, och järnvägarna införlivades med statens järnvägar den 1 juli 1940.

Efter statsförvärvet av järnvägen har bygdens intresse för densamma synbarligen stimulerats och man söker nu realisera den ursprungliga tanken att järnvägen skulle dragas fram till Åseda eller annan lämplig station på järnvägen Växjö—Hultsfred. Sålunda avlämnades motioner vid 1945 års riksdag (I: 138 och II: 264), vari hemställdes, att riksdagen hos Kungl. Maj:t ville anhålla, att frågan om fortsatt utbyggnad av Mönsterås—Fagerhults järnväg, så att lämplig anknytning vunnes till Växjö—Hultsfreds järnväg, överlämnades till 1943 års järnvägskommitté för utredning.

Efter tillstyrkan av statsutskottet (utlåtande nr 108) anhöll riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t att förevarande fråga måtte överlämnas till 1943 års järnvägskommitté för att tagas i övervägande i samband med övriga inom kommittén pågående utredningar om en rationalisering av landets smalspåriga järnvägssystem. Kungl. Maj:t överlämnade den 18 maj 1945 ärendet till kommittén.

*Oskarshamn—Ruda—Skoghult—Älghultsby—Brittatorp.* År 1912 fattades beslut om att bygga en smalspårig järnväg från Älghult över Sävsjöström till Brittatorp vid Växjö—Åseda—Hultsfreds järnväg. Arbetet med denna bana (Östra Värends järnväg) påbörjades år 1917 och fullbordades år 1922. Såsom hjälp till företagens finansiering hade statslån lämnats med sammanlagt 1 090 000 kronor. Driftöverskottet av järnvägen blev emellertid så lågt, att ägande bolaget icke kunde fullgöra annuiteterna å lånet. Bolaget försattes därför år 1931 i konkurs, varefter riksgäldskontoret för att i någon mån skydda statens fordran år 1933 inköpte järnvägen på exekutiv auktion. Därefter utarrenderades järnvägen till dåvarande Växjö—Åseda—Hultsfreds järnvägsaktiebolag, vilket år 1936 slutligen inköpte järnvägen. Östra Värends järnväg införlivades med statsbanorna år 1941 i samband med statsförvärvet av Växjöbanorna.

Redan långt innan Östra Värends järnväg kom till, förelågo planer på att från Oskarshamn över Ruda bygga en järnväg till det inre av Småland. År 1904 erhöles koncession på en järnväg mellan Oskarshamn och Ruda. Denna järnväg kunde år 1907 öppnas för trafik. Sedan planerna på Östra Värends järnväg fått fastare form, låg det rätt nära till hands att söka länka samman Östra Värends och Ruda—Oskarshamns järnvägar med varandra och på så

sätt erhålla direkt förbindelse mellan Oskarshamn och Växjö. År 1915 be-  
gärdes ock koncession för en järnväg från Älgkult till Ruda station. Påföl-  
jande år sökte representanter för olika i Kalmar med omnejd hemmahö-  
rande intressen koncession å en järnväg till Älgkult från Alsterbro station å  
Mönsterås järnväg. Länsstyrelsen i Kalmar län tillerkände i ett avgivet ytt-  
rande Ruda—Älgkultalternativet den största betydelse ur kommunikations-  
synpunkt men uttalade farhågor för att förslaget skulle beröva Mönsterås-  
banan en stor del av trafiken. Länsstyrelsen ifrågasatte därför, att Ruda—  
Älgkultsbanan skulle erhålla koncession till någon lämplig station å  
Mönsteråsbanan eller å den föreslagna järnvägen Alsterbro—Älgkult. Läns-  
styrelsen i Kronobergs län uttalade, att ortsintresset i detta län enstäm-  
migt syntes ansluta sig till Ruda—Älgkultförslaget. År 1917 beviljades kon-  
cession för en järnväg mellan Ruda och Älgkultsby. Medel anskaffades ge-  
nom aktieteckning, genom statslån samt genom lån ur handels- och sjöfarts-  
fonden. Bandelen Ruda—Skoghult öppnades för trafik år 1922, bandelen  
Skoghult—Älgkultsby år 1923.

Järnvägarna Ruda—Oskarshamn och Ruda—Älgkultsby tillhörde från  
början skilda bolag men utgjorde i förvaltnings- och driftshänseende en en-  
het. Då sagda bolag icke kunde fullgöra betalningsskyldigheten på stats-  
lånen, försattes bolagen år 1931 på egen begäran i konkurs. Vid exekutiv  
auktion påföljande år nödgades riksgäldskontoret inköpa järnvägarna, vilka  
därefter överlätos till ägaren av Kalmar—Berga järnväg, Kalmar läns östra  
järnvägsaktiebolag. Järnvägarna sammanslogos till en enhet, Östra Små-  
lands järnväg, och överlämnades till ett för ändamålet bildat dotterbolag,  
som år 1936 nödgades träda i likvidation, varefter Kalmar läns östra järn-  
vägsaktiebolag efter inrop på exekutiv auktion ånyo blev ägare till järn-  
vägen. I en till Kungl. Maj:t i december 1936 ingiven skrivelse anmälde bo-  
laget, att det hade för avsikt att nedlägga driften på bandelen Ruda—Skog-  
hult och att bolaget på övriga delar av järnvägen, alltså sträckorna Oskars-  
hamn—Ruda och Skoghult—Älgkultsby, hade för avsikt att ytterligare någon  
tid upprätthålla trafiken, därest staten mot inteckning i järnvägen beviljade  
bolaget ett räntefritt lån.

Sedan länsstyrelsen i Kalmar län samt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen  
i avgivna yttranden anmält allvarliga betänkligheter mot nedläggning av  
trafiken, enär trakten vore svagt utrustad med landsvägar, anbefallde Kungl.  
Maj:t 1932 års järnvägsekonomiutredning att avgiva utlåtande i ärendet. Ut-  
redningen lyckades genomföra en interimistisk lösning. I utredningens se-  
nare avlämnade utlåtande sammankopplades frågan om Östra Smålands  
järnväg med frågan om Mönsteråsbanan. Såsom redan nämnts vid redo-  
görelsen för Mönsteråsbanan ansåg utredningen, att av sistnämnda järnväg  
delen Skoghult—Sandbäckshult skulle nedläggas. Däremot förordade utred-  
ningen att driften på Östra Smålands järnväg (Oskarshamn—Ruda—Skog-  
hult—Älgkultsby) tills vidare skulle i full utsträckning upprätthållas.

Ägaren av järnvägen, Kalmar läns östra järnvägsaktiebolag, inkom emellertid i början av år 1939 till Kungl. Maj:t med hemställan om statsinlösen av järnvägen eller — om detta icke skulle bifallas — att få nedlägga driften och försälja järnvägen.

Efter förnyad framställning i maj 1939 överlämnade Kungl. Maj:t handlingarna i ärendet till järnvägsstyrelsen, som därefter upptog förhandlingar om förvärv för statens räkning av Kalmar—Berga, Östra Smålands och Mönsterås järnvägar. Såsom redan förut nämnts resulterade dessa förhandlingar i att proposition om statsförvärv av järnvägarna avlämnades till 1940 års riksdag. Sedan riksdagen godkänt förvärvet, kunde Östra Smålands järnväg införlivas med statens järnvägar den 1 juli 1940.

*Växjö—Åseda—Hultsfred.* Växjö—Åseda—Hultsfreds järnväg har tillkommit successivt, först genom byggandet av bandelen Växjö—Klavreström, som blev färdig år 1895, därefter bandelen Klavreström—Åseda, som öppnades för trafik år 1902, av bandelen Åseda—Virserum, som fullbordades år 1911, och slutligen av linjen Virserum—Hultsfred, som öppnades för trafik år 1922. Järnvägen ägdes av Växjö—Åseda—Hultsfreds järnvägsaktiebolag. Detta bolag, som ursprungligen hette Växjö—Klavreströms järnvägsaktiebolag, har ändrat namn tre gånger, nämligen år 1900 till Växjö—Klavreström—Åseda, år 1912 till Växjö—Virserums och år 1922 till Växjö—Åseda—Hultsfreds järnvägsaktiebolag. Från och med år 1918 fick järnvägen gemensam trafikledning med Karlskrona—Växjö, Växjö—Alvesta och Växjö—Tingsryds järnvägar. Växjö—Åseda—Hultsfreds järnväg införlivades den 1 juli 1941 med statsbanenätet.

*Vetlanda järnvägar* (Sävsjö—Vetlanda—Målilla). Frånvaron av järnvägsförbindelser till Vetlanda och trakten däromkring visade sig på 1880-talet vara till stor olägenhet för bygdens utveckling. Ett starkt behov av förbättrade järnvägsförbindelser uppstod, och så tillkom Vetlanda—Sävsjö järnväg år 1885. Sedan Vetlanda—Sävsjö järnväg öppnats för trafik, visade det sig så småningom önskvärt att erhålla en fortsättning österut av denna järnväg, särskilt för att i Oskarshamn få en lämplig utskeppningshamn. Vetlanda—Målilla järnvägsaktiebolag konstituerades år 1904. Efter avtal med ägaren av Vetlanda—Sävsjö järnväg, Vetlanda—Sävsjö järnvägsaktiebolag, åtog sig detta bolag att med sin materiel trafikera även Vetlanda—Målilla järnväg, som öppnades för trafik år 1906.

I ändamål att sammanslå de båda järnvägsbolagen konstituerades år 1915 Aktiebolaget Vetlanda järnvägar. År 1917 erhöll det nya bolaget tillstånd att övertaga såväl koncessionerna å Vetlanda—Målilla och Vetlanda—Sävsjö järnvägar som betalningsansvaret för det statslån, Vetlanda—Sävsjö järnväg erhållit. Järnvägarna hava tidigare visat tillfredsställande ekonomiskt resultat. Efter tillkomsten år 1915 av järnvägen mellan Nässjö och Kalmar gick trafiken ned i väsentlig grad. Efter år 1914 har någon utdelning ej förekommit. Järnvägarna införlivades den 1 januari 1946 med statens järnvägar.

*Norsholm—Västervik—Hultsfreds järnvägar.* I dessa järnvägar ingå de tidigare såsom särskilda järnvägar bestående bandelarna Norsholm—Bersbo, Västervik—Åtvidaberg—Bersbo och Hultsfred—Jenny. Ägare till samtliga nu nämnda järnvägslinjer är Norsholm—Västervik—Hultsfreds järnvägsaktiebolag, som år 1927 även förvärvade linjen Vimmerby—Spångenäs.

Efter många års förberedelser under 1850—1870-talen togo järnvägsplanerna i norra Kalmar län fast form. Hultsfred—Västerviks järnväg och Västervik—Åtvidaberg—Bersbo järnväg öppnades för allmän trafik år 1879. Bersbo—Norsholms järnväg hade öppnats ett år tidigare. Samtliga enades om en gemensam trafikförvaltning. Efter upprepade försök sammanslogos järnvägarna till ett trafikföretag. År 1914 förenades sålunda de två förstnämnda järnvägarna i ett bolag, Hultsfred—Västervik—Åtvidaberg—Bersbo järnvägsaktiebolag. Nästa etapp blev förvärvet av den tredje bandelen, Norsholm—Bersbo, som ägdes av Norsholm—Ristens kommunikationsaktiebolag. Förvärvet skedde år 1920. Det förvärvande bolaget ändrade år 1924 sitt namn till Norsholm—Västervik—Hultsfreds järnvägsaktiebolag. Bolagets aktiekapital utgör 2 273 700 kronor.

Banorna drabbades svårt av 1880-talets långvariga ekonomiska depressioner och svårigheter uppkommo att fullgöra avbetalningarna på de statslån, som erhållits till järnvägarnas byggande. På grund av brist på medel måste underhållet av bana och rullande materiel eftersättas, så att banorna några år före första världskriget befunno sig i dåligt skick. Järnvägsanläggningens tekniska skick kunde så småningom förbättras, men den ekonomiska ställningen förblev svag. År 1924 reglerades bolagets skuldförhållanden till stat och landsting. Till och med år 1931 kunde bolaget fullgöra sina förpliktelser i enlighet med denna uppgörelse. År 1934 hade bolagets skulder emellertid ansenligt vuxit och utredning rörande bolagets förvaltning och ekonomiska ställning måste igångsättas. År 1936 träffades en ny uppgörelse med stat och landsting. Avtalet med staten innebar att statens fordran på järnvägsbolaget — omkring 5·72 milj. kronor den 31 december 1935 — skulle helt inlösas med 1·44 milj. kronor. Erforderliga medel anskaffades dels genom anlitanande av bolagets egna likvida medel — omkring 550 000 kronor — dels genom lån i bank mot säkerhet av inteckning — omkring 290 000 kronor — dels slutligen genom amorteringslån mot borgen av landstinget — 600 000 kronor. Avtalet med landstinget innebar, att bolagets lån hos landstinget nedskrevos från omkring 1·48 milj. kronor till 0·75 milj. kronor. För sin medverkan till skuldregleringen föreskrev landstinget, att det skulle utse tre av styrelsens sju ledamöter samt två revisorer.

*Östergötlands smalspåriga järnvägar.* Till denna grupp av järnvägar höra Norra Östergötlands, Mellersta Östergötlands samt Norrköping—Söderköping—Vikbolandets järnvägar. Den äldsta delen av de sedermera i Norra Östergötlands järnvägar ingående banorna är järnvägslinjen Pålsboda—Finspång,

som tillhörde Pålsboda—Finspångs järnvägs aktiebolag och öppnades för allmän trafik år 1874. Finspång—Norsholms järnvägs aktiebolag bildades år 1883. Den bolaget tillhöriga banan Finspång—Norholm öppnades för allmän trafik år 1885. Överenskommelse träffades med Pålsboda—Finspångs järnvägs aktiebolag om gemensam förvaltning, och år 1895 försålde företaget till det då nybildade Norra Östergötlands järnvägsaktiebolag, som även förvärvade Pålsboda—Finspångs järnväg. Å linjen Örebro—Pålsboda erhöles koncession år 1897. Arbetena för järnvägsbyggnaden voro avslutade vid sådan tidpunkt, att tillstånd till järnvägens öppnande för allmän trafik kunde meddelas i början av år 1901. Linjen Kimstad—Norrköping slutligen koncessionerades år 1903, och år 1906 tog där den ordinarie trafiken sin början. Genom fullbordandet av de två sistnämnda banlinjerna erhöles smalspårig förbindelse mellan de båda städerna Norrköping och Örebro, och genom sammanbindningen i Norholm står Norra Östergötlands järnvägar i direkt spårförbindelse med de smalspåriga banorna i Småland.

Sedan Mjölby—Hallsbergslinjen år 1873 öppnats för trafik, beslöto stadsfullmäktige i Vadstena att anlägga en järnväg från Vadstena till Fågelsta station å Mjölby—Hallsbergslinjen. Järnvägen skulle med hänsyn till kostnaderna utföras med samma spårvidd som den under byggnad varande järnvägen från Pålsboda till Finspång. Sedan koncession erhållits, bedrevs arbetet på järnvägsanläggningen i så rask takt, att densamma kunde öppnas för allmän trafik redan i oktober 1874. Järnvägen Fågelsta—Vadstena hade helt bekostats av Vadstena stad och till allra största delen med upplånat kapital. Sedermera väcktes förslag att utbygga järnvägen västerut. Inbjudan till teckning av aktier i ett företag, som avsåg att inköpa järnvägen Fågelsta—Vadstena och utbygga denna järnväg till Ödeshög med spår till Hästholmens hamn, utfärdades år 1885. Påföljande år hölls konstituerande bolagsstämma med Fågelsta—Vadstena—Ödeshögs järnvägsaktiebolag och koncession beviljades. Banan öppnades för trafik år 1888.

Under tiden hade tanken att utsträcka Fågelsta—Vadstena—Ödeshögs järnväg till Linköping genom socknarna Fornåsa och Klockrike tillvunnit sig uppmärksamhet. Konstituerande bolagsstämma med ett för sagda ändamål bildat bolag, Mellersta Östergötlands järnvägsaktiebolag, hölls år 1895. Koncession hade erhållits redan år 1890 och år 1897 öppnades banan för allmän trafik.

Sedan Mellersta Östergötlands järnvägsaktiebolag år 1906 beslutat anlägga en järnväg mellan Klockrike och Borensberg, öppnades linjen för ångdrift år 1907 och påföljande år för elektrisk drift, såsom den första för växelström anordnade järnvägen i Sverige.

I samband med byggandet av järnvägen Linköping—Fågelsta uppkom tanken att utsträcka järnvägen österut från Linköping till station å Norsholm—Västervik—Hultsfreds järnväg för att därigenom vinna obruten spårförbindelse med det smalspåriga järnvägsnätet från Örebro till Västervik

och Hultsfred. Efter åtskillig tidsutdräkt öppnades linjen Linköping—Rings-torp för allmän trafik år 1908.

Slutligen anlades år 1915 bandelen Motala—Fornåsa, vilken redan från början var elektrifierad. Samtidigt med arbetet å Fornåsalinjen elektrifierades även linjen Linköping—Fågelsta. Sedan Mellersta Östergötlands järnvägs-aktiebolag år 1919 övertagit järnvägen Fågelsta—Vadstena—Ödeshög, vidtogos samma år åtgärder för elektrifiering av linjen Fågelsta—Vadstena. Detta arbete fullbordades under år 1921. Härmed voro utbyggnaderna av Mellersta Östergötlands järnvägs olika delar avslutade.

Redan i början av 1870-talet framlades förslag om en järnväg mellan Norrköping och Söderköping. Frågan växte sedermera ut till förslag om en smalspårig järnväg från Norrköping över Söderköping och Valdemarsvik till Hultsfred i anslutning till Nässjö—Oskarshamnsbanan, men fick på grund av ringa intresse förfalla. Först år 1891 erhöles koncession å en järnväg från Norrköping över Kummelby till Söderköping och från Kummelby till Arkösund. Påföljande år hölls konstituerande bolagsstämma med Norrköping—Söderköping—Vikbolandets järnvägsaktiebolag. Linjen Norrköping—Söderköping öppnades för allmän trafik år 1893, linjen Kummelby—Östra Husby år 1894 och linjen Östra Husby—Arkösund år 1895.

Tillkomsten av järnvägen till Arkösund gav en stöt framåt åt planerna på en järnväg till Valdemarsvik. Koncession för en järnväg mellan Söderköping och Valdemarsvik beviljades år 1901. För järnvägens utförande konstituerades påföljande år Hammarkinds järnvägsaktiebolag, vilket bolag år 1903 på Norrköping—Söderköping—Vikbolandets järnvägsaktiebolag överlät såväl koncessionen som ett för den nya järnvägen beviljat statslån. Linjen Söderköping—Valdemarsvik öppnades för trafik år 1906.

För att komma i förbindelse med statens järnvägar begärde intressenter i Norrköping—Söderköping—Vikbolandets järnvägsaktiebolag koncession på en järnväg från Vikbolandsbanans ändpunkt i Norrköping, Norrköpings östra station, till Kimstad. Ansökningen avslogs. År 1903 erhöles Norra Östergötlands järnvägsaktiebolag koncession å sagda förbindelselinje.

I Norrköping—Söderköping—Vikbolandets järnvägsaktiebolag utgör aktiekapitalet 1 389 600 kronor, varav Norrköpings stad äger omkring 30 procent och kommunerna längs banan en betydande del av återstående.

Redan på 1880-talet diskuterades i Skänninge frågan om anläggning av järnväg från Skänninge över Bjälbo och Väderstad till Hästholmen och den där befintliga hamnen. Sedan en normalspårig bana kommit till stånd mellan Mjölby och Hästholmens hamn, inträdde förändrade förhållanden. De i Skänninge hemmahörande förespråkarna för en förbindelse med det smalspåriga järnvägsnätet inom länet inriktade nu sina ansträngningar på en järnväg av 891 mm:s spårvidd från Bränninge över Skänninge till Väderstad. År 1910 medgav Kungl. Maj:t, att en tidigare beviljad koncession finge överlätas å Väderstad—Skänninge—Bränninge järnvägsaktiebolag. Linjen Hygne-

stad—Bränninge öppnades för allmän trafik år 1913 och linjen Hygnestad—Väderstad påföljande år. Såsom en följd av motorfordonstrafikens starka utveckling blev bolagets ekonomiska ställning år 1926 sådan, att bolaget nödgades träda i likvidation. Trafikeringen av järnvägen ombesörjdes under likvidationen genom statens järnvägars försorg.

På grund av konkurrensen med motorfordonstrafiken försämrades även Mellersta Östergötlands järnvägsaktiebolags finansiella ställning, och bolaget nödgades att från och med den 1 november 1927 träda i likvidation. Från och med den 1 januari 1929 övertogs rörelsen av det nybildade Mellersta Östergötlands nya järnvägsaktiebolag. Samma år träffades mellan sagda bolag, Norra Östergötlands järnvägsaktiebolag och Norrköping—Söderköping—Vikbolandets järnvägar överenskommelse om gemensam trafikförvaltning, benämnd Trafikförvaltningen Östergötlands smalspåriga järnvägar. Förvaltningen, som har säte i Norrköping, träffade även avtal om övertagande tills vidare av trafikeringen av Väderstad—Skänninge—Bränninge järnväg. Mycket snart försämrades Mellersta Östergötlands nya järnvägsaktiebolags ekonomiska ställning, varför bolaget trädde i konkurs den 1 december 1931. Även Norra Östergötlands järnvägsaktiebolag råkade på obestånd och erhöll i januari 1933 moratorium av sina fordringsägare. En plan för rekonstruktion av detta bolag framlades. Enligt rekonstruktionsplanen skulle Norra Östergötlands järnvägsaktiebolag genom ett för ändamålet bildat dotterbolag inköpa Mellersta Östergötlands järnvägar. Samma dotterbolag skulle även förvärva Väderstad—Skänninge—Bränninge järnväg. I enlighet med planen kunde rekonstruktionsfrågan slutligen avgöras år 1934. Stamaktiekapitalet i Norra Östergötlands järnvägsaktiebolag nedskrevs till hälften eller till 936 000 kronor, i samband varmed aktiekapitalet ökades genom utgivande av nominellt 900 000 kronor i preferensaktier, vilka skulle likvideras genom kvittning av fordringar å bolaget. Det nybildade dotterbolaget, benämnt Mellersta Östergötlands järnvägar Aktiebolag med ett aktiekapital av 150 000 kronor, inköpte Mellersta Östergötlands samt Väderstad—Skänninge—Bränninge järnvägar. I samband därmed söktes och beviljades även den ändring i den för sistnämnda järnväg gällande koncessionen, att driften å järnvägen skulle få nedläggas helt eller delvis för så vitt driftresultatet skulle göra detta nödvändigt. Tillstånd erhöles också sedermera att nedlägga person-, post- och styckegodstrafiken å linjen Skänninge—Väderstad.

Överenskommelsen om gemensam förvaltning av de tre järnvägarna Norra Östergötlands, Mellersta Östergötlands och Norrköping—Söderköping—Vikbolandets järnvägar fortsatte att gälla även efter rekonstruktionen av de båda förstnämnda järnvägsföretagen.

### **Kartografisk bild av utvecklingen.**

Den i det föregående skildrade historiska utvecklingen av det smalspåriga järnvägsnätet i Småland och Östergötland belyses av kartskisserna i figur 1. Denna visar järnvägsnätets utseende åren 1875, 1890, 1900, 1910 och 1925. Efter sistnämnda år ha några nämnvärda utbyggnader icke tillkommit. Sidospår med karaktär av industrispår ha icke medtagits på kartorna.

### **Planer att utvidga järnvägsnätet i Småland och Östergötland.**

I samband med en historik av det smalspåriga järnvägsnätet i Småland och Östergötland kan det vara på sin plats att lämna några kortfattade data om järnvägsplaner, som icke kommit till utförande. För att redogörelsen icke skall bli för lång har den i huvudsak begränsats till de projekt, som erhållit koncession eller för vilka koncession sökts. Redogörelsen ingår såsom bilaga 5 till detta betänkande. De planerade järnvägarna ha till sin ungefärliga sträckning inritats på kartan, figur 2.

## Kapitel II. Allmän översikt av kommunikationerna inom de smalspåriga Smålands- och Östgötajärnvägarnas trafikområden.

### A. Smålandsjärnvägarnas trafikområden.

De smalspåriga järnvägar, som här skola behandlas, ligga alla öster om stambanan Stockholm—Malmö. Detta område är för sin lokala samfärdsel så gott som helt hänvisat till landkommunikationer. Inre vattenvägar saknas nästan fullständigt. Området har i förhållande till sin areal en relativt kort kuststräcka. Den industriella tyngdpunkten ligger därtill icke vid kusten. Goda hamnar finnas dock i Kalmar, Oskarshamn och Västervik. De båda sistnämndas trafik är svagare utvecklad i jämförelse med trafiken över Kalmar, som gynnas av sitt läge vid det här ganska smala Kalmarsund och av sitt större handelsområde, vilket även innefattar Öland. Kalmar hamn har linjetrafik med såväl svenska som utländska hamnar. Även andra orter längs kusten ha hamnar, såsom Bergkvara, Mönsterås, Verkeback och Gamleby.

Järnvägsnätet är ganska rikt förgrenat. Dess utformning framgår av kartan, figur 3, som även anger sträckningen av rikshuvudvägar och länshuvudvägar. Från stambanan leda normalspåriga linjer från Nässjö till Oskarshamn och Kalmar samt från Alvesta över Emmaboda till Kalmar och Karlskrona. De smalspåriga Smålandsjärnvägarna komma på två punkter i beröring med stambanan, nämligen i Norsholm och Sävsjö. I övrigt ligga de smalspåriga linjerna långt bort från stambanan och förbindelserna med denna förmedlas medelst andra järnvägar, vilket för trafiken drager med sig ett ökat antal övergångsstationer och åtföljande tidsförluster. De långsamma förbindelserna mellan orter vid de smalspåriga järnvägarna och landets tre största städer komma tydligt till uttryck i de tidsavståndskartor, som publicerats i ett av kommitténs tidigare betänkanden.<sup>1</sup>

Järnvägarna Karlskrona—Gullberna—Torsås, längd 47 km, spårvidd 1 067 mm, och Kalmar—Torsås, längd 40 km, spårvidd 891 mm, tillkommo huvudsakligen för att utvidga och säkerställa respektive Karlskrona och

<sup>1</sup> Se Betänkande rörande Sveriges smalspåriga järnvägar. Del II. Statens offentliga utredningar 1945: 8, sid. 104—105.

Kalmar handelsområden. En av anledningarna till att de båda järnvägarna icke fingo samma spårvidd torde för övrigt hava varit handelskonkurrensen mellan de båda städerna. Karlskrona sammanknöt genom bibanan Bergkvara—Torsås—Gullaboby dessa orter med sitt intresseområde. Bergkvara liksom Torsås ha dock alltjämt en betydande del av sin handel inriktad på Kalmar, varvid för Bergkvaras del landsvägskommunikationerna spela den största rollen, eftersom omlastningen i Torsås utgör en väsentlig olägenhet för transport med järnväg. Från Kalmar—Torsås järnväg utgår en sidolinje från Ljungbyholm till Påryd, 19 km.

Järnvägsförbindelserna mellan Kalmar och norra delen av Kalmar län sammanknytas medelst sträckan Kalmar—Berga, vilken är 77 km lång. Den har anlagts med tanke på att giva orterna norr om Kalmar järnvägsförbindelse med residensstaden och därigenom öka dennas handelsområde. Dess sträckning är emellertid icke särdeles ändamålsenlig för snabba kommunikationer mellan Kalmar och Oskarshamn. Vid färd mellan dessa platser måste övergång ske antingen i Berga eller i Ruda, i båda fallen medförande en omväg i jämförelse med den mera direkta landsvägsförbindelsen. Även Mönsterås ligger vid sidan av linjen Kalmar—Berga men vinner genom järnvägen Mönsterås—Fagerhult anslutning i Sandbäckshult. Förbindelserna med norra länsdelen och Västervik nödvändiggör övergång mellan olika spårvidder såväl i Berga som i Hultsfred. Obruten spårförbindelse finnes visserligen över Brittatorp men medför en mycket betydande omväg.

Linjen Mönsterås—Fagerhult är 69 km lång. Den byggdes särskilt med tanke på att skaffa Mönsterås ett vidgat uppland. Orterna längs övre delen av järnvägen äro emellertid trafikgeografiskt sett mera sammanhörande med Kalmar än med Mönsterås. Järnvägens sträckning är därför ur deras synpunkt föga lämplig, enär den bildar en lång omväg över Sandbäckshult till trafikområdets naturliga huvudort Kalmar. En annan olägenhet med järnvägen är att den icke, såsom ursprungligen planerats, fördes fram till Åseda.

Mellan Oskarshamn och Växjö leder en sammanhängande smalspårig linje om 147 km längd. Bandelen Växjö—Brittatorp, 28 km, är dock gemensam med linjen Växjö—Hultsfred.

Linjen Växjö—Hultsfred knyter samman de nu nämnda banorna med järnvägarna Sävsjö—Målilla och Norsholm—Västervik—Hultsfred. Mellan Växjö och Hultsfred är avståndet 117 km. Tillsammans med den anslutande linjen Västervik—Hultsfred bildar den en sammanhängande smalspårig sträcka om icke mindre än 187 km längd. Från Spångenäs leder en sidolinje till Vimmerby, 18 km, vilken ursprungligen anlagts med tanke på att vinna ökat uppland åt Västervik.

Västerviks viktigaste förbindelse med mellersta och norra Sverige är den 118 km långa linjen Västervik—Norsholm. Ehuru kontakt med normalspårig järnväg erhålles redan i Åtvidaberg, är dock Norsholm den för närvarande viktigaste övergångsstationen.

Studerar man en kommunikationskarta över södra Sverige synes järnvägstätheten i Småland icke vara mindre än i södra Sverige i dess helhet. Endast Skåne samt delar av Öster- och Västergötland kunna bestämt sägas ha ett tätare nät. Från »Allmän järnvägsstatistik» för år 1946 hämtas följande uppgifter.

Tabell 1. Järnvägarnas längd och täthet år 1946.

	L ä n g d		Summa längd km pr 100 km <sup>2</sup> (järnvägstäthet)
	normalspår km	smalspår km	
Kalmar län.....	212	644	7.42
Kronobergs län.....	339	357	7.02
Jönköpings län.....	680	82	6.61
Östergötlands län.....	331	404	6.65
Götaland.....	4 970	2 693	8.26
Hela riket.....	13 203	3 508	3.80

Om man såsom lika goda jämsätter smalspåriga med normalspåriga järnvägar, skulle alltså Småland vara endast obetydligt sämre ställt i fråga om järnvägslinjernas täthet än Götaland som helhet betraktat. Anser man sig icke kunna likställa smalspåriga järnvägar med normalspåriga, ter sig landskapets järnvägsutrustning långt sämre. Om man endast räknar med de normalspåriga järnvägarna, kommer Kalmar län upp till en järnvägstäthet av blott 1.84, Kronobergs län till 3.42, Jönköpings län till 5.91. För Götaland är tätheten av normalspåriga järnvägar 5.36 och för landet i sin helhet 3.00.

Som sammanfattning kan alltså sägas, att östra Småland är relativt väl försett med järnvägar, vilka dock till huvudsaklig del äro smalspåriga.

Vad landsvägarna beträffar, ger redan en flyktig blick på kartan belägg för att landsvägsnätet inom ifrågavarande område är bra mycket tätare och rikare förgrenat än järnvägsnätet. Sålunda uppgår vägtätheten för Kalmar län till 32.84 km per 100 km<sup>2</sup>, för Kronobergs län till 36.37 och för Jönköpings län till 39.39. För landet i dess helhet utgör vägtätheten 19.40. Samtliga dessa siffror avse allmänna vägar på landet. Motsvarande siffror för angränsande län utgör 47.78 för Blekinge, 54.45 för Kristianstads och 38.23 för Östergötlands. Administrativt-tekniskt indelas de allmänna vägarna i rikshuvudvägar, länshuvudvägar och bygdevägar. Även de mera betydande vägarna ha på sina håll ännu icke hunnit givas den standard, som eftersträvas. Viktiga förbättringar av vägnätet äro dock planerade. En närmare redogörelse för vägnätets utformning samt om de planerade ombyggnadsarbetena lämnas i det följande.

De i betydande delar av landskapet talrikt förekommande dalstråken i nordvästlig—sydostlig riktning ha säkerligen inverkat på den huvudsträckning, som många av järnvägarna fått. Som exempel på detta förhållande kan man nämna vissa delar av järnvägarna Mönsterås—Fagerhult, Kalmar

—Berga och Norsholm—Västervik. I andra fall ha väst—östliga dalstråk utgjort riktlinjer för järnvägarna, såsom mellan Sävsjö och Målilla, där sträckningen troget följer Emåns dalgång. Rullstensåsarna ha också spelat en stor roll vid kommunikationsnätets utformning. Mårten Sjöbeck gör i sin bok om Småland<sup>1</sup> ett uttalande om den sju mil långa Högsbyåsen, vilket må återgivas: »Sedan forntiden uppbär den samfärdseln mellan Kalmar län och Mellansverige i den urgamla förbindelsen Kalmar—Vimmerby—Kisa—Linköping, en av det äldre Sveriges viktigaste transportleder över land.» De järnvägar, som icke kunnat förläggas utmed naturliga vägleder, uppvisa en mycket oförmånlig trassé med svåra stigningar och kurvor. Som exempel kan nämnas delar av linjerna Växjö—Hultsfred och Hultsfred—Västervik. Inom slättbygden längs Kalmarsund ha järnvägsbyggarna haft friare händer. Här har järnvägen Torsås—Kalmar—Sandbäckshult karaktär av utpräglad slättlandsbana. Men kustslätten förbytes i norr till ett för järnvägsbygge svårframkomligt landskap, vars kuperade natur kräver vidlyftigare arbeten för järnvägsanläggningar än det småländska landskapet i övrigt. Måhända har denna omständighet bidragit till att avskräcka från byggandet av en på sin tid planerad kustbana mellan Oskarshamn och Västervik.

Självfallet har landskapets topografi icke endast återverkat på järnvägar-  
nas sträckning utan även bidragit till att giva vägnätets huvudleder en fram-  
trädande orientering i nordväst—sydöst. Men landsvägsnätet överensstäm-  
mer icke helt med järnvägsnätet. Genomgående huvudvägar återfinnas en-  
dast längs vissa av de smalspåriga järnvägarna. Vägnätet har på sina ställen  
en annan geografisk orientering än järnvägen; de båda samfärdsmedlen  
kunna vid sådant förhållande icke ersätta varandra. Det må framhållas, att  
vägsystemet utmed linjerna Växjö—Hultsfred, Ljungholm—Påryd, nedre  
delen av Mönsteråsbanan och linjen Västervik—Hultsfred är mindre väl  
utbyggt.

## B. Östgotajärnvägarnas trafikområden.

Det område, som genomdrages av de smalspåriga Östgotajärnvägarna —  
det sammanfaller ungefär med Östergötlands län — har ett ur allmän kom-  
munikationssynpunkt centralt läge. Järnvägsnätet uppbygges av en stomme  
av normalspåriga linjer: stambanan Stockholm—Malmö genomlöper länet,  
åt norr sträcker sig från Mjölby den viktiga förbindelselinjen med Hallsberg  
och Krylbo, från Linköping går söderut järnvägen till Åtvidaberg, Kisa, Vim-  
merby och Hultsfred; slutligen finnes järnväg mellan Mjölby och Hästhol-  
men. Göta kanal går tvärs igenom Östergötland från Mem vid Östersjön till  
Motala vid Vättern. Vikarna Slätbaken och Bråviken vid Östersjön skära

<sup>1</sup> Mårten Sjöbeck, Småland—Öland. Stockholm 1946. Sid. 216—217.

djupt in i landet; vid Bråviken ligger Norrköping med en betydande hamn. Från Linköping är Stångån och dess sjösystem segelbart till Horn vid sjön Åsunden. Landsvägsnätet är synnerligen väl utvecklat. Rikshuvudvägen Stockholm—Malmö sträcker sig genom hela landskapet. I Norrköping avgrenar sig rikshuvudvägen till Västervik, Oskarshamn och Kalmar. Från Stockholm—Malmövägen leder slutligen en rikshuvudväg från Ödeshög norr ut över Motala mot Örebro. Områdets väl utbyggda nät av goda huvudlinjer av järnvägar och landsvägar står i skarp kontrast till förhållandena i östra Småland.

Invävda i detta kommunikationsnät ligga de smalspåriga järnvägar, vilka äro föremål för denna undersökning, nämligen Norra Östergötlands, Mellersta Östergötlands och Norrköping—Söderköping—Vikbolandets (Vikbolandsbanan) järnvägar. Dessa omfatta en banlängd av respektive 132, 168 och 101 km. Såväl Mellersta Östergötlands järnvägar som Vikbolandsbanan ligga helt inom Östergötlands län, medan Norra Östergötlands järnvägar med 71 km faller inom nämnda län och med 61 km inom Örebro län. De tre järnvägarna bilda en gemensam förvaltning, Trafikförvaltningen Östergötlands smalspåriga järnvägar, med säte i Norrköping.

Norra Östergötlands järnvägar omfatta sträckorna Norrköping Ö—Kimstad—Örebro S, 129 km och Kimstad—Norsholm, 3·5 km; den senare sträckan trafikeras endast med godståg. Enligt avtal med Norsholm—Västervik—Hultsfreds järnväg trafikera Norra Östergötlands järnvägar sträckan Norsholm—Ringstorp såsom egen bana. Tack vare denna anordning kunna genomgående tåg framföras mellan Norra Östergötlands och Mellersta Östergötlands järnvägar. Norra Östergötlands järnvägar ha på sträckan Kimstad—Pålsboda ett jämförelsevis vidsträckt trafikområde, eftersom andra järnvägar äro belägna på ganska stort avstånd. Däremot ligga sträckorna Norrköping Ö—Kimstad och Pålsboda—Örebro S inom angränsande normalspåriga järnvägars inflytelseområde.

Mellersta Östergötlands järnvägar omfatta linjerna Ringstorp—Linköping—Fågelsta—Ödeshög, 102 km, Klockrike—Borensberg, 8 km, Fornåsa—Motala, 15 km, och Bränninge—Skänninge—Väderstad, 43 km. Sträckan Skänninge—Väderstad är dock numera upplåten endast för befordran av gods i vagnslaster. Mellersta Östergötlands järnvägar ligga mycket nära angränsande normalspåriga järnvägslinjer och ingen del av dem befinner sig på längre avstånd än 15 km från normalspårig järnväg. Linjen Väderstad—Skänninge—Bränninge faller till och med helt inom en rayon av 8 km från normalspårsbana. Linjernas trafikområde blir därför tämligen begränsat. Därtill kommer, att trafiken mellan Linköping å ena sidan och Fågelsta och Motala å andra till stor del framföres över den normalspåriga förbindelsen via Mjölby. Linjen Linköping—Vadstena är elektrifierad; söder därom ombesörjes trafiken huvudsakligen med rälsbussar, varför tågbyte måste ske i Vadstena. Av sidolinjerna är Fornåsa—Motala elektrifierad. Lin-

jen Klockrike—Borensberg har tidigare haft fullständig elektrisk drift men persontrafiken ombesörjes nu med rälsbuss. Tågen på sidolinjen Bränninge—Skänninge framgå direkt till och från Linköping C.

Vikbolandsbanan omfattar linjerna Norrköping Ö—Kummelby—Valdemarsvik, 55 km, och Kummelby—Arkösund, 46 km. Båda linjernas tåg framgå till Norrköping Ö, där direkt spåranslutning vinnes med Norra Östergötlands järnvägar. Vikbolandsbanan har ett från andra järnvägar avskilt trafikområde. Däremot påverkas dess trafik, särskilt godstrafiken, av kustsjöfarten.

Data för järnvägarnas längdutsträckning och täthet inom Östergötlands län återfinnas i tabellen på sid. 25. Det kan tilläggas, att tätheten av enbart de normalspåriga järnvägarna visserligen blir endast 3·0 km per 100 km<sup>2</sup>, men denna siffra är dock avsevärt bättre än motsvarande för Kalmar län, 1·84.

Sjötrafiken är helt naturligt störst på Norrköpings hamn. Stenkol och koks utgör en bland de största grupperna av lossade varor med 437 000 ton år 1939. En del omlastas till småskutor, som föra kolet vidare till småhamnarna vid kusten eller Göta kanal. Men huvudparten av det kol, som icke stannar i Norrköping, föres vidare på järnväg. Till Norrköpings hamn inkomma även stora mängder ved och trävaror, vilka till en del vidarebefordras med smalspårig järnväg, exempelvis pappersved till Skärblacka och Ljusfors. Kraftfoder och konstgödsel äro andra varuslag som i betydande utsträckning omlastas till järnväg. Över hamnen utlastas mycket spannmål, vidare maskiner och metaller från Finspång, papper och pappersmassa från Skärblacka samt trävaror. Samtrafiken mellan de smalspåriga järnvägarna och hamnen i Norrköping är icke fullt tillfredsställande ordnad. Endast på södra kajen framgår både smalspårig och normalspårig järnväg; på norra kajen däremot endast normalspårig. Det förekommer därför att gods måste omlastas mellan normalspår och smalspår för att kunna transporterats mellan fartyg vid norra kajen och vederbörande stationer vid de smala banorna.

I Linköpings hamn lossas byggnadsmaterial, kalksten för sockerfabriken samt trävaror. Kvantiteterna äro dock icke särskilt stora. Utlastningen omfattar spannmål samt socker från sockerfabriken.

Vadstena hamn har relativt obetydlig trafik. Lossade varor äro framför allt byggnadsmaterial och gödningsämnen, utlastade spannmål.

Båttrafiken på Göta kanal kompletteras också järnvägarna. Chokladfabriken i Ljungsbro tager huvuddelen av sitt råvarubehov med båt. Gasbetongfabriken i Borensberg ombesörjer en del av sin trafik medelst båt. Motala mekaniska verkstad får kol och järn via Göta kanal. I Norsholm förekommer någon omlastning mellan båt och järnväg, bland annat metallvaror från Finspång och papper från Skärblacka. I Söderköping är godstrafiken över kaj obetydlig. I Valdemarsvik utlastas trävaror och lossas bland annat råvaror för därvarande läderfabrik.

### C. Landsvägstrafiken.

I följande sammanställning angives antalet bilar åren 1939 och 1946. Tabellen visar bl. a. att antalet lastbilar i vissa län var större sistnämnda år än före kriget, medan antalet personbilar icke kommit upp till tidigare siffror. Det framgår även att Östergötlands län hade största antalet motorfordon.

		Kalmar län	Kronobergs län	Jönköpings län	Östergötlands län	Götaland
		A n t a l				
Personbilar	1939.....	5 986	3 468	7 687	9 756	86 413
	1946.....	4 859	2 858	6 418	7 433	69 870
Omnibussar	1939.....	121	62	265	199	2 169
	1946.....	110	49	247	198	1 858
Lastbilar	1939.....	1 979	1 090	2 223	2 819	32 009
	1946.....	1 985	1 154	2 000	2 778	43 257

Om antalet bilar år 1939 slås ut på befolkning och vägnät, erhålles följande siffror.

		Kalmar län	Kronobergs län	Jönköpings län	Östergötlands län	Götaland
Personbilar	pr 100 inv.....	2·62	2·29	3·20	3·10	2·87
	pr km väg.....	1·58	0·96	1·69	2·31	2·27
Omnibussar	pr 100 inv.....	0·05	0·04	0·11	0·06	0·07
	pr km väg.....	0·03	0·02	0·06	0·05	0·06
Lastbilar	pr 100 inv.....	0·87	0·72	0·92	0·90	1·03
	pr km väg.....	0·52	0·30	0·48	0·67	0·81

*Billinjer.* Billinjenätet är ganska väl utvecklat både i Småland och Östergötland. Såväl statens som enskilda järnvägar ha förvärvat och driva busslinjer. Genom inrättande av busstrafik på lämpliga landsvägssträckningar kan järnvägsnätet kompletteras och luckorna i det på sina ställen olämpligt utformade järnvägsnätet täckas. Den av statens järnvägar ägda linjen Kalmar—Oskarshamn kan nämnas som exempel. Den har en längd av 80 km, medan järnvägen Kalmar—Ruda—Oskarshamn är 95 km. Tack vare goda vägar kan den givas en förhållandevis stor kapacitet. En annan statens järnvägars linje förenar Kalmar med Alsterbro över Läckeby och förkortar avståndet mellan orterna till 48 km mot 71 km järnvägen över Sandbäckshult.

Mellan Oskarshamn och Västervik finnes icke direkt järnväg. Järnvägen över Hultsfred är 135 km. Huvudlandsvägen mellan städerna leder över Hjorted och är 87 km. En kortare väg finnes över Misterhult och Solstadsström, 80 km lång, men är krokig och av dålig beskaffenhet. En direkt busslinje upprätthåller trafiken mellan städerna längs huvudvägen. Res-

tiden torde kunna nedbringas, då normala förhållanden åter inträda och vägarna förbättrats. Den kortare vägen trafikeras av två olika bussföretag, nämligen Västervik—Solstadsström—Mörtfors och Oskarshamn—Mörtfors.

Statens järnvägar ha trafikillstånd för en busslinje Bergkvara—Torsås—Gullabo—Vissefjärda. Denna bussförbindelse kan få en stor betydelse för Torsås och Bergkvarabygden genom att i Vissefjärda ansluta till tågen på järnvägen Karlskrona—Växjö—Alvesta.

Längs linjen Ljungbyholm—Påryd saknas en för busstrafik lämplig väg. Däremot leder från Påryd en god väg till Vassmolösa. Från Påryd till Vissefjärda ha statens järnvägar trafikillstånd, men trafiken ligger för närvarande nere.

Längs järnvägen Kalmar—Torsås—Karlskrona driva statens järnvägar busstrafik på sträckorna Kalmar—Ljungbyholm—Bergkvara—Brömsebro och Kristianopel—Fågelmara—Lyckeby—Karlskrona. Mellan Torsås och Karlskrona ha statens järnvägar trafikillstånd på vägen över Karsbo och Augerum, men trafiken upprätthålles för närvarande endast på sträckan Karsbo—Karlskrona.

Längs Vetlandabanan från Sävsjö till Målilla ha statens järnvägar tillstånd för billinjetrafik, men trafiken ligger för närvarande nere på sträckan Slättåkra—Målilla.

Statens järnvägar upprätthålla slutligen busstrafik på en linje, som berör Lenhovda, Näsbykulla och Dädesjö och därifrån leder in till Växjö.

Till sist kan nämnas, att Norsholm—Västervik—Hultsfreds järnväg trafikerar sträckorna Gamleby—Edsbruk—Loftahammar, Gamleby—Västervik, Västervik—Horns udde och Norrhult—Ankarsrum—Västervik. Trafikillstånd har därjämte erhållits för linjerna Västervik—Gamleby—Överum—Åtvidaberg—Linköping och Gamleby—Eds bruk—Ukna—Åtvidaberg.

Norra Östergötlands järnvägar ha trafikillstånd för en busslinje från Örebro över Sköllersta och Pålshoda stationer till Hjortkvarn. Linjen trafikeras för närvarande endast mellan Örebro och Hidingsta på grund av krisrestriktionerna. Vidare äger järnvägen bland annat en busslinje från Skönarbo över Ljusfallshammar, Grytgöl och Sonstorp till Finspång, samt från Finspång över Vånga och Ljusfors till Norrköping. Järnvägen innehar trafikillstånd praktiskt taget längs banans hela sträckning.

Även Mellersta Östergötlands järnvägar bedriva linjetrafik med buss. Trafikillstånd är beviljat bland annat för sträckorna Ringstorp—Linköping, Skänninge—Bjälbo—Väderstad och Skänninge—Älgsjö—Bjälbo. Järnvägen är ekonomiskt intresserad i Trafikaktiebolaget Jönköping—Gränna—Ödeshöj. Järnvägen äger helt Mellersta Östergötlands Trafikaktiebolag, vilket innehar trafikillstånd bland annat för linjerna Tjällmo—Borensberg—Motala och Motala—Vadstena—Ödeshöj.

Vikbolandsbanan har en omfattande busstrafik och har trafikillstånd längs järnvägens hela sträckning. Järnvägen innehar även betydande intres-

sen i Norra Tjusts trafikaktiebolag, vars busslinjer bland annat beröra Söderköping och Valdemarsvik.

*Lastbilstrafiken.* Det vore säkerligen av intresse att kunna jämföra siffror om lastbilstrafikens omfattning med järnvägarnas trafikarbete. Kommittén har sökt utröna dessa båda transportmedels prestationer. Med ledning av statens biltrafiknämnds statistik över trafiklastbilarnas godstransporter har den befordrade godsmängden å trafikbilar med stationeringsort inom Kalmar län för år 1945 uppskattats till 1·25 miljoner ton och trafikarbetet till omkring 18 å 20 miljoner nettotonkm. Antalet trafikbilar, för vilka statistikuppgifter lämnats, har i genomsnitt för året utgjort 429. Uppgifter ha ej lämnats för ett 50-tal bilar, av vilka flertalet dock torde ha stått avställda. Vidare ombesörjas transporter av bilar i icke yrkesmässig trafik, d. v. s. av firmabilar. Deras antal utgjorde i runt tal 800 eller något mer än 60 procent av hela antalet registrerade lastbilar inom länet. Några uppgifter om dessa bilars transportprestationer finnas tyvärr icke. Enligt sakkunniga bedömare utnyttjas firmabilarna i väsentligt lägre grad än trafikbilarna. Sålunda har i en promemoria, författad av ledamoten i statens biltrafiknämnd, trafikchefen Hans Malmquist, och överlämnad till 1943 års järnvägskommitté av näringslivets trafikdelegation, uppgivits, att firmabilarnas trafikarbete inom Blekingejärnvägarnas trafikområde år 1944 kunde — låt vara mycket approximativt — beräknas till blott omkring 6 miljoner tonkm mot 23 miljoner tonkm för trafikbilarna. Antalet firmabilar inom Blekinge län utgjorde samma år cirka 60 procent av länets hela lastbilsbestånd. Av dessa uppgifter bör den slutsatsen kunna dragas, att ovan nämnda trafikarbete å lastbilar i yrkesmässig trafik inom Kalmar län, 18 å 20 miljoner nettotonkm, representerar den vida större delen av länets hela lastbilsparcs trafikarbete.

I detta sammanhang må erinras om det trafikarbete som inom Kalmar län utföres av järnvägarna. På grundval av de utredningar, som genom kommitténs försorg verkställdes beträffande järnvägstrafiken år 1945, kan man uppskatta storleken av järnvägarnas trafikarbete inom länet. Antalet nettotonkm (godstonkm) utgjorde i runt tal 60 miljoner, varav 30 miljoner hänförde sig till smalspårsbanorna och 30 miljoner till de normalspåriga.

Under krigsåren har antalet lastbilar varit lägre än före kriget. År 1939 var antalet registrerade lastbilar i länet 1 979 mot år 1944 1 264 och 1 272 den 1/7 1945. Minskningen är betydande men har huvudsakligen drabbat firmabilarna. Under år 1946 har bilparken snabbt utökats. Den 1/1 1947 funnos i länet 1 985 lastbilar, alltså ungefär lika många som år 1939. Lastförmågan har samtidigt ökat, sannolikt med minst 20 procent.

#### **D. Landsvägarnas framtida utbyggnad.**

För att kunna bedöma frågan om järnvägarnas i Småland och Östergötland rationalisering har kommittén även ansett påkallat att taga hänsyn till

de planer på utbyggnad av landsvägsnätet, vilka kunde finnas uppgjorda. I särskilda skrivelser till Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har kommittén begärt uppgifter om i vad mån vägnätet behövde kompletteras och om de planer, som redan nu förelåge för utbyggnad och förbättring av vägarna i de trakter, varom fråga vore.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har överlämnat de begärda uppgifterna, vilka sammanställts av vägförvaltningarna i de berörda länen. De meddelade kostnadsuppgifterna hänföra sig till prisnivån åren 1944/1945. Kostnader för marklösen äro icke inberäknade.

I det följande skall en kortfattad redogörelse lämnas för innehållet i dessa uppgifter, i den mån de avse vägar längs järnvägarna och icke uteslutande tillfartsvägar.

*Vägarna längs järnvägen (Karlskrona—)Gullberna—Torsås—Kalmar—Berga med sidolinjer.* Från Gullberna i söder förbi Kalmar till trakten av Ålem i norr följer rikshuvudvägen i stort sett den smalspåriga järnvägslinjen. Största avståndet mellan vägen och järnvägen uppnås i trakten av Bergkvara, där det utgör omkring 4 km. Högsta tillåtna hjultryck är på vägdelen inom Blekinge län 3·0 ton och inom Kalmar län 2·5 ton. Rikshuvudvägen planeras att breddas till minst 7 meters körbana på de sträckor där denna bredd ännu icke ernåtts. Medelsbehovet för dessa arbeten beräknas till 7·8 milj. kronor. Omkring 60 km av vägen har permanentbeläggning. Återstående cirka 65 km avses att till en del permanentbeläggas för en kostnad av 4·4 milj. kronor. De sammanlagda kostnaderna för ombyggnad och ytbeläggning skulle sålunda utgöra minst 125 000 kronor per km.

Den lokala vägen Torsås—Söderåkra, 6 km, planeras att ombyggas och breddas från nuvarande 3·6 m till 6 m för en kostnad av 0·4 miljoner kronor.

Vägen Torsås—Gullaboby följer helt järnvägen. Den är i gott skick med 5·0 m bredd och grusfarbana.

Från Ålem till Berga följes järnvägen av länshuvudvägen. Den har en bredd av 6·0 m och grusfarbana. Högsta tillåtna hjultryck är 2·5 ton. I väg- och vattenbyggnadsstyrelsens generalplan för utbyggnad av landets huvudvägnät har vägdelen förutsatts bliva utbyggd för en kostnad av 1·2 miljoner kronor och 0·6 miljoner kronor för permanentbeläggning, eller 42 000 kronor per km.

Längs järnvägslinjen Ljungbyholm—Påryd tarva vägarna ombyggnad för att kunna upptaga större trafik. De äro krokiga och smala — 3·6 m. Kostnaden har uppgivits till 1·1 miljoner kronor för den cirka 20 km långa sträckan.

*Längs järnvägen Mönsterås—Skoghult—Fagerhult.* En direkt genomgående väg utmed järnvägen saknas mellan Sandbäckshult och Knivingaryd. Från sistnämnda ort till Fagerhult följes däremot järnvägen av länshuvudvägen (Kalmar—)Läckeby—Vetlanda. På sträckan Plattekärr—Knivingaryd

—Kråksmåla håller den en bredd av endast 4·0—5·0 m och medgiver ett hjultryck av 2·0 ton. Den planeras bliva ombyggd till 6·0 m bredd för en beräknad kostnad av 3·1 miljoner kronor. Sträckan Kråksmåla—Fagerhult tarvar ingen ombyggnad. Vägen från Fagerhult, där järnvägen slutar, till Åseda behöver delvis ombyggas för en beräknad kostnad av 0·5 milj. kronor.

*Längs järnvägen (Växjö—)Brittatorp—Skoghult—Oskarshamn.* Länshuvudvägen Växjö—Högsby följer på sträckan Dädesjö—Älghult ganska nära den smalspåriga järnvägen. Bredden uppgår till 6·0 m. Körbanan är grusbelagd. Från Älghult fortsätter en mindre väg till Fröseke med en bredd av 4·5 m. Den sistnämnda sträckan föreslås breddad till 5·0—6·0 m. Från Fröseke till Allgunnen saknas längsgående väg utmed järnvägen. I övrigt äro vägarna inom järnvägens område på hela sträckan fram till Oskarshamn av dålig beskaffenhet, smala och krokiga. Landsvägen mellan Ruda och Sågkvarn (Skorpetorp) är ganska smal och behöver breddas, om större trafik skulle uppstå. Mellan Sågkvarn och rikshuvudvägen måste ny väg byggas. Det sammanlagda medelsbehovet för ifrågavarande arbeten uppgives till 3·2 miljoner kronor.

*Längs järnvägen Växjö—Åseda—Hultsfred.* Längs denna järnväg saknas genomgående landsväg. Sålunda finnes icke någon direkt landsvägsförbindelse mellan Braås och Klavreström samt ej heller mellan Hultnäs och Triabo. Länsstyrelserna i Kronobergs och Kalmar län ha visserligen genom laga kraftägande utslag förklarar, att ny väg skall anläggas mellan de senare platserna, men icke heller den går längs järnvägen. Ny väg beräknas dock bli erforderlig längs järnvägen i detta avsnitt. Mellan Triabo och Virserum finnes endast en krokig och smal väg med en bredd av högst 4 m. För denna sträcka finnes arbetsplan till ombyggnad delvis upprättad men ej fastställd. Från Virserum till Gårdveda finnes väg i ganska gott stånd med en bredd av 5 à 6 m; endast tvenne broar tarva ombyggnad. Mellan Gårdveda och Hultsfred över Målilla leder en länshuvudväg med en bredd av 6 m. På flertalet vägar är högsta tillåtna hjultrycket 2·0 ton.

Ombyggnad och förbättring av vägarna längs linjen Växjö—Åseda—Hultsfred ha beräknats kosta 3·6 miljoner kronor.

*Längs järnvägen Sävsjö—Vetlanda—Målilla.* Vägen längs denna järnväg är länshuvudväg, med en bredd av 5·0—6·3 m och huvudsakligen försedd med grusbeläggning. Den planeras ombyggd till en bredd av 6·0—7·0 m med cykelbana och banketter. Angelägenhetsgraden av ombyggnaden har betecknats såsom hög. Kostnaden beräknas till 2·3 miljoner kronor.

*Längs järnvägen Västervik—Hultsfred.* Här saknas delvis med järnvägen parallella vägar. På de sträckor där dylika finnas, äro de smala och krokiga med en körbana av 3·5 m. Högsta tillåtna hjultryck varierar mellan 1·6 och 2·5 ton. Vägförvaltningen anför, att vägarna till största delen måste ombyggas. Kostnaderna härför anges till 5·8 miljoner kronor eller till genomsnittligt cirka 83 000 kronor per km. Längs järnvägen Vimmerby—

Spängenäs befinna sig landsvägarna i gott stånd och beräknas icke erfordra ombyggnad.

*Längs linjen Norsholm—Västervik.* Vägförvaltningen framhåller, att flertalet av de inom området Norsholm—Åtvidaberg befintliga landsvägarna äro mycket enkelt byggda, krokiga och backiga. Körbanans bredd går på sina håll ner till 3—3·5 m och överstiger ingenstädes 4·5 à 5 m. Ehuru sammanhängande väg finnes i stort sett längs hela järnvägslinjen, har den på grund av sitt skick ingen betydelse såsom genomfartsled. Vägnätet är för övrigt inriktat på den närliggande huvudorten Linköping. En ombyggnad har kostnadsberäknats till 1·3 miljoner kronor.

Länshuvudvägen från Linköping leder genom Åtvidaberg, korsar järnvägen vid Överum och förenas några kilometer bortom detta samhälle med rikshuvudvägen. Länshuvudvägen har 6 m bredd och grusfarbana. Rikshuvudvägen Valdemarsvik—Västervik har en bredd av 5—6 m. Högsta tillåtna hjultryck är i båda fallen 2·5 ton. Rikshuvudvägen skall breddas till 7 m och delvis omläggas. Den mindre väg, som följer järnvägen från Ukna förbi Överum till Gamleby planeras bliva ombyggd. Kostnaden för förbättring av vägarna i avsnittet Åtvidaberg—Västervik angives av vägförvaltningen till sammanlagt 6·0 miljoner kronor.

*Längs Norra Östergötlands järnvägar.* Rikshuvudvägen Linköping—Norrköping följer ganska nära den smalspåriga järnvägens sträckning Kimstad—Norrköping. Den planeras att få en delvis annan och rakare sträckning mellan Norsholm och Lövstad. Ombyggnad och permanentbeläggning av denna sträcka skulle kosta omkring 4·9 miljoner kronor.

Länshuvudvägen Norrköping—Svärtinge—Finspång—Örebro följer i stort sett järnvägen från trakten av Finspång till Örebro. Vägen är 5 à 6 m bred och medger ett hjultryck av 3·0 ton. Den är belagd med asfalt mellan Finspång och Hällestad, i övrigt med grus. Ombyggnad och breddning planeras, mest genomgripande på den sträcka som faller inom Örebro län. Den sammanlagda kostnaden beräknas till 2·9 miljoner kronor.

Ljusf och Skärblacka ha god vägförbindelse med Norrköping över Kullerstad. Vägens vidare fortsättning mot Finspång är emellertid sämre och planeras bliva utbyggd till en kostnad av 0·3 miljoner kronor.

*Längs Mellersta Östergötlands järnvägar.* Rikshuvudvägen Malmö—Stockholm går från Ödeshög över Väderstad till Mjölby och följer därifrån stambanan vidare till Linköping och Norrköping. I Ödeshög avgrenar sig rikshuvudvägen till Örebro. Den följer järnvägen till Vadstena. Delsträckan Ödeshög—Vadstena har en körbanebredd av 5—6 m och tillåter 3·0 tons hjultryck. Ombyggnad och förbättring planeras och arbetsplan finnes upprättad.

Inom järnvägarnas trafikområde finnas länshuvudvägarna Mjölby—Skänninge—Fornåsa—Borensberg, Vadstena—Skänninge—Viby, Linköping—Vreta kloster—Brunneby—Motala samt Linköping—Åtvidaberg. Bredden på

de bästa av dessa vägar uppgår till 5 à 6 m och högsta medgivna hjultryck till 3·0 ton. Många sträckor äro emellertid av väsentligt sämre beskaffenhet och planeras bliva ombyggda.

I övrigt finnes ett mycket tätt utgrenat nät av vägar, vilka dock i allmänhet äro ganska smala, 3 à 4 m breda, och med ett högsta tillåtet hjultryck av 2·5 ton.

Medelsbehovet för ombyggnad och förbättring av vägarna längs Mellersta Östergötlands järnvägar beräknas uppgå till sammanlagt 14·2 milj. kronor, fördelat på olika väggrupper på sätt framgår av tabell 2.

*Längs Norrköping—Söderköping—Vikbolandets järnväg.* Linjen Valdemarsvik—Norrköping följes i hela sin längd av rikshuvudvägen från Väster-  
vik till Norrköping. Den har en bredd av 6·0 m och ett högsta tillåtet hjultryck av 3·0 ton. Förbättringsarbeten ha kostnadsberäknats till 5·9 miljoner kronor. Någon arbetsplan för dessa arbeten finnes emellertid icke uppgjord.

Från Norrköping till Arkösund finnes en relativt god väg med en bredd av 5 à 6 m och högsta hjultryck 3·0 ton. Mellan Norrköping och Östra Husby går den dock relativt långt från järnvägen. Förbättringsarbeten ha kostnadsberäknats till omkring 1·8 miljoner kronor.

---

Inom de smalspåriga Östgötajärnvägarnas trafikområden finnes ett stort antal mindre vägar, särskilt på Östgötaslätten och på Vikbolandet, vilka till en del gå längs järnvägarna och till en del ha karaktären av tillförselvägar. Beträffande dessa vägar anför vägförvaltningen i Östergötlands län:

»Flertalet — — — — — äro mycket enkelt byggda. Någon mera genomgripande ombyggnad av dem inom överskådlig tid torde icke komma i fråga, då trafiken är av jämförelsevis ringa omfattning och medelstillgången även under normala förhållanden torde böra tagas helt i anspråk för andra, ur vägtrafiksynpunkt långt viktigare företag. I den mån förbättringsarbeten å nämnda vägar kunna komma till utförande, synas arbetena böra begränsas till anläggande av mötesplatser och smärre uträtningar.»

---

Sammanfattningsvis lämnas här nedan en sammanställning över det medelsbehov, som en planerad förbättring av vägarna längs de smalspåriga järnvägarna skulle kräva.

Tabell 2. Medelsbehov för ombyggnad och förbättring av landsvägar.

Trafikområde	Uppskattad kostnad i miljoner kronor		
	Ombyggnad	Permanentbeläggning	Summa
Karlskrona—Kalmar—Berga.....	8.9	5.0	13.9
Ljungholm—Påryd.....	1.1	—	1.1
Sandbäckshult—Skoghult—Fagerhult—Åseda....	3.6	—	3.6
Brittatorp—Skoghult—Oskarshamn.....	2.8	0.4	3.2
Växjö—Hultsfred.....	3.4	0.2	3.6
Sävsjö—Målilla.....	2.3	—	2.3
Hultsfred—Västervik.....	5.0	0.8	5.8
Norsholm—Västervik.....	7.1	0.2	7.3
Norrköping—Kilmstad—Örebro.....	6.4	1.7	8.1
Norrköping—Kummelby—Arkösund.....	1.7	0.1	1.8
(Norrköping—)Kummelby—Valdemarsvik.....	4.5	1.4	5.9
Linköping—Fågelsta—Vadstena—Ödeshög.....	5.6	5.2	10.8
Fornåsa—Motala.....	0.9	—	0.9
Klockrike—Borensberg.....	0.3	—	0.3
Skänninge—Bränninge.....	1.7	—	1.7
Linköping—Ringstorp.....	0.5	—	0.5
Summa	55.8	15.0	70.8

### Kapitel III. Teknisk beskrivning av de smalspåriga Smålands- och Östgötajärnvägarna.

För att bedöma de ekonomiska konsekvenserna av en ombyggnad av smalspåriga järnvägar till normalspår är det bland annat nödvändigt att känna till tekniska data rörande ifrågavarande järnvägar och deras allmänna standard. Sålunda är medelsbehovet för ombyggnaden beroende av frågan om linjens sträckning behöver ändras för att eliminera kurvor med liten radie eller betydande stigningar. En besvärlig trassé ökar också kostnaderna för trafiken och lägger hinder i vägen för ökning av tåghastigheten. Vidare inverka rälsens och den rullande materielens ålder och förslitning på medelsbehovet för ombyggnad så till vida, att detta medelsbehov icke bör belastas med kostnaden för en i allt fall nödvändig förnyelse. Med hänsyn härtill framläggas i det följande uppgifter om järnvägarnas tekniska standard och utrustning.

#### A. Smålandsjärnvägarna.

##### 1. Bananläggningen.

Lutnings- och krökningsförhållandena på de olika linjerna framgår av följande sammanställning.

	Största lutning ‰	Minsta kurvradie m	Horisontal- spår %	Rakspår %
Karlskrona—Torsås—Bergkvara . . . . .	16	300	57	82
Torsås—Kalmar . . . . .	16	300	58	85
Kalmar—Berga . . . . .	16·7	300	41	79
Växjö—Klavreström . . . . .	25	150	} 41	67
Klavreström—Åseda . . . . .	20	300		
Åseda—Hultsfred . . . . .	16·7	250	} 36	79
Brittatorp—Ålghultsby . . . . .	20	300		
Ålghultsby—Oskarshamn . . . . .	16	300	45	62
Mönsterås—Fagerhult . . . . .	16	300	40	76
Sävsjö—Vetlanda . . . . .	20	200	} 44	65
Vetlanda—Målilla . . . . .	16	300		
Norsholm—Västervik—Hultsfred inkl. Spångenäs —Vimmerby . . . . .	16·7	238	35	55
Ljungbyholm—Karlslunda . . . . .	16	250	58	69

Linjerna Karlskrona—Torsås—Kalmar—Berga ha i stort sett gynnsam linjeföring, beroende på att terrängen varit lätt framkomlig för järnvägsbygge. De i sammanställningen nämnda största lutningarna och minsta kurvradiererna för dessa linjer förekomma endast i liten omfattning. Linjerna Växjö—Åseda—Hultsfred och Norsholm—Västervik—Hultsfred äro däremot mycket kurviga, den förra har därtill betydande stigningar. Detta förhållande är uppenbarligen till nackdel vid en ombyggnad, emedan snävare kurvor än med 300 m radie eller lutningar om mera än 16·7 ‰ icke böra förekomma vid en till normalspår ombyggd järnväg med tanke på de hastighetsinskränkningar, som eljest bliva erforderliga.

Jordskärningarnas bredd är i allmänhet 6·0 m men linjen Växjö—Klavreström uppvisar endast 5·65 m bredd. Bergskärningarna hålla en bredd av 4·0—4·1 m utom vid linjen Norsholm—Västervik—Hultsfred, där bredden endast är 3·6 m. Järnvägsbankens krönbredd ligger vanligen mellan 3·6 och 3·8 m; vid linjen Växjö—Klavreström dock endast 3·25 m. Vid byggandet av Kalmar—Torsås järnväg anordnades broarnas landfästen för normal spårvidd, men de använda måtten äro numera otillräckliga för en normalspårig linje. Därjämte är det oundgängligt att vid en ombyggnad giva landfästena ökad bärkraft. Linjen Karlskrona—Torsås—Bergkvara, vilken med sin spårvidd av 1 067 mm är något bredare än övriga här behandlade smalspåriga järnvägar, uppvisar följande mått: jordskärning 6·2 m, bergskärning 4·3 m samt krönbredd 3·8 m.

Såsom jämförelse må nämnas, att man vid normalspåriga statens järnvägars linjer av god standard, dock icke utgörande huvudlinjer, räknar med en bredd i jordskärningar av 8·2 m, i bergskärningar 5·0 m och en krönbredd av 5·0 m.

Rälsvikten belyses av följande sammanställning.

Linje	Rälsvikt kg/m			
	17·2—17·8	22—24·8	27·5	31·2
	i huvudspår, kilometer			
Karlskrona—Torsås—Bergkvara .....	49	—	—	—
Kalmar—Torsås .....	—	—	23	16
Ljungbyholm—Påryd .....	18	1	—	—
Kalmar—Berga .....	—	77	—	—
Mönsterås—Fagerhult .....	70	—	—	—
Oskarshamn—Brittatorp .....	117	—	—	—
Växjö—Hultsfred .....	73	4	39	—
Sävsjö—Mållila .....	65	16	—	—
Norsholm—Västervik—Hultsfred .....	128	57	—	—

På sträckan Växjö—Klavreström har rälsen efter järnvägens förstatligande utbytts mot sådan med en vikt av 24·8 å 27·5 kg/m. Fortsatt utbyte är beslutat fram till Åseda och väntas bliva fortsatt fram till Virserum. På bandelen Oskarshamn—Ruda torde rälsutbyte bliva nödvändigt inom de närmaste åren. Vid Norsholm—Västervik—Hultsfreds järnvägar bör enligt

förvaltningens uppgift rälsutbyte vidtagas inom de närmaste åren på en sträcka av omkring 80 km.

Största förekommande hjultryck är på statens järnvägars smalspårslinjer i Småland 3·75 ton för lok och 5 ton för vagnar. Vid Norsholm—Västervik—Hultsfreds järnvägar äro motsvarande siffror 3·6 och 4·3 ton.

Största tillåtna tågastighet för ångtåg utgör i allmänhet 40 å 50 km/tim., men är på linjerna Kalmar V—Berga, Kalmar V—Torsås och Virserum—Hultsfred 60 km/tim. För rälsbussar och lätta motorvagnar medgives i allmänhet 70 km hastighet, vid Norsholm—Västervik—Hultsfreds järnvägar dock 75 km/tim.

## 2. Rullande materiel.

Vid statens järnvägars smalspåriga linjer i Småland (inkl. Ljungbyholm—Påryd) uppgick ånglokens antal år 1946 till 33. Lokens storlek och kapacitet äro i genomsnitt ganska ringa. Lokparken fördelar sig på icke mindre än 19 olika typer, varför det i medeltal endast går 1·7 lok per typ. Detta innebär att lokbeståndet är synnerligen heterogent med därav följande proportionsvis ökade kostnader för revisioner och driftunderhåll, svårighet att skaffa reservdelar och även rent trafiktekniska olägenheter. Lokens medelålder är hög, icke mindre än 33 år och endast 10 äro yngre än 30 år. På många av loken äro pannorna mycket överåriga. Till jämförelse kan nämnas att normal brukningsålder för ånglok enligt vid statens järnvägar för avskrivningar gällande normer fastställts till 33 år. Åtskilliga av Smålands banornas lok äro så konstruerade, att de exempelvis på den kurviga bandelen Växjö—Virserum endast få framföras med en hastighet av 30 km per timme. Och dock måste dylika lok tagas i anspråk, då rälsbusståg vid högt trafik skola ersättas av ångtåg. Beslut föreligger att slopa 5 lok, allt efter som de behöva undergå storrevision. Enligt uppgift äro ytterligare ett antal lok så föråldrade och förslitna att deras slopning måste anses nödvändig.

Vid Norsholm—Västervik—Hultsfreds järnvägar funnos år 1946 15 ånglok. Åldersfördelningen är ogynnsam. Medelåldern utgör 40 år och inget lok är yngre än 30 år.

Motoriseringen på de statens järnvägar nu tillhöriga linjerna påbörjades före förstatligandet under slutet av 1930-talet, då moderna motorvagnar insattes mellan Växjö och Oskarshamn samt mellan Växjö och Hultsfred. Motorvagnar gingo även i trafik på Kalmar—Berga och Kalmar—Torsås järnvägar. För närvarande ombesörjes all persontrafik på linjerna Mönsterås—Fagerhult, Växjö—Oskarshamn och Sävsjö—Målilla medelst rälsbussar. Motorvagnstrafik förekommer i viss utsträckning på linjen Växjö—Hultsfred. Sammanlagt funnos år 1946 vid de av statens järnvägar ägda smalspårslinjerna i Småland 3 motorvagnar och 15 rälsbussar.

Norsholm—Västervik—Hultsfreds järnvägar ha i betydande omfattning övergått till rälsbussdrift. Järnvägen ägde år 1946 12 rälsbussar.

Statens järnvägars smalspåriga Smålandslinjer ha nu tillgång till 35 fyraxliga och 41 tvåaxliga person-, post- eller resgodsvagnar. Nyanskaffningar ha icke skett sedan början av 1920-talet. Inredningen i åtskilliga vagnar har emellertid moderniserats genom ombyggnad, men vagnarna äga i genomsnitt dock icke den standard, som är önskvärd för att tillgodose nutida anspråk på resebekvämlighet. Nyanskaffning av personvagnar av sedvanlig typ lär dock icke vara aktuell, enär en modernisering av materielen för personbefordran i första hand torde komma att inriktas på att utöka antalet motorvagnar och rälsbussar jämte släpvagnar.

Såväl vid statens järnvägars smalspårlinjer som vid Norsholm—Västervik—Hultsfreds järnvägar äro godsvagnarna i allmänhet lågbäriga och av hög medelålder. För statens järnvägar ha dock nyligen anskaffats ett 30-tal täckta vagnar, vilka ha en lastförmåga av 12 ton. De äro särskilt rymliga och väl lämpade för att ombesörja styckegodstransporter.

Överföringsvagnar finnas vid statens järnvägars Smålandslinjer till ett antal av 14. Norsholm—Västervik—Hultsfreds järnvägar äger 2 överföringsvagnar, vilkas användning huvudsakligen är begränsad till bandelen Hultsfred—Ankarsrum.

### 3. Verkstäder.

Vid statens järnvägars smalspåriga Smålandslinjer finnes en mindre verkstad i Växjö. Den användes företrädesvis för driftsunderhållet. Större revisioner och reparationer utföras huvudsakligen vid Kalmar verkstadsaktiebolags verkstäder i Kalmar, i vilket företag staten innehar aktiemajoriteten.

Norsholm—Västervik—Hultsfreds järnvägar ha sina verkstäder förlagda till Västervik, där även rälsbusstallar ha uppförts med moderna anordningar för översyn och reparation av vagnarna.

## B. Östgotajärnvägarna.

### 1. Bananläggning.

Terrängen i de landsdelar, som de smalspåriga Östgotabanorna genomlöpa, har i stort sett varit gynnsam för järnvägsbyggande. Lutningar och kurvor ha därför kunnat hållas inom en för driften lämplig ram. Lutnings- och krökningsförhållandena framgå av tabellen överst på motstående sida.

Lutningarna äro minst gynnsamma vid Norra Östergötlands järnvägar, där linjen måste övertvåra förkastningsbranterna icke blott mellan Östgöta-slätten och norra Östergötlands skogsbygd utan även mellan Närke-slätten och skogsbygderna söder därom. Angivna minimiradier under 300 m förekomma endast i ringa utsträckning.

		Största lutning ‰	Minsta kurvradie m	Horisontal- spår %	Rakspår %
NÖJ	Örebro—Pålsboda .....	16·0	300	38	63
	Kimstad—Norrköping .....	16·0	300		
	Pålsboda—Finspång .....	16·67	300		
	Finspång—Norsholm .....	16·67	200		
MÖJ	Linköping C—Fågelsta .....	10·0	300	36	85
	Ringstorp—Linköping C .....	12·5	300		
	Fågelsta—Ödeshög .....	12·5	200		
	Fornåsa—Motala .....	12·5	250		
	Klockrike—Borensberg .....	16·67	300		
NSVJ	Väderstad—Skänninge .....	16·67	200	47	74
	Norrköping—Valdemarsvik .....	16·0	300		
	Kummelby—Arkösund .....	16·0	300		

För samtliga här behandlade Östgötabanor gälla följande mått på skärningar och järnvägsbank. Bredden i balansplanet av jordskärningar varierar mellan 5·9 och 6·2 m. Banans mått äro tillräckliga för att medgiva framförande av överföringsvagnar. Järnvägsbankens krönbredd uppgår till 3·5 å 3·8 m.

Rälsvikten belyses av följande sammanställning.

J ä r n v ä g a r	Rälsvikt kg/m			
	14·5	17·5	20—22	24·8
	i huvudspår, kilometer			
Norra Östergötlands .....	—	82	1	49
Mellersta Östergötlands .....	39	61	36	17
Vikbolandsbanan .....	—	—	41	60

Beträffande Mellersta Östergötlands järnvägar uppgiver förvaltningen, att rälsbyte bör ske inom 7 å 8 år på en sträcka av cirka 40 km.

Största förekommande hjultryck är å Norra Östergötlands järnvägar 3·9 ton för ånglok och 5 ton för vagnar, å Mellersta Östergötlands järnvägar 3·3 ton för ånglok och 4·5 ton för vagnar samt å Vikbolandsbanan 3·9 ton för ånglok och 4·5 ton för vagnar.

Gällande största tåghastighet för tyngre tåg och motorvagnar är på de viktigare linjerna 60 km/tim. För rälsbussar medgives på samtliga linjer en hastighet av 75 km/tim.

Under åren 1934—1937 genomfördes en välbehövlig modernisering av bananläggningen vid Mellersta Östergötlands järnvägar. Sålunda inlades räls med högre vikt på en sträcka av närmare 50 km, ett stort antal nya växlar anskaffades och gamla sliprar utbyttes mot nya, varjämte stationshus reparerades. Även efter år 1937 ha moderniseringsarbetena fortsatts. För att underlätta inlastningen av sockerbeter ha elektriskt drivna elevatorer uppsatts på 9 av de största betstationerna. Vid Norra Östergötlands järnvägar och

Vikbolandsbanan ha bananläggningar och byggnader fortlöpande moderniserats i samband med underhållsarbetet.

## 2. Rullande materiel.

Antalet ånglok var år 1946 sammanlagt 30. Genomsnittsåldern är hög, omkring 36 år. På grund av att en betydande del av Mellersta Östergötlands järnvägar är elektrifierad och persontrafiken vid övriga järnvägar i övervägande grad är motoriserad, ha ångloken i stort sett endast kvar uppgiften att ombesörja godstrafiken och topptrafiken av persontrafiken. För dessa ändamål användas de yngsta och största, medan övriga utgöra reserv. För växling finnas 5 lokomotorer.

Av Mellersta Östergötlands järnvägar elektrifierades linjen Klockrike—Borensberg år 1908, linjerna Linköping—Fågelsta och Fornåsa—Motala år 1915 samt linjen Fågelsta—Vadstena år 1921. Sammanlagda längden av de elektrifierade bansträckorna utgör 71·8 km. Godstrafiken ombesörjes på de elektrifierade linjerna även delvis med ånglok. På den elektrifierade sidolinjen Klockrike—Borensberg upprätthålles persontrafik sedan år 1946 med rälsbuss.

Sammanlagt finnas vid Mellersta Östergötlands järnvägar 6 elektriska motorvagnar. 5 av dessa ha en maskinstyrka av 280 hkr och kunna framföra flera personvagnar. Samtliga Östgötajärnvägar gjorde redan tidigt försök med förbränningsmotorvagnar. Fortfarande finnas dieselektriska och bensinmotorvagnar vid dessa järnvägar. Så snart driftsäkra rälsbussar blivit konstruerade, anskaffades sådana. Antalet rälsbussar var år 1946 sammanlagt 21, samtliga utom 1 äro fyraxliga. Antalet släpvagnar till rälsbussar är 25, därav 12 tvåaxliga för godsbefordran, 10 fyraxliga för resande och gods samt 3 fyraxliga för post och gods.

Den övriga vagnparken vid Östgötabanorna utgjordes år 1946 av 32 fyraxliga och 44 tvåaxliga person-, post- och resgodsvagnar samt 252 slutna och 826 öppna godsvagnar.

Överföringsvagnar för transport av normalspåriga godsvagnar finnas endast vid Norra Östergötlands järnvägar, vilka äga 18 vagnar, som huvudsakligen användas på bandelen Kimstad—Finspång.

## 3. Verkstäder.

Förvaltningens verkstad är förlagd till Finspång. Där utföras alla större reparationsarbeten å den rullande materielen för samtliga banor, dock att reparationsarbeten på godsvagnsmaterielen utföras i en i Norrköping belägen filialverkstad. I Linköping upprätthålles en mindre verkstad för revision och reparation av den elektriska rullande materielen.

## Kapitel IV. Trafikomfattningen på de smalspåriga järnvägarna i Småland och Östergötland.

I följande redogörelse för trafikomfattningen på de smalspåriga Smålands- och Östgötajärnvägarna ha förhållandena år 1939 lagts till grund. Detta val har föranletts av att trafikomfattningen nämnda år vid flertalet av de behandlade järnvägarna låg vid ungefär samma nivå som under övriga år under slutet av 1930-talet. Trafiken hade ej heller i särdeles hög grad rönt inverkan av krigsförhållandena, och landsvägskonkurrensen var under större delen av året ganska obeskuren. Visserligen voro de allmänna konjunkturererna gynnsamma för järnvägarna, och trafiken ansågs för det dåvarande vara uppe på toppen av en utvecklingskurva. Emellertid ökade trafiken fortlöpande under krigsåren på flertalet järnvägar, och ännu år 1947 är trafikomfattningen, trots en viss minskning sedan åren 1944 och 1945, avsevärt större än under förkrigsåren. Det vill synas som om denna trafikökning åtminstone vid vissa linjer till en del föranletts av omständigheter, som äro av bestående art, såsom utveckling av industrien och förbättring av järnvägarnas transporttjänst. Kommittén har därför ansett det vara riktigt att söka belysa trafikutvecklingen jämväl under senare år men har därvid haft svårighet att erhålla statistiska data för de i statens ägo befintliga smalspåriga järnvägarna. På grund av kostnadsskäl föres nämligen vid statens järnvägar icke någon särskild handelsstatistik rörande person- eller godstrafikens omfattning. Befintligt primärmaterial om godstrafikens storlek och fördelning på varuslag har emellertid underkastats en tidskrävande bearbetning för att få fram önskade uppgifter om vagnslastgodsets fördelning på bandelar och varuslag. Denna utredning verkställdes under sista halvåret år 1946 på då tillgängligt material från år 1945. Till komplettering av dessa uppgifter redovisas i det följande även de siffror, som finnas tillgängliga rörande antalet axelkilometer för lastade godsvagnar på vissa linjer första halvåret 1945, 1946 och 1947. Därjämte redovisas även storleken av omlastningen på ett antal omlastningsstationer under samma tidsperioder.

### A. Smålandsjärnvägarna.

#### I. Godstrafiken.

Godstrafikens omfattning år 1939 — det senaste år för vilket fullständig statistik för samtliga banor finnes — framgår av följande sammanställning.

Tabell 3. Godstrafikens omfattning år 1939.

Järnväg	Express- och paketgods ton	llgods ton	Frakt- stycke- gods ton	Vagns- last- gods ton	Summa gods- trafik ton	Tonkm pr bankm 1 000-tal
Kalmar—Berga .....	300	1 060	12 650	69 160	83 170	46
Kalmar—Torsås .....	210	1 400	7 260	61 240	70 110	40
Norsholm—Västervik—Hultsfred..	620	3 110	17 760	112 700	134 190	43
Växjö—Hultsfred .....	370	1 960	14 930	51 060	68 320	31
Sävsjö—Målilla .....	140	300	5 720	62 110	68 270	27
Karlskrona—Torsås—Bergkvara ..	150	310	4 870	45 070	50 400	17
Oskarshamn—Älgshultsby .....	120	350	5 480	23 750	29 700	12
Mönsterås—Fagerhult .....	100	160	3 470	14 660	18 390	8
Älgshultsby—Brittatorp .....	100	230	3 430	7 380	11 140	7
Ljungbyholm—Påryd .....	30	70	1 260	6 430	7 790	7

Mätt efter antalet tonkm per bankm låg linjen Kalmar—Berga främst med 46 tusen tonkm, följd av Norsholm—Västervik—Hultsfred, Kalmar—Torsås, Växjö—Hultsfred och Sävsjö—Målilla. Dessa fem linjer stodo i skarp kontrast till de fyra i tabellen sist nämnda linjerna, vilka uppvisade en så ringa trafik som mellan 7 till 12 tusen tonkm per bankm. Dessa senare linjer kunna därmed hänföras till den trafiksvagaste gruppen av svenska järnvägar. Linjen Karlskrona—Torsås—Bergkvara intar en mellanställning. Den genomsnittliga belastningen vid landets smalspåriga järnvägar uppgick år 1939 till 61 tusen godstonkm per bankm, alltså väsentligt mer än siffran för den bästa Smålandsbanan, Kalmar—Berga. Till jämförelse kan vidare nämnas att Blekinge kustbanor samma år hade en belastning av 79, Karlshamn—Vislanda—Bolmen 48 och Växjö—Tingsryd 47 tusen godstonkm per bankm. Det kan även ha intresse att göra jämförelser med den normalspåriga Kalmarjärnvägen (linjerna Kalmar—Nässjö och Nybro—Emmaboda) samt Nässjö—Oskarshamns järnväg, vilka i stort sett betjäna trafikområden, likartade med smalspårsbanornas. Kalmar järnväg hade år 1939 en trafikbelastning av 100 tusen godstonkm per bankm och Nässjö—Oskarshamns järnväg 112 tusen.

Sträckbelastningen år 1939 av vagnslastgods på de olika järnvägarna har närmare undersökts på grundval av tillgänglig statistik. Med ledning av de siffror, som därvid framkommit, har ett kartogram uppgjorts, se fig. 4, som visar hur vagnslasttrafiken fördelar sig på olika bansträckor. Ett studium av kartogrammet visar först och främst den ovan nämnda stora skillnaden i fråga om belastningen på olika järnvägar. Man ser, hur svag trafiken av vagnslastgods är på exempelvis linjerna Ljungbyholm—Påryd, Mönsterås—Skoghult—Fagerhult, Brittatorp—Oskarshamn och Spångenäs—Vimmerby. Figuren visar också, hur trafiken gestaltar sig på olika delar av järnvägs-linjerna.

Trafiken har emellertid varit underkastad betydande variationer under årens lopp. Tabell 4 redovisar tillgängliga uppgifter om belastningen i gods-

Tabell 4. Utvecklingen av godstrafiken i tonkm pr bankm, 1 000-tal.

Å r	ÖBl	KB	KT	LC	MA	ÖSm	ÖV	VÅH	VJ	NVH
1925.....	22	56	39	11	19	17	16	32	18	34
1930.....	21	62	41	9	14	13	11	30	20	34
1931.....	19	49	37	11	12	12	10	28	16	35
1932.....	18	35	27	8	7	9	9	21	12	27
1933.....	17	38	24	8	9	11	8	24	13	29
1934.....	20	47	35	8	10	11	9	28	18	36
1935.....	20	46	36	10	12	24	9	31	19	36
1936.....	19	49	35	9	11	13	7	32	21	35
1937.....	20	53	36	9	13	17	9	38	19	43
1938.....	15	46	34	7	8	13	6	31	19	39
1939.....	17	46	40	7	8	12	7	31	27	43

Anm. 1. Förkortningarna (bansignaturerna) avse följande linjer: ÖBl = Karlskrona—Torsås—Bergkvara, KB = Kalmar—Berga, KT = Kalmar—Torsås, LC = Ljungbyholm—Påryd, MA = Mönsterås—Fagerhult, ÖSm = Oskarshamn—Älghultsby, ÖV = Brittatorp—Älghultsby VÅH = Växjö—Åseda—Hultsfred, VJ = Sävsjö—Målilla och NVH = Norsholm—Västervik—Hultsfred.

Anm. 2. I siffrorna för NVH inkluderas t. o. m. år 1937 Vimmerby—Ydre järnväg.

trafik under ett antal år. I trafiken på Kalmar—Berga järnväg inträdde en markant ändring omkring år 1930, medförande en betydlig trafikminskning. I huvudsak kan denna nedgång tillskrivas en vid årsskiftet 1930/31 genomförd omläggning av samtrafiksvägarna med innebörd att gods mellan Kalmar och ett flertal stationer norrut kom att transporteras över Nybro och Nässjö i stället för över Berga. Vid de flesta banorna gjorde sig den allmänna ekonomiska depressionen gällande under åren 1932 och 1933 och drog med sig svaga trafiksiffror. De därefter stigande konjunkturerna medförde en snabb förbättring, så att redan år 1935 kan betecknas som ett jämförelsevis gott trafikår. Trots en ökad bilkonkurrens hävdade sig åtminstone de större banorna ganska väl.

På grundval av bevarad statistik från år 1939 har upprättats ett kartogram, fig. 5, över den anlända och avsända trafiken av vagnslastgods på varje station vid Smålandsbanorna. Figuren visar, att trafiken på smalspårsbanornas stationer i allmänhet är ganska ringa, men åtskilliga stationer finnas med en mera omfattande vagnslasttrafik, såsom Åtvidaberg, Överum, Västervik, Verkeback, Ankarsrum, Sävsjö, Landsbro, Myresjö, Järnforsen, Virserum, Klavrestrom, Braås, Högsby, Blomstermåla, Kalmar och Vassmölsa. På kartogrammet har för jämförelse även inlagts trafiken av vagnslastgods till och från stationerna vid de normalspåriga linjerna Kalmar—Nässjö och Nässjö—Oskarshamn.

För de av undersökningsområdets stationer, som ha tillgång till både smalspåriga och normalspåriga järnvägar, visar det sig att huvudparten av den lokala trafiken vid stationen i de flesta fall söker sig till normalspåret. Av vagnslastgods till och från Kalmar transporterades dock så mycket som 100 000 ton med de smala banorna och 125 800 ton med den normalspåriga.

Tabell 5. Sammandrag av vagnslastgodstrafiken i ton år 1945.

Varuslag	Järnvägs linje						
	KB	KT	LC	MA	ÖSm	ÖV	VAH
Lantbruksprodukter, fodervaror, jordbrukskalk, gödning.....	25 700	9 400	800	5 100	8 800	4 100	5 800
Bränsleved.....	40 100	11 900	10 100	25 300	28 100	21 100	34 900
Trä.....	33 000	7 700	1 900	11 300	17 400	21 000	27 300
Arbeten av trä.....	3 600	700	100	200	600	800	800
Träkol.....	5 400	700	—	3 100	4 100	2 900	4 800
Torv.....	7 200	100	—	100	4 100	1 400	2 600
Sten.....	2 500	500	100	400	1 900	1 600	1 900
Grus, cement, tegel.....	18 100	48 000	100	2 300	11 800	6 800	7 000
Glasvaror.....	400	—	—	500	1 300	1 200	900
Järn, metaller, gjutgods, redskap, maskiner							
1:a halvåret.....	1 300	400	—	100	700	500	1 500
2:a halvåret.....	3 500	600	—	200	3 600	700	4 000
Övriga varor.....	10 700	1 300	100	1 900	14 400	7 400	150 100
Summa	151 500	81 300	13 200	50 500	96 800	69 500	141 600
Efter avdrag av bränsleved, träkol och torv.....	98 800	68 600	3 100	22 000	60 500	44 100	99 300
Vagnslastgodstrafiken år 1939..	67 400	60 500	6 300	14 500	23 800	7 400	50 900

<sup>1</sup> Häri 36 000 ton transitogods till och från Norsholm—Västervik—Hultsfreds järnvägar, vilket gods icke har kunnat specificeras på varuslag.  
*Ann.* Förkortningarna på järnvägslinjerna förklaras i anmärkning till tabell 4.

I Oskarshamn var siffran för smalspårslinjen 13 100 ton och för normalspåret 63 700 ton.

Såsom inledningsvis omnämnts har kommittén även inhämtat uppgifter om trafiken av vagnslastgods år 1945 på de smalspåriga Smålandsbanorna. För de linjer av 891 mm spårvidd, som nämnda år voro införlivade med statens järnvägar, har det varit möjligt att erhålla specificerade uppgifter om vagnslastgodstrafikens fördelning på olika varuslag. Siffrorna redovisas i tabell 5.

Transporterna av järn, stål, övriga metaller, arbeten därav samt redskap och maskiner ha uppdelats på första och andra halvåret för att man skall kunna bedöma metallarbetarkonfliktens<sup>1</sup> verkningar på transportomfattningen av dessa varor. I tabellen har även angivits den trafikmängd, som återstår, om den krisbetonade trafiken av bränsleved, torv och träkol frånräknas. Den slutsumma, som därvid erhålles, kan direkt jämföras med trafiken år 1939. Det visar sig då att vagnslastgodset, trots bortseendet från bränsleved etc., ökat mycket starkt vid de flesta linjerna.

De anmärkningsvärt stora transporter av grus — 48 000 ton — på Kalmar—Torsås järnväg komma från ett grustag i Vassmolösa och försändas till Kalmar. Bland varugruppen »lantbruksprodukter» m. m. märkas på linjerna Kalmar—Berga och Kalmar—Torsås även några tusental ton socker-

<sup>1</sup> Konflikten varade från den 5 februari till den 9 juli 1945.

betor, vilka i Kalmar omlastas till båt för vidare transport sjövägen till sockerfabriken i Mörbylånga på Öland.

Vad beträffar de smalspåriga linjer, berörande östra Småland och som icke finnas upptagna i tabell 5, kunna följande upplysningar lämnas om vagnslastgodstrafiken år 1945. På linjen Karlskrona—Torsås—Bergkvara transporterades 43 600 ton vagnslastgods, därav 7 200 ton sockerbeter, betmassa och slamkalk samt 7 300 ton bränsleved. År 1939 utgjorde vagnslastgodset 45 100 ton. Nedgången beror på omläggning av transportvägarna efter linjens förstäliggande. På järnvägen Sävsjö—Målilla transporterades 75 400 ton mot 62 100 ton år 1939 och på Norsholm—Västervik—Hultsfred 266 400 ton mot 112 700 år 1939. För sistnämnda två järnvägar ha uppgifter om transportererna av bränsleved etc. icke varit tillgängliga.

För att kunna följa utvecklingen av godstrafiken även efter år 1945 lämnas i tabell 5 A uppgifter om trafikens storlek, mätt i vagnaxelkilometer av lastade godsvagnar under första halvåret 1945, 1946 och 1947. För jämförelse har medtagits de normalspåriga linjerna Nässjö—Kalmar, Alvesta—Karlskrona och Emmaboda—Nybro, vilka genomlöpa trakter, som i fråga om näringsliv och folkmängd äro jämförbara med trafikområdena längs de i tabellen angivna smalspåriga järnvägarna.

Tabell 5 A. Vagnaxelkilometer av lastade godsvagnar, 1 000-tal.

B a n d e l	Första halvåret			Minskning 1945—1947
	1945	1946	1947	%
<b>Smalspåriga:</b>				
Kalmar—Berga .....	1 601	1 394	1 053	34.2
Mönsterås—Fagerhult .....	381	368	255	33.1
Kalmar—Torsås .....	367	341	260	29.2
Karlskrona—Torsås—Bergkvara .....	271	299	244	10.0
Brittatorp—Oskarshamn .....	1 166	1 319	912	21.8
Växjö—Hultsfred .....	1 924	1 773	1 450	24.6
Norsholm—Västervik—Hultsfred .....	14 700	15 000	14 000	15.0
<b>Normalspåriga:</b>				
Nässjö—Kalmar, Alvesta—Karlskrona och Emmaboda—Nybro .....	9 116	9 088	8 632	5.3

<sup>1</sup> Siffrorna äro approximativa.

Minskningen sedan första halvåret 1945 är såsom framgår av tabellen i genomsnitt ganska kraftig men mycket varierande för olika bandelar. Särskilt anmärkningsvärt är, att minskningen varit större vid de smalspåriga järnvägarna än vid de normalspåriga. Enligt upplysningar från vederbörande trafikbefäl får nedgången till en betydande del tillskrivas minskade transporter av bränsleved, men även konkurrensen från landsvägskommunikationerna har medverkat till att avleda gods från järnvägarna. Att trafikomfattningen vid de smalspåriga järnvägslinjerna har visat en större nedgång

än vid de normalspåriga torde till en del förklaras av att trafikanterna vid smalspårsbanorna anse dessa icke vara tillfredsställande och därför, sedan lastbilstrafiken åter släppts fri, antingen sända sitt gods till närmaste station vid normalspårig järnväg eller ock helt övergå till landsvägstransport. Trafikomfattningen är dock fortfarande väsentligt större än före kriget. Sistnämnda förhållande får ses mot bakgrunden, att järnvägarna i sydöstra Småland under kriget fått ökat trafikunderlag genom att nya industrier växt upp och gamla utvidgats. Samtidigt har järnvägarnas förstatligande fört med sig, att de för trafikanterna tyngande övergångs- och banavgifterna bortfallit. Sålunda ha fraktavgifterna i vissa stationsförbindelser blivit lägre än före kriget, trots att den allmänna godstaxan provisoriskt förhöjts.

### Omlastning av vagnslastgoods.

Storleken i ton av omlastat vagnslastgoods redovisas i tabell 6 som anger dels omlastningen under hela åren 1939 och 1945, dels omlastningen under första halvåret 1945, 1946 och 1947. För åren 1939 och 1945 har det varit

Tabell 6. Omlastningsgoods i vagnslaster.

Omlastningsstation	Godsmängd, ton					Ändring 1945—1947 %
	1939	1945	Första halvåret			
			1945	1946	1947	
Norsholm/Kimstad <sup>1</sup> .....	22 380	59 800	31 470	33 490	32 350	+ 2.8
Åtvidaberg .....	5 970	10 310	4 560	5 000	4 010	— 12.0
Vimmerby .....	1 970	<sup>a</sup> —	<sup>a</sup> —	<sup>a</sup> —	<sup>a</sup> —	—
Hultsfred NVH .....	9 800	31 640	16 830	16 260	14 970	— 12.1
Hultsfred VÅH .....	5 000	7 240				
Målilla .....	10 810	5 070	1 870	3 500	<sup>a</sup> 990	— 47.0
Vetlanda .....	4 410	15 000	7 700	5 860	5 870	— 23.8
Sävsjö .....	30 450	35 970	16 740	11 580	10 030	— 40.1
Åseda .....	4 270	14 600	7 030	5 810	4 220	— 40.0
Växjö .....	<sup>4</sup> 25 960	<sup>4</sup> 100 000	82 390	67 540	51 070	— 38.0
Sävsjöström .....	2 240	13 470	7 070	5 340	4 610	— 34.8
Berga .....	18 960	22 660	11 570	11 680	10 790	— 6.7
Oskarshamn .....	370	—	—	—	—	—
Kalmar, samtl. jvg .....	4 300	58 710	37 840	37 850	25 450	— 32.7
Torsås .....	8 450	7 500	3 090	4 200	3 320	+ 7.4
Karlskrona .....	<sup>5</sup> 500	<sup>5</sup> 4 300	10 220	7 110	4 980	— 51.2

<sup>1</sup> Hela omlastningsmängden, exkl. gods på överföringsvagnar. Omlastningen till och från Norsholm—Västervik—Hultsfreds järnväg utgjorde 7 780 och 29 100 ton resp. åren 1939 och 1945.

<sup>2</sup> Omlastningen har överflyttats till Hultsfred.

<sup>3</sup> Minskningen från 1946 beror huvudsakligen på att omlastningen delvis flyttats till Hultsfred.

<sup>4</sup> Avser endast omlastning till, från och över linjen Växjö—Hultsfred.

<sup>5</sup> Avser endast omlastning till, från och över bandelen Gullbarna—Torsås—Bergkvara.

Anm. Därjämte omlastas gods till och från Västerviksbanan i Örebro S och i Pålshoda, beroende på att samtrafiksvägen mellan flertalet stationer på nämnda bana och stora delar av norra och nordvästra Sverige går över Örebro S och över Pålshoda. Mängden omlastat vagnslastgoods i Örebro till och från Västerviksbanan utgjorde 1939 omkring 12 000 ton och 1945 21 900 ton, i Pålshoda däremot endast en obetydlighet.

möjligt att för de omlastningsstationer, som äro knutpunkter för olika smalspåriga linjer, uppdelat omlastningens storlek på de olika linjerna.

Siffrorna visa att omlastningstrafiken år 1939 var störst i Sävsjö, Växjö och Berga. I Sävsjö dominerade trafiken till och från Landsbro och Myresjö med förnödenheter till fabrikerna i ena riktningen och monteringsfärdiga trähus i den andra. Växjö och Berga hade en blandad trafik. Växjö är den största omlastningsstationen inom nätet med en sedan 1939 mångdubblad trafik. I Kalmar har ökningen av omlastningen varit relativt sett ännu större och hänför sig bland annat till rundtimmer till Blomstermåla (tidigare fraktat sjövägen till Kalmar eller Mönsterås), bränsleved, hö och halm. Om man från omlastningsrörelsen år 1945 i Kalmar, 58 700 ton, bortser från de krisbetonade transporterna av bränsleved, träkol och torv, skulle dock återstå 42 000 ton. En annan orsak till den stora ökningen i Kalmar får tillskrivas den efter järnvägarnas förstataligande genomförda ändringen av transportvägarna, vilket medfört att exempelvis gods, som enligt tidigare vägföreskrifter skulle ha omlastats i Torsås och Karlskrona eller i Berga, nu omlastas i Kalmar.

Tabell 6 visar även att omlastningens storlek första halvåret 1947 har minskat jämfört med motsvarande perioder åren 1945 och 1946. Minskningen har utgjort i genomsnitt 28 % från år 1945.

Omlastningens storlek på olika omlastningsplatser åskådliggöres på kartogrammet, fig. 6, där omlastningsmängderna 1939 och 1945 representeras av cirkelytor.

Genom det fortgående förstataligandet ha järnvägarna i östra Småland — med undantag av Norsholm—Västervik—Hultsfreds järnvägar — nu införlivats med statens järnvägar. Därmed ha flertalet transporter, som tidigare försiggingo såsom samtrafik mellan olika järnvägsföretag, blivit en statens järnvägars egen angelägenhet. Dessa transporter ha därigenom lösgjorts från de inskränkningar, som vid samtrafik gälla i fråga om valet av transportväg. I statens järnvägars egen trafik kunna transporter dirigeras över den tekniskt bäst lämpade linjen oavsett fraktberäkningsvägen. Möjlighet finnes att välja sådana vägar, där omlastning i trafik mellan smalspåriga och normalspåriga linjer kunna koncentreras till vissa stationer.

Det kan tyckas, att mycket skulle vinnas genom att omlastningen kunde koncentreras till ett fåtal stationer, där det på grund av godsmängdens storlek skulle bli lönande att använda maskinella hjälpmedel för godsets överförande mellan vagnarna. Före kriget kunde åtgärder i sådant syfte svårigen genomföras på grund av att järnvägarna voro splittrade på så många olika enheter. Fortfarande äro Västerviksbanorna och Östgötabanorna privatägda, och då går det icke att på den kanten i större utsträckning rubba bestående transportvägar. Efter ett förstataligande av dessa järnvägar kommer Västerviksbanans omlastning sannolikt att koncentreras till Hultsfred och Norsholm, och transitotrafiken till Örebro och Pålshoda att upphöra.

Tabell 7. Transportarbetet med omlastningsgods år 1939.

J ä r n v ä g	Vagnslastgods	Därav omlastningsgods	Tonkm omlastningsgods 1 % av tonkmtalet för allt vagnslastgods
	Tonkilometer 1 000-tal		
Karlskrona—Torsås—Bergkvara . . . . .	1 016	354	35
Kalmar—Berga . . . . .	2 801	987	35
Kalmar—Torsås . . . . .	1 334	379	28
Ljungbyholm—Påryd . . . . .	104	14	13
Mönsterås—Fagerhult . . . . .	400	62	15
Oskarshamn—Ålghultsby . . . . .	758	114	15
Brittatorp—Ålghultsby . . . . .	194	179	92
Växjö—Hultsfred . . . . .	2 617	1 819	70
Sävsjö—Måilla . . . . .	1 983	1 402	71
Norsholm—Västervik—Hultsfred . . . . .	7 258	3 077	42

Att koncentreringen av omlastningen vid det statsägda nätet ännu icke gått längre får tillskrivas den stora trafikomfattningen under krigsåren, vilken hindrat större ändringar.

Med ledning av de statistiska uppgifter som stått till buds har uträknats det transportarbete, som år 1939 utfördes med omlastningsgods. De så framräknade siffrorna ha ställts i relation till hela transportarbetet med vagnslastgods. Resultatet framgår av tabell 7.

Trafikarbetet år 1939 med omlastningsgods åskådliggöres på fig. 4. De där utritade trafikbanden markera med sin inre, ostreckade del omlastningstrafiken, mätt i tonkm per bankm.

Även övergångstrafiken på stationer mellan olika järnvägslinjer av samma spårvidd har i detta sammanhang sitt intresse och kan belysa, huru stor ny

Tabell 8. Uppgifter om övergångstrafiken av vagnslastgods mellan järnvägar av samma spårvidd.

Station	Övergångsgods, ton	
	1939	1945
Gullberna . . . . .	31 100	25 000
Ljungbyholm . . . . .	6 180	13 200
Kalmar V . . . . .	3 500	5 900
Sandbäckshult . . . . .	10 600	23 400
Ruda . . . . .	9 450	44 800
Skoghult . . . . .	1 350	24 000
Brittatorp . . . . .	4 650	45 000
Gårdveda . . . . .	2 470	6 900
Hultsfred . . . . .	11 300	40 000
Spängenäs . . . . .	3 000	1
Jenny <sup>1</sup> . . . . .	11 400	1
Ringstorp <sup>2</sup> . . . . .	1 400	1
Norsholm <sup>3</sup> . . . . .	36 200	1

<sup>1</sup> Uppgift saknas.

<sup>2</sup> Trafiken mellan å ena sidan linjen Hultsfred—Jenny och å andra sidan linjen Norsholm—Jenny.

<sup>3</sup> Ej inberäknat de smalspåriga Östgötajärnvägarnas trafik mellan Norsholm och Ringstorp.

omlastning som tillkommer, om en viss linje ombygges till normalspår. I tabell 8 redovisas övergångstrafikens storlek. Liksom beträffande omlastnings-  
trafiken har emellertid förskjutningar inträtt i övergångstrafikens omfattning, beroende på förstärkt andelen av järnvägarna och därav betingade om-  
läggningar av samtrafiksvägarna.

## II. Persontrafiken.

Persontrafiken år 1939 gestaltade sig på de olika banorna på sätt som framgår av följande tabell 9.

Tabell 9. Persontrafikens omfattning år 1939.

J ä r n v ä g	Antal resor	Personkm pr bankm
	1 000-tal	
Karlskrona—Torsås—Bergkvara .....	76	42
Kalmar—Berga .....	213	70
Kalmar—Torsås .....	176	89
Ljungbyholm—Påryd .....	21	13
Mönsterås—Fagerhult .....	36	9
Oskarshamn—Älghultsby .....	56	14
Älghultsby—Brittatorp .....	22	11
Växjö—Hultsfred .....	193	40
Sävsjö—Målilla .....	98	18
Norsholm—Västervik—Hultsfred .....	287	56

Tabellens sista kolumn ger de riktigaste jämförelsesiffrorna. Linjerna Kalmar—Berga, Kalmar—Torsås och Norsholm—Västervik—Hultsfred ha den största trafikomfattningen, medan Karlskrona—Torsås—Bergkvara och Växjö—Hultsfred inta en mellanställning och de övriga komma långt efter. Kartogrammet fig. 7 ger en överskådlig bild av trafiken och visar även, hur trafikomfattningen kan variera mellan skilda delar av en och samma sträcka. Figuren visar, att Kalmarbanorna få en stark ansvällning i sin trafik i närheten av Kalmar, medan längre bort från staden belägna delar av samma järnvägar ha lägre belastning. Bandelen Norsholm—Västervik har en jämn

Tabell 10. Utvecklingen av persontrafiken i personkm pr bankm. 1 000-tal.

Å r	ÖBI	KB	KT	LC	MÅ	ÖSm	ÖV	VÅH	VJ	NVII
1925.....	28	62	88	14	14	18	14	38	18	34
1930.....	28	66	91	13	11	17	13	40	18	32
1935.....	24	58	71	13	12	13	9	34	16	43
1936.....	26	60	73	14	11	13	9	35	15	45
1937.....	30	66	78	17	11	13	10	36	17	51
1938.....	28	66	85	16	11	14	11	36	17	50
1939.....	33	70	89	13	9	14	11	40	18	56

Anm. 1. Förkortningarna på järnvägslinjerna förklaras i anmärkningen till tabell 4.

Anm. 2. I siffrorna för NVH inkluderas t. o. m. år 1936 Vimmerby—Ydre järnväg.

och relativt stark belastning. Som jämförelse med de i tabell 9 anförda siffrorna kan nämnas, att den genomsnittliga belastningen på landets smalspåriga järnvägar år 1939 utgjorde 70 tusen personkm per bankm, medan Stockholm—Roslagen hade 341, Blekinge kustbanor 128, Västergötland—Göteborg 107 och Mellersta Östergötland 99. De normalspåriga Kalmarjärnvägarna hade samma år 119 och Nässjö—Oskarshamns järnväg 88 tusen personkm per bankm.

Sedan år 1939 har persontrafiken undergått en mycket kraftig ökning. År 1945 utgjorde antalet resor på linjen Norsholm—Västervik—Hultsfred 651 000 mot 287 000 år 1939 och på linjen Sävsjö—Målilla respektive 242 000 och 98 000. Vid förstatligade järnvägar saknas uppgifter för tiden efter förstatligandet, men befintliga uppgifter stationsvis om antalet avsända resande visa mycket kraftiga öknings.

Storleken av övergångstrafiken av resande mellan olika linjer år 1939 be-lyses för mera betydelsefulla stationer i tabell 11.

**Tabell 11. Uppgifter om övergångstrafiken av resande mellan olika järnvägslinjer år 1939.**

Station	Antal resande
Torsås.....	31 200
Ljungbyholm.....	17 500
Kalmar {till och från linjen Kalmar—Torsås.	10 400
{ „ „ „ „ Kalmar—Berga..	8 300
Sandbäckshult.....	16 500
Ruda.....	14 400
Berga.....	28 000
Sävsjöström.....	3 000
Växjö, till och från linjen Växjö—Hultsfred..	18 600
Åseda.....	2 700
Gårdveda.....	7 200
Målilla.....	4 600
Vetlanda.....	4 400
Sävsjö.....	7 500
Hultsfred {till och från linjen Växjö—Hultsfred	18 700
{ „ „ „ „ Västervik—Hults-	
fred .....	27 800
Åtvidaberg.....	2 800
Ringstorp.....	19 800
Norsholm.....	43 300

Förbindelsen mellan Kalmar och Oskarshamn går huvudsakligen via Ruda. Trafikens fördelning över Ringstorp och över Åtvidaberg förefaller måhända oväntad, eftersom den kortaste järnvägsförbindelsen mellan Linköping och Västervik leder över Åtvidaberg. Men i Ringstorp vinnes den bästa anslutningen mellan tågen på de berörda linjerna, och följaktligen går trafiken den vägen.

Storleken av persontrafiken år 1939 till och från de olika stationerna vid de smalspåriga Smålandsjärnvägarna illustreras på kartogrammet, fig. 8.

I anslutning till fig. 8 kan det vara skäl att även omnämna, hur den lokala persontrafiken fördelar sig på olika linjer vid de stationer, som betjänas av järnvägar av olika spårvidd. Vanligen ombesörja i dylika fall de normalspåriga linjerna huvudparten av ortens lokala trafik. I Kalmar färdades dock 275 000 resande med smalspårsbanorna och blott 205 000 med normalspårslinjen. Beträffande trafiken på Åseda var förhållandet likartat med 26 900 resande på smalspårsbanan mot 15 300 på normalspårsbanan.

## B. Östgötajärnvägarna.

### I. Godstrafiken.

Godstrafikens omfattning år 1939 samt dess fördelning efter olika transportsätt framgår av följande tabell.

Tabell 12. Godstrafikens storlek år 1939.

J ä r n v ä g	Express- och paketgods ton	Ilgods ton	Frakt- stycke- gods ton	Vagns- last- gods ton	Summa gods- trafik ton	Tonkm pr bankm 1 000-tal
NÖJ.....	570	1 040	19 000	311 500	332 200	103
MÖJ.....	390	940	13 000	169 300	183 900	42
NSVJ.....	380	1 220	10 400	53 700	65 700	28
VSBJ.....	20	40	800	22 200	23 100	13

Anm. NÖJ = Norra Östergötlands järnvägar, MÖJ = Mellersta Östergötlands järnvägar, NSVJ = Norrköping—Söderköping—Vikbolandets järnväg och VSBJ = Väderstad—Skänninge—Bränninge järnväg.

Såsom framgår av tabell 12 har Norra Östergötlands järnvägar en större godstrafik än övriga Östgötabanor. Även i jämförelse med övriga av landets smalspåriga järnvägar är trafiken betydande och långt mer omfattande än vad flertalet av dessa kunna uppvisa. Många normalspåriga linjer komma icke ens upp till samma godstrafikbelastning som de smalspåriga Norra Östergötlands järnvägar.

För att åskådliggöra vagnslasttrafikens omfattning på olika delar av de särskilda banorna har utarbetats ett kartogram, fig. 9, över trafikbelastningen år 1939 i tonkm per bankm på varje bandel.

Norra Östergötlands järnvägars största trafikbelastning ligger på dess södra del mellan Finspång och Norrköping med maximalt 212 000 tonkm per bankm å sträckan Skärblacka—Kimstad. Det är pappersindustrien i Skärblacka och Ljusfors samt industrierna i Finspång som väsentligen svara för denna stora trafik. Trafikomfattningen på förbindelsen Kimstad—Norsholm är ej heller obetydlig. Kartogrammet visar även den samtrafik, som på sträckan Ringstorp—Norsholm förekommer mellan Norra Östergötlands och Mellersta Östergötlands järnvägar. Däremot anges icke Norsholm—Västervik—Hultsfreds järnvägs trafik mellan Ringstorp och Nors-

holm. Den framgår i stället av fig. 4. Samtrafiken med Norsholm—Västervik—Hultsfreds järnväg är betydande. Norr om Finspång sjunker belastningen starkt för att ytterligare markerat nedgå norr om Pålsboda. Omlastningsgodset via Pålsboda och Örebro upptager å denna del av linjen en ganska stor andel i hela trafiken. I detta sammanhang måste framhållas att trafikarbetet på sträckan Norsholm—Kimstad—Örebro S även innefattar betydande transporter till och från Norsholm—Västervik—Hultsfreds järnväg, vilken transitotrafik efter järnvägarnas förstatligande kan beräknas upphöra och i stället via Norsholm eller Åtvidaberg framföras på lämpligare sätt över normalspåriga elektrifierade linjer. Vidare kommer självfallet även omlastningsgoods exempelvis till och från Norrköping, som nu dirigeras via Norra Östergötlands järnvägar över Pålsboda eller Örebro S, att efter järnvägens förstatligande transporteras direkt på normalspåriga linjer.

Mellersta Östergötlands järnvägars starkast belastade linje är helt naturligt huvudlinjen från Ringstorp över Linköping och Fågelsta till Vadstena. Mellan Linköping och Bränninge är trafikanhopningen avsevärd, icke mindre än 120 000 tonkm per bankm. I Bränninge ansluter bibanan till Skänninge och Väderstad och under sockerbetskampanjen bidrager den med mycken bettrafik. Andra sidan Vadstena är trafiken obetydlig och denna sträcka hör till de ur godstrafiksypunkt svagaste av landets järnvägar. Bibanorna Fornåsa—Motala och Klockrike—Borensberg ha ganska svag godstrafik. Den förra uppbäres av industrierna i Holmsbruk och den senare av industrierna i Borensberg. Bibanan Bränninge—Skänninge—Väderstad domineras helt av bettransporterna men har i övrigt mycket ringa godstrafik. Bandelen från Skänninge till Väderstad trafikeras för övrigt så gott som utslutande endast under betskörden.

Godstrafiken på Norrköping—Söderköping—Vikbolandets järnväg är högst olika på de två linjer som ingå i järnvägsföretaget. Linjen till Valdemarsvik har det största trafikområdet och är även det industriellt bäst utvecklade. Linjens belastning uppgår också till 30 000 å 35 000 tonkm/bankm. Arkösundslinjen däremot genomkorsar en ren jordbruksbygd, som i motsats till Östgötaslätten icke har nämnvärd sockerbetsodling. Järnvägstransporterna äro därför icke heller särskilt omfattande. Belastningen stannar vid siffror under 10 000 tonkm/bankm och sjunker närmast Arkösund ned till några hundra tonkm/bankm.

På grundval av statistiken för år 1939 har upprättats ett kartogram över stationernas avsända och mottagna trafik, se fig. 10.

Förändringarna år från år av godstrafikens omfattning ha i vissa fall varit betydande. Tabell 13 ger några siffror, som kunna belysa utvecklingen under en längre tidsperiod.

Helt allmänt kan konstateras att de ur konjunktursypunkt dåliga åren under början av 1930-talet medförde en kraftig nedgång i trafikomfattningen. Järnvägarna hade vid den tiden icke heller hunnit anpassa sig till den stän-

digt växande bilkonkurrensen. Med den uppåtgående konjunkturen har järnvägarnas ställning förbättrats och redan år 1937 kunde exempelvis Norra Östergötlands järnvägar uppvisa en godstrafikomfattning, som överträffade alla tidigare toppunkter. För Mellersta Östergötlands järnvägar är sockerbetodlingens omfattning utslagsgivande för godstrafiken. Under krigsåren har trafiken varit stor, särskilt vid Norra Östergötlands järnvägar samt vid Vikbolandsbanan.

Tabell 13. Utvecklingen av godstrafiken, tonkm pr bankm. 1 000-tal.

Å r	NÖJ	MÖJ	NSVJ	VSBJ
1925.....	65	22	17	8
1930.....	67	20	18	6
1935.....	81	38	19	20
1936.....	96	38	19	18
1937.....	97	43	21	16
1938.....	87	41	29	15
1939.....	103	42	28	13
1940.....	97	32	42	
1941.....	100	26	32	
1942.....	104	35	35	
1943.....	104	38	34	
1944.....	131	41	44	
1945.....	139	44	57	
1946.....	135	43	40	

*Anm.* VSBJ har fr. o. m. år 1940 uppgått i MÖJ.

Trafikens fördelning på viktigare varuslag framgår av tabell 14, som redovisar siffror för åren 1939 och 1945.<sup>1</sup>

Tabell 14. Vagnslastgodstrafikens fördelning i ton på olika huvudgrupper av varuslag.

V a r u s l a g	NÖJ		MÖJ		NSVJ	
	1939	1945	1939	1945	1939	1945
Lantbruksprodukter, fodervaror, jordbrukskalk, gödning.....	20 400	38 400	78 000	88 800	6 900	23 200
Därv sockerbeter och betmassa	—	—	(60 100)	(48 700)	—	(400)
Hudar.....	—	—	—	200	5 300	6 500
Bränslevad.....	2 200	70 100	—	18 400	1 400	38 500
Trä.....	75 000	119 500	1 200	6 300	10 900	15 300
Papp och papper.....	26 900	34 600	—	1 400	—	800
Stenkol och koks.....	41 700	2 000	9 400	600	—	300
Torv och torvströ.....	1 000	3 300	—	2 200	—	200
Cement, sand, sten, konststen, tegel.....	13 900	22 500	62 000	38 300	17 500	14 100
Kemikalier och garvämnen.....	4 500	3 900	—	1 200	200	3 300
Järn, metaller, gjutgods, redskap, maskiner.....	89 700	58 500	6 800	6 800	—	4 000
Övriga varor.....	18 600	22 200	8 000	13 800	10 400	6 100
Summa ton	<b>293 900</b>	<b>375 000</b>	<b>165 400</b>	<b>178 000</b>	<b>52 600</b>	<b>112 300</b>

<sup>1</sup> Till skillnad från Smålandsbanorna föreligga för Östgötabanorna uppgifter rörande transporterade varuslag år 1939.

En jämförelse mellan 1939 och 1945 visar att krigstiden starkt påverkat transportomfattningen av olika varuslag. På samtliga järnvägar utvisa stenkolstransporterna en kraftig nedgång. Å andra sidan ha transporterna av bränsleved fått en stor omfattning, väsentligt större än de tidigare koltransporterna.

### Omlastning av vagnslastgods.

De smalspåriga Östgötabanorna stå på flera platser i förbindelse med normalspåriga järnvägar. Omlastningen av vagnslastgods på dessa knutstationer angives i tabell 15.

Tabell 15. Omlastningsgods i vagnslaster.

Omlastningsstation	Godsmängd, ton					Ändring 1945—1947 %
	1939	1945	Första halvåret			
			1945	1946	1947	
Örebro S.....	23 500	55 900	30 740	27 860	23 950	— 22.1
Pålsboda.....	20 300	26 100	10 840	18 700	16 050	+ 48.1
Norsholm/Kimstad <sup>1</sup> .....	22 380	59 800	31 470	33 490	32 350	+ 2.8
Linköping C.....	8 900	13 400	8 030	7 090	5 660	— 29.5
Fågelsta.....	4 800	26 900	15 080	12 370	12 470	— 17.3
Motala C.....	2 300	6 500	3 060	4 950	3 220	+ 5.2
Skänninge.....	300	2 500	1 520	1 550	330	— 78.3
Hästholmen.....	680	1 500	790	1 030	1 070	+ 35.4

<sup>1</sup> Hela omlastningsmängden till och från Östgötabanorna samt Norsholm—Västervik—Hultsfreds järnväg exkl. gods på överföringsvagnar. På överföringsvagnar befordrades åren 1939 och 1945 resp. 26 400 och 43 700 ton. Samma år utgjorde omlastningen enbart till och från Östgötabanorna resp. 14 600 och 30 700 ton.

Vid studium av omlastningstrafikens förändringar från år 1939 till 1945 lägger man märke till den betydande ökningen. Omlastningen har ökat kraftigare än godstrafiken i dess helhet. Vid exempelvis Mellersta Östergötlands järnvägar ökade omlastningen från år 1939 till 1945 223 procent, medan hela godstrafiken ökade blott 11 procent. En jämförelse mellan omlastnings-siffrorna för första halvåret 1945 och 1947 visar en sammanlagd minskning av 6.3 procent. Förändringen fördelar sig mycket ojämnt på de särskilda omlastningsstationerna, på några förekommer ökning, på andra minskning.

Med ledning av framräknade siffror angående transportarbetet, mätt i tonkm, av omlastningsgods, kunna uppgifter även lämnas om relationen mellan omlastningsgods och hela transportarbetet med vagnslastgods. Vid Norra Östergötlands järnvägar utgjorde år 1939 denna relation 34 procent, vid Mellersta Östergötlands järnvägar 9 procent och vid Norrköping—Söderköping—Vikbolandets järnväg 15 procent.

## II. Persontrafiken.

Persontrafikens omfattning år 1939 framgår av tabell 16.

Tabell 16. Persontrafiken år 1939.

J ä r n v ä g	Antal resor	Personkm pr bankm
	1 000-tal	
Norra Östergötlands.....	404	76
Mellersta Östergötlands.....	637	99
Norrköping—Söderköping—Vikbo- landets.....	431	95
Väderstad—Skänninge—Bränninge..	91	32

Kartogrammet fig. 11 visar hur persontrafiken år 1939 fördelade sig på olika sträckor av järnvägslinjerna. Trafiken är i hög grad inriktad på Norrköping och Linköping. Trafikbelastningen på Mellersta Östergötlands järnvägar uppnår mellan Bränninge och Linköping ett värde av 332 000 resor och på Norrköping—Söderköping—Vikbolandets järnväg mellan Kummelby och Norrköping omkring 300 000 resor. Vid Norra Östergötlands järnvägar återfinnes den starkaste belastningen mellan Kimstad och Skärblacka med 165 000 resor.

Kartogrammet fig. 12 lämnar en bild av trafikens omfattning år 1939 på de olika stationerna.

Persontrafikens utveckling redovisas i tabell 17.

Tabell 17. Utvecklingen av persontrafiken, personkm pr bankm. 1 000-tal.

Å r	NÖJ	MÖJ	NSVJ	VSBJ
1925.....	48	65	65	17
1930.....	51	52	67	11
1935.....	48	67	68	23
1936.....	55	71	72	24
1937.....	57	83	76	21
1938.....	61	84	78	24
1939.....	76	99	95	32
1940.....	99	110	139	
1941.....	99	125	140	
1942.....	116	139	165	
1943.....	125	155	179	
1944.....	137	166	184	
1945.....	149	169	188	
1946.....	143	160	176	

*Ann.* VSBJ har fr. o. m. år 1940 införlivats med MÖJ.

Från mitten av 1930-talet har persontrafiken ständigt ökat. Härtill har utan tvekan moderniseringen av dessa järnvägar bidragit. Givetvis har under krigsåren även frånvaron av starkare bilkonkurrens lämnat järnvägarna ökad trafikomfattning. Men fråga är om icke övergången till räls-

bussar och därmed sammanhängande ökning av antalet tåglägenheter, vilken började genomföras år 1939, haft en betydlig andel i den ökade resandefrekvensen.

### C. Trafikinkomsterna och deras utveckling.

De två stora huvudgrupperna av trafikslag, godstrafik och persontrafik, hava en olika betydelse vid de järnvägar, som beröras av denna utredning. Inkomsterna av de två trafikslagen visa deras ekonomiska värde för de olika järnvägarna och kunna även anses giva en uppfattning om storleksordningen av de trafikprestationer, som utföras i respektive person- och godsbefordran. I följande tabell 18, kolumnerna 2—5, visas, hur inkomsterna i genomsnitt under tidsperioden 1932—1939 fördela sig på trafikslag vid de olika järnvägarna. Godstrafiken lämnar den största andelen i inkomsterna utom beträffande Vikbolandsbanan, en markerad persontrafiksbana. Samma gäller Mellersta Östergötlands järnvägar, om man bortser från sockerbetstrafiken, som pågår endast några veckor av året. Till jämförelse med tabellens siffror kan nämnas, att inkomsterna vid landets samtliga smalspåriga järnvägar under samma tidsperiod till 37 procent härrörde från persontrafik och till 63 procent från godstrafik.

Tabell 18. Inkomster och driftsresultat, årligt genomsnitt för tiden 1932—1939.

J ä r n v ä g	Inkomster av järnvägsrörelsen				Driftsresultat kronor	
	Persontrafik		Godstrafik			Totalt pr bankm kronor
	1 000-tal kr.	%	1 000-tal kr.	%		
1	2	3	4	5	6	7
Gullberna—Torsås—Bergkvara....	84	37	145	63	4 058	+ 8 923
Kalmar—Berga.....	209	38	341	62	7 984	+ 88 657
Kalmar—Torsås.....	147	43	175	57	8 481	+ 32 728
Ljungbyholm—Påryd.....	11	38	19	62	2 328	— 1 036
Mönsterås—Fagerhult.....	36	35	67	65	1 855	— 19 274
Oskarshamn—Älghultsby.....	58	36	104	64	2 510	— 22 780
Brittatorp—Älghultsby.....	21	33	44	67	1 946	— 23 023
Växjö—Hultsfred.....	175	34	344	66	5 167	+ 67 502
Sävsjö—Målilla.....	70	28	183	72	3 705	+ 22 426
Norsholm—Västervik—Hultsfred..	469	38	778	62	6 977	+138 916
Norra Östergötlands.....	295	22	1 055	78	11 097	+262 668
Mellersta Östergötlands.....	381	43	507	57	7 125 <sup>1</sup>	+ 92 733
Vikbolandsbanan.....	342	59	235	41	6 665	+104 713

<sup>1</sup> Exkl. linjen Väderstad—Skänninge—Bränninge.

Tabellen lämnar även en översikt av den totala inkomstens storlek, fördelad per bankilometer av trafikerad banlängd. Det framgår att linjerna Mönsterås—Fagerhult, Brittatorp—Älghultsby, Ljungbyholm—Påryd och Oskarshamn—Älghultsby haft särskilt svag inkomstgivning. Dessa linjer ha också såsom följd därav tyngts av driftsunderskott.

Såsom i annat sammanhang nämnts har trafikomfattningen vid järnvägarna ansevärt ökat under krigsåren. Inkomsterna ha helt naturligt också följt med i denna ökning. Huru stor ökningen har varit vid de av staten ägda linjerna kan, på grund av att någon särskild bandelsstatistik icke föres vid SJ, icke närmare angivas. Däremot kunna uppgifter lämnas om de i enskild ägo fortfarande befintliga järnvägarna, vilka uppgifter, avseende år 1946 och jämförda med motsvarande för år 1939, sammanförts i tabell 19. Av denna framgår, att ökningen varit mycket stor. Det finns anledning förmoda, att inkomstutvecklingen varit likartad även vid de av staten ägda smalspåriga järnvägarna. Den taxesänkning, som vid dessa linjer införts i samband med förståtligandet, torde för övrigt ha bidragit till att skapa en starkare trafikökning än vid de enskilda smalspåriga järnvägarna.

**Tabell 19. Inkomsterna av gods- och persontrafiken åren 1939 och 1946. 1 000-tal kronor.**

J ä r n v ä g	Godstrafik		Persontrafik		Summa	
	1939	1946	1939	1946	1939	1946
Norsholm—Västervik—Hultsfred..	855	2 230	535	1 293	1 390	3 523
Norra Östergötlands.....	1 274	2 169	374	900	1 648	3 069
Mellersta Östergötlands.....	547	1 112	489	1 167	1 036	2 270
Vikbolandsbanan.....	305	658	424	928	729	1 586

## Kapitel V. Jämförelse mellan kostnaderna för drift, underhåll och förnyelse vid olika spårvidder.

I sitt betänkande del I<sup>1</sup>, kapitel VI, har kommittén närmare redogjort för en undersökning om huru kostnaderna för drift, underhåll och förnyelse ställa sig vid olika spårvidder under i övrigt lika förutsättningar angående trafikens omfång och avveckling. Nämnade undersökning hade på kommitténs föranstaltande utförts av järnvägsstyrelsen och avsåg vissa till Blekinge-järnvägarna hörande linjer. Undersökningen var av schematisk natur och lämnade uppgift om de årliga kostnaderna vid spårvidderna 1 435, 1 067 och 891 mm. Denna järnvägsstyrelsens utredning visade, att kostnaderna vid normalspårsdrift skulle ställa sig 1·3 procent högre än vid 1 067 mm spårvidd och 4·3 procent högre än vid 891 mm spårvidd. Järnvägsstyrelsen uttalade, att de konstaterade skillnaderna i driftkostnader kunde betraktas såsom representativa och borde som sådana kunna av kommittén användas som jämförelsetal vid bedömandet rent allmänt av skiljaktigheterna i driftkostnaderna för det fall att en banas spårvidd ändrades.

Sedermera verkställde järnvägsstyrelsen efter hemställan från kommittén en mera detaljerad undersökning av kostnaderna för drift, underhåll och förnyelse, avseende linjen Karlskrona—Kristianstad, dels vid 1 067 mm spårvidd, dels under förutsättning av normal spårvidd. En redogörelse för denna utredning har lämnats i kommitténs betänkande del II<sup>2</sup>, kapitel V. Resultatet av undersökningen visade, att normalspårsdriften skulle ställa sig 1·8 procent dyrare. Överensstämmelsen med den tidigare, schematiska utredningen är påtaglig.

Med hänsyn till järnvägsstyrelsens ovan refererade uttalande om den generella giltigheten av den schematiska utredningens relationstal mellan kostnadssiffrorna för olika spårviddsalternativ samt till samstämmigheten mellan utredningarna synes det enligt kommitténs uppfattning i allmänhet knappast vara behöfligt att ytterligare låta utreda driftkostnaderna vid olika spårvidder. Emellertid kan det i särskilda fall vid en ombyggnad uppkomma så

<sup>1</sup> Se Betänkande rörande Sveriges smalspåriga järnvägar. Del I. Statens offentliga utredningar 1945: 7.

<sup>2</sup> Se Statens offentliga utredningar 1945: 8.

Tabell 20. Kalkylerade kostnader för drift, underhåll och förnyelse vid linjen Karlskrona—Kalmar—Berga.

	Kostnader i 1 000-tal kronor vid	
	nuvarande	normal
	spårvidd	
<b>I. Banavdelningen</b>		
Underhåll m. m. ....	332	374
Avskrivning å räler .....	30	46
Summa	362	420
<b>II. Maskinavdelningen</b>		
Loktjänst .....	377	409
Loktjänst, stationär.....	70	68
Vagn tjänst .....	33	31
Underhåll av byggnader.....	9	7
Driftsunderhåll av rullande materiel.....	34	30
Underhåll vid huvudverkstad..	258	232
Underhåll av inventarier m. m.	5	5
Avskrivning av rullande materiel	152	156
Summa	938	938
<b>III. Trafikavdelningen</b>		
Stationstjänst.....	258	203
Tågtjänst .....	67	67
Summa	325	270
<b>IV. Gemensamma kostnader</b>		
Läkarvård.....	8	8
Pensioner .....	81	81
Summa	89	89
<b>Summa summarum</b>	<b>1 714</b>	<b>1 717</b>

stora förändringar i avseende å driftgemenskap med angränsande linjer, att en specialundersökning bör göras. Det har sålunda nu ansetts värdefullt att ytterligare få närmare belyst hur nämnda kostnader skulle ställa sig vid linjen Karlskrona—Kalmar—Berga. Kommittén har därför hos järnvägsstyrelsen hemställt om att få utrett driftkostnaderna m. m. vid smalspårs- respektive normalspårsdrift dels vid linjen Kalmar—Berga, dels vid linjen Karlskrona—Kalmar—Berga. De för linjen Kalmar—Berga av järnvägsstyrelsen beräknade kostnaderna uppgives vid normalspårsdrift uppgå till 913 000 kronor och vid smalspårsdrift till 813 000 kronor per år. Vid utredningen om linjen Karlskrona—Kalmar—Berga befunnos kostnaderna vid nuvarande spårviddssystem utgöra 1 710 000 kronor. För den händelse linjen Karlskrona—Torsås—Bergkvara spikades in till samma spårvidd som linjen Kalmar—Torsås och Kalmar—Berga, alltså 891 mm spårvidd, beräknades kostnaderna för drift, underhåll och förnyelse för hela linjen Karlskrona—Kalmar—Berga till 1 701 000 kronor. Vid normalspår å samma linje

skulle driftkostnaderna m. m. uppgå till 1 855 000 kronor. Omlastningskostnader voro icke medräknade. I samtliga fall grundades kalkylerna på 1939 års löne- och prisnivå.

Emellertid äro dessa beräknade kostnader för normalspårdrift icke helt jämförbara med de kostnader som äro förbundna med nuvarande spårvidds-system. Sålunda har i järnvägsstyrelsens kalkyl förutsatts att driften på den ombyggda sträckan Karlskrona—Kalmar—Berga i stor utsträckning skulle motoriseras och antalet tågkm kraftigt utökas. För att få fram jämförbara siffror med nu rådande förhållanden har därför ytterligare en kalkyl uppställt, vilken granskats och godkänts av experter inom kungl. järnvägsstyrelsen. Denna kalkyl grundar sig på förutsättningarna att linjen Karlskrona—Kalmar—Berga är ombyggd till normalspår, och att driftformen överensstämmer med nuvarande, d. v. s. enbart ångdrift, samt att trafikomfattning och tågantal äro i stort sett lika både vid nuvarande spårviddssystem och vid normalspår. Resultatet av kalkylen framgår av tabell 20.

Minskade kostnader vid övergång till normalspår grunda sig i allmänhet på besparingar å de anslutningsstationer, som genom ombyggnaden erhålla enhetlig spårvidd, samt på möjligheten att vid normalspår ombesörja samma trafikvolymer med mindre antal vagnar.

I föregående kalkyler ingå icke kostnaderna för omlastning till och från anslutande järnvägar med annan spårvidd. Dessa kostnader kunna beräknas med ledning av omlastningstrafikens storlek, vars omfattning framgår av följande siffror, avseende åren 1939 och 1945. I siffrorna för det sistnämnda året ingå dock icke den krisbetonade trafiken av bränsleved, träkol och torv.

	T o n	
	1939	1945
Karlskrona <sup>1</sup> .....	31 400	29 300
Torsås.....	8 500	7 500
Kalmar C.....	4 300	41 600
Berga.....	19 000	21 200
Summa	<b>63 200</b>	<b>99 600</b>

<sup>1</sup> Linjen Karlskrona—Kristianstad förutsattes vara ombyggd till normalspår.

Genomsnittet för de båda åren är cirka 81 000 ton.

Vid ombyggnad till normalspår av linjen Karlskrona—Kalmar—Berga tillkommer emellertid ny omlastning i Ljungbyholm, Sandbäckshult och Ruda, som för år 1939 beräknats till sammanlagt 26 200 ton och för år 1945 till 49 700 ton, i sistnämnda fall exkl. bränsleved, träkol och torv. Genomsnittet för de båda åren utgör 38 000. Nettovinsten i minskad omlastning vid en ombyggnad av linjen Karlskrona—Kalmar—Berga skulle alltså på grundval av trafiken år 1939 och 1945 kunna beräknas till 43 000 ton.

Om den direkta arbetskostnaden för omlastningen uppskattas till 100 öre/ton, utgör enbart denna kostnad 43 000 kronor. Men järnvägen har därtöfver en rad andra kostnader såsom för arbetsredskap, omlastningskranar, kajer, skjul, välfärdsanordningar för arbetarna, belysning, spåranordningar. Sist men icke minst får järnvägen vidkännas förluster och olägenheter i övrigt vid uppkommande godsanhopning på omlastningsstationerna bland annat genom att godsvagnarna uppehållas flera dagar i sträck. Kostnaderna för alla dessa moment äro svåra att angiva, men deras sammanlagda storlek torde uppgå till ganska betydande belopp.

Allt som allt peka de anförda siffrorna hän mot en förbättring av drifts-ekonomien vid linjen Karlskrona—Kalmar—Berga efter linjens ombyggnad till normalspår.

I detta sammanhang förtjänar nämnas, att omlastningspersonalen på omlastningsstationerna vid samtliga smalspårsbanor i östra Småland under tiden januari—september 1946 utgjorde omkring 90 personer. Räknar man med en årskostnad av 4 500 kronor per omlastare, skulle järnvägens utgifter för här nämnd omlastningspersonal uppgå till mer än 400 000 kronor årligen.

## **Kapitel VI. Medelsbehov m. m. vid olika alternativ till förbättring av de smalspåriga Smålands- och Östgöta-järnvägarna.**

Kommittén har varit i tillfälle att göra iakttagelser rörande förhållandena inom ifrågavarande områden och kommit i kontakt med lokala myndigheter och representanter för bygdernas näringsliv samt med de tekniska och kommersiella ledarna av järnvägarna. För kommittén har därvid klarställts, att åtskilliga anordningar måste vidtagas för att förbättra järnvägskommunikationerna. Från nu angivna utgångspunkter har kommittén prövat olika utvägar till förbättringar. De alternativ, som därvid ha övervägts, äro dels åtgärder för att hålla linjerna i fortvarighetstillstånd, dels upprustning vid bibehållen spårvidd, dels ock slutligen ombyggnad till normalspår. För vissa linjer ha jämväl andra förbättringsåtgärder blivit behandlade. Såsom en arbetshypotes har uppställts, att samtliga tre huvudalternativ icke skulle behöva diskuteras mer än för linjerna Karlskrona—Kalmar—Berga, Växjö—Hultsfred och Norsholm—Västervik—Hultsfred. I det följande redogöres först för de allmänna grunderna för beräkning av medelsbehov m. m., i ett följande avsnitt lämnas uppgifter rörande tekniska normer och uppskattat medelsbehov för olika alternativa åtgärder beträffande ovan nämnda linjer, och slutligen behandlas förbättringsåtgärder vid övriga linjer.

### **A. Allmänna grunder för beräkning av medelsbehovet vid olika förbättringsåtgärder.**

Vid beräkningen av det till en förbättring hänförliga kapitalbehovet och den därmed sammanhängande kapitalkostnaden har man att skilja mellan å ena sidan de förändringar, som inträda i fråga om storleken av det på lång sikt i anläggningarna genomsnittligt bundna kapitalet, och å andra sidan storleken av de vid tiden för ombyggnaden erforderliga kapitalinsatserna.

För ett objekt av begränsad varaktighet samt med ett i förhållande till nyvärdet ringa skrotvärde kan man med vid järnvägarna tillämpat avskrivningssystem (konstant avskrivning) tydligen räkna det genomsnittligt

bundna kapitalet lika med halva anskaffningskostnaden. Detta förhållande kan anses föreligga för bland annat den rullande materielen. För att bestämma huru det på lång sikt i rullande materiel bundna kapitalet förändras exempelvis vid ombyggnad av en bandel till normalspår, har man alltså först att kalkylera anskaffningskostnaden (nybyggnad eller ombyggnad) för å ena sidan den materiel, som beräknats bliva erforderlig vid normalspårdrift, och å andra sidan motsvarande kostnad för den vid bibehållen spårvidd erforderliga smalspårsmaterielen, allt under förutsättning av likartade driftsformer och tågrörelse. En sådan kalkyl har för linjen Karlskrona—Kalmar—Berga gjorts redan för bestämning av den till driftsbudgeten hörande avskrivningen (se kapitel V). Därvid har vid räkning med en framtida prisnivå av samma höjd som 1939 års ökad med 40 procent erhållits följande anskaffningsvärden för den rullande materielen.

	Milj. kronor
Vid normalspår .....	8·3
» smalspår .....	8·0
	Skillnad 0·3

Enligt denna beräkning skulle alltså förändringen i fråga om det genomsnittligt bundna kapitalet vid nämnda linje uppgå till hälften av förestående skillnad eller 0·15 milj. kronor. Sagda kapitalökning konstituerar givetvis en permanent kostnadsökning, men å andra sidan är denna av så ringa storlek, att man i detta sammanhang, med hänsyn till ovissheten om den framtida utvecklingen, kan bortse därifrån.

En ökning av det för ombyggnaden erforderliga medelsbehovet kan också uppkomma därigenom, att den i anledning av ombyggnaden erforderliga normalspårsmaterielen anskaffas, innan den undanflyttade smalspårsmaterielen blivit slopningsmässig. Härtill hänförlig kostnadsökning är dock blott temporär, för såvitt den undanflyttade materielen vinner användning på linjer, som förbliva smalspåriga, och den kan räknas praktiskt taget lika med noll, för det fall att materielen i fråga ersätter annan, som måste utrangeras, med andra ord om ombyggnaden icke fortskrider i så snabbt tempo, att det uppstår ett tillfälligt överskott å vissa slag av smalspårsmateriel.

Beträffande sistnämnda fråga är givetvis omöjligt att ställa någon säker prognos, men med hänsyn till dels storleken av nätet med spårvidd 891 mm, dels åldersfördelningen inom materielen med sagda spårvidd, dels med tanke på de tidsförskjutningar i ombyggnadsprogrammet, som kunna komma att inträda, synes det mindre sannolikt, att man i vad angår denna spårvidd skulle behöva räkna med ett av ombyggnaden beroende sådant överskott av nämnvärd storlek. Vid sådant förhållande har kommittén ansett sig kunna bortse från den del av kapitalkostnaden, som hänförs till den rullande materielen.

Även för spårmaterielen råder, då det gäller kapitalkostnader på lång sikt, ett analogt förhållande, i så måtto att man ej heller där bör räkna med normalspårslärens bruttovärde utan blott med skillnaden mellan normalspår- och smalspårsläer med en vikt av respektive 34 och 25 kg per meter. Samma gäller även för sliprar, där endast merkostnaden mellan 2·7 m och 2·0 m långa sliprar antagits bära belasta ombyggnaden. Den huvudsakliga olikheten i fråga om medelsbehovets beräkning för räler och sliprar gentemot den rullande materielen består i att själva utbytet av räler och sliprar är förenat med en större arbetskostnad än utbyte av rullande materiel. Liksom i fråga om rullande materiel kan en ökning av medelsbehovet uppkomma därigenom att en bandel ombygges, innan den i spåret liggande rälsen tjänat ut, men till detta förhållande hänförlig kostnadsökning kan, av liknande anledningar som anfördes beträffande rullande materiel, betraktas så ringa att den i detta sammanhang kan lämnas utan avseende.

Beträffande bananläggningen i övrigt uppkomma vid en ombyggnad till normalspår betydande engångskostnader, t. ex. för breddning av järnvägsbanken, för utvidgning av skärningar och för ändring av bangårdar. För dessa åtgärder erforderligt kapital saknas motsvarighet vid det fall att den smala spårvidden även i fortsättningen bibehålles på ifrågavarande bandelar. Å andra sidan uppkommer även vid bibehållen spårvidd ett behov av att investera nytt kapital för vissa förbättringsåtgärder. Kommittén har därför låtit verkställa beräkningar av ifrågakommande kostnader, vilka komma att redovisas i det följande. Kostnadsuppgifterna hänföra sig till 1939 års pris- och lönenivå, ökad med 40 procent. För vinnande av ett rättvisande resultat vid jämförelse mellan de olika åtgärderna har den tidsperiod, under vilken dessa antagas genomförda, i samtliga fall ansetts bära omfatta tio år och för att underlätta beräkningarna tänkts förlagd till åren 1947—1956. Det må framhållas att det framräknade medelsbehovet är grundat på överslagsberäkningar, vilka emellertid torde vara tillräckliga för bedömandet i stort av medelsbehovet för olika möjligheter till förbättring av järnvägarna.

## **B. Tekniska normer och medelsbehov, avseende linjerna Karlskrona—Kalmar—Berga, Växjö—Hultsfred och Norsholm—Västervik—Hultsfred.**

### *1. Ersättningsanskaffning för att vid bibehållen spårvidd hålla järnvägarna i fortvarighetstillstånd.*

För att uppnå angivna syftemål är det nödvändigt att under ifrågavarande tidsperiod 1947—1956 investera kapital i sådan omfattning, att vad som är förslitet, ersättes med nytt. Redan en sådan åtgärd innebär, att banorna därigenom förbättras, eftersom ersättningsanskaffningen såsom av följande

framgår måste bliva relativt omfattande och helt naturligt inriktas på att skaffa modernare materiel än den, som skall ersättas.

*Banläggning.* Av den tekniska beskrivningen framgår, att rälsen på linjen Karlskrona—Torsås—Bergkvara är så klen och därtill så sliten, att den bör ersättas med ny. Detta arbete torde vara avslutat redan de första åren av tioårsperioden. Även på linjen Växjö—Hultsfred pågår rälsbyte. På Norsholm—Västervik—Hultsfreds järnväg måste omkring 110 km av linjen försees med ny räls, emedan den nuvarande är sliten och delvis även ganska klen dimensionerad. På samtliga linjer bör under den ifrågavarande tioårsperioden ett antal broar ombyggas och förstärkas. Det förutsattes vidare, att linjen Karlskrona—Torsås—Bergkvara inspikas till samma spårvidd som linjen Kalmar—Torsås eller till 891 mm och att linjen i samband därmed omlägges i trakten av Bergkvara—Torsås, så att den från Norra Tångs station kommer att sträcka sig över Gökaland (Bergkvara) och därifrån följa nuvarande sidolinje Torsås—Bergkvara till Torsås. Därmed skulle olägenheterna med driften av sidolinjen elimineras. Även andra delar av bananläggningen, såsom växel- och signalsäkerhetsanläggningar, måste kompletteras och förnyas. På grund av ökad övergång till motoriserad drift räknas med att översynen av motormaterielen kommer att kräva nya fasta anläggningar. Det uppskattade medelsbehovet för dessa arbeten redovisas i följande sammanställning.

Bansträcka	Linjelängd km	Medelsbehov	
		mlj. kr	pr bankm kr
Karlskrona—Kalmar—Berga . . . . .	166·9	3·0	18 000
Växjö—Hultsfred . . . . .	115·9	1·7	15 000
Norsholm—Västervik—Hultsfred . . . . .	184·5	3·9	21 000
Summa	<b>467·3</b>	<b>8·6</b>	<b>18 000</b>

*Rullande materiel.* Ehuru kommittén i det föregående påvisat, att det kapital som på lång sikt i genomsnitt hålles bundet i rullande materiel, är av samma storleksordning såväl vid smalspårs- som vid normalspårsdrift, saknar det likväl icke intresse att söka utröna det medelsbehov, som redan år 1947 föreligger eller som under tidsperioden 1947—1956 kan beräknas uppstå för förnyelse av den rullande materielen vid ifrågavarande bandelar. En schematisk undersökning härom har verkställts. Den har baserats på åldersfördelningen av all den rullande materiel, som för närvarande finnes på statens järnvägars smalspåriga linjer av 891 mm spårvidd samt på Norsholm—Västervik—Hultsfreds järnvägar. Till bestämmande av en normal bruksålder har man utgått från den livslängd hos den rullande materielen, som ligger till grund för avskrivningen å samma materiel i statens järnvägars bokföring. Då livslängden för smalspårig materiel i verkligheten varit avsevärt större än den på nu nämnt sätt beräknade bruksåldern,

har det ansetts riktigast att i utredningen räkna med de något högre åldersvärden, som angivas i tabell 21. Samtliga slopningsmässiga fordon behöva icke ersättas med nya, dels på grund av att modern materiel är kraftigare och har större kapacitet, dels på grund av att behovet av ånglok och vanliga person- och resgodsvagnar icke längre är så stort som tidigare på grund av den fortgående motoriseringen. Det har därför antagits att ett gammalt lok motsvaras av 0·7 nytt och gamla person- och resgodsvagnar samt godsvagnar av 0·8 nya.

Tabell 21. Brukningsåldern för olika slag av rullande materiel.

Fordonsslag	Brukningsålder	
	enligt SJ avskrivnings- normer	enligt i utred- ningen använ- da normer
Ånglok.....	33	45
Lokomotorer.....	10	10
Rälsbussar.....	10	10
Motorvagnar.....	12·5	15
Personvagnar.....	33	40
Släpvagnar för rälsbussar.....	33	15
Postvagnar.....	25	40
Resgodsvagnar.....	33	40
Slutna godsvagnar.....	40	45
Öppna godsvagnar.....	50	50

Resultatet av utredningen framlägges i följande tabell.

Tabell 22. Uppskattat förnyelsebehov, angivet i fordon och i 1 000-tal kronor.

Fordonsslag	Hela antalet fordon 1/1 1947		Antal slopningsmässiga fordon 1/1 1947		Återanskaffningskostnad 1 000-tal kr		Under tiden 1/1 1947—31/12 1956 slopningsmässiga fordon		Återanskaffningskostnad 1 000-tal kr	
	SJ	NVHJ	SJ	NVHJ	SJ	NVHJ	SJ	NVHJ	SJ	NVHJ
Ånglok.....	47	15	11	5	1 040	450	18	2	1 440	176
Lokomotorer.....	3	3	1	—	70	—	2	3	140	210
Motorvagnar.....	3	1	—	—	—	—	3	1	340	112
Rälsbussar.....	27	12	—	—	—	—	27	12	1 400	840
Släpvagnar.....	18	5	—	—	—	—	13	—	30	—
Person-, post- och resgodsvagnar...	99	26	62	15	2 780	672	29	9	1 300	403
Godsvagnar.....	1 413	658	243	380	1 650	2 731	523	115	2 910	563
Summa	—	—	—	—	5 540	3 853	—	—	7 560	2 304

De på statens järnvägar belöpande siffrorna avse såsom redan nämnts all rullande materiel för spårvidden 891 mm. På grundval av framförda lokkm, rälsbusskm och vagnaxelkm på statens järnvägars olika 891 mm linjer har förnyelsebehovet uppskattningsvis fördelats på de olika linjerna under be-

aktande av det antal fordonsenheter, som kan anses hänförligt till respektive linjer. För linjen Karlskrona—Torsås har på grundval av tidigare beträffande Blekingelinjerna utförda beräkningar antagits en summa av 1.5 milj. kronor. Ett kommande förstatligande av Norsholm—Västervik—Hultsfreds järnvägar kan vid i övrigt oförändrade förhållanden väntas medföra ett något minskat behov av rullande materiel vid de sammanslagna järnvägarna på grund av samdrift och gemensam reserv. Därför har det framräknade förnyelsebehovet av rullande materiel vid denna linje justerats nedåt. Förnyelsebehovet omräknat i penningar för här ifrågakvarande linjer ställer sig då på följande sätt.

Bansträcka	Förnyelsebehov i milj. kronor den 31/12 1956
Karlskrona—Kalmar—Berga . . . . .	4.7
Växjö—Hultsfred . . . . .	2.4
Norsholm—Västervik—Hultsfred . . . . .	4.9
Summa	12.0

Uppmärksammas bör även den omständigheten att om tidpunkten för ett avgörande av de olika bandelarnas framtida gestaltning skulle uppskjutas längre än här räknats med, inträder den förändringen att ytterligare rullande materiel efter år 1956 efterhand blir slopningsmässig. Även om det vore möjligt att under ytterligare ett antal år uppskjuta nyanskaffningar i väntan på ett beslut om linjernas framtid, ackumuleras alltså ett växande återanskaffningsbehov, som måste inhämtas, om smalspåret även i fortsättningen skall bibehållas.

## 2. Upprustning med bibehållen spårvidd.

Kommittén har i sin allmänna översikt<sup>1</sup> av ombyggnads- och rationaliseringsproblemet för smalspåriga järnvägar påvisat möjligheten att genom förbättrade tekniska anordningar öka en järnvägs kapacitet, tåghastighet och bekvämlighet även med bibehållande av den smala spårvidden. För att möjliggöra en ökning av järnvägens kapacitet och en höjning av tåghastigheten finge man bland annat tänka sig att räls med en vikt av 32 à 34 kg/m inlades och ballasten förnyades. Kurvor med mindre radie än 300 m borde uträttas, vilket på vissa linjer, såsom Växjö—Hultsfred, komme att kräva ett betydande arbete. Även bangårdarna finge i vissa fall förbättras och mötes-spåren förlängas. Broarna borde förstärkas för att medgiva högre axeltryck och större tåghastighet. Utvidgning av fria rummet längs banan finge ske så att överföringsvagnar med full belastning kunna framföras. För att höja tåghastigheten bleve det även oundgängligt att förbättra växel- och signal-

<sup>1</sup> Betänkande rörande Sveriges smalspåriga järnvägar, Del I. Statens offentliga utredningar 1945: 7. Kap. VIII.

säkerhetsanläggningarna. Bland upprustningsåtgärderna kunde försvaras att upptaga även en smalspårig sammanbindningslinje mellan Berga och Hultsfred längs den befintliga normalspårslinjen, varigenom direkta tåg skulle kunna framföras mellan Kalmar och Västervik.

I fråga om upprustningen av rullande materiel finge man räkna med att all under den ifrågavarande tioårsperioden överåriga rullande materielen utrangerades och ersattes med modernare enheter såsom exempelvis rälsbussar för användning i mindre belastade tåglägenheter, och snabbgående lätta motorvagnar av den typ som nu användes å linjerna Halmstad—Nässjö—Oskarshamn. På vissa linjer med större trafik torde böra räknas med att ett par persontåg alltjämt framfördes med ånglok. Den tyngre godstrafiken torde tills vidare också komma att ombesörjas medelst ånglok. Intet hindrade emellertid att medelsbehovet för anskaffning av ånglok disponerades för förvärv av motorlok eller lokomotorer. Likaså kunde medelsbehovet för anskaffning av personvagnar och resgodsvagnar lämpligen i stor utsträckning användas för inköp av motorvagnståg, rälsbussar och släpvagnar. Nya godsvagnar finge anskaffas, såväl öppna som slutna, framförallt med stor lastyta och beträffande slutna vagnar med stor rymd. En stor del av nu befintliga vagnar visa sig nämligen ofta vara olämpliga vid lastning av skrymmande gods och styckegods. Överföringsvagnar borde anskaffas till ett väsentligt större antal än nu befintliga. Överhuvud taget finge nyanskaffningen av rullande materiel vid en upprustning bedrivas snabbare än vad som vore nödvändigt för att bibehålla materielen i fortvarighetstillstånd.

Medelsbehovet för en upprustning av linjerna Karlskrona—Kalmar—Berga, Växjö—Hultsfred och Norsholm—Västervik—Hultsfred har varit föremål för uppskattning av experter inom järnvägsstyrelsen. Det visade sig därvid, att medelsbehovet för en upprustning av bananläggningen skulle ställa sig högt. En upprustning måste därför ur kostnadssynpunkt te sig såsom ett relativt oförmånligt alternativ till ombyggnad. Upprustningen kunde ju endast få begränsad effekt, eftersom den viktigaste olägenheten med nuvarande blandade spårviddssystem, nämligen omlastningen, alltjämt skulle bestå. För den merkostnad en ombyggnad kräver, skulle dock vinnas påtagliga fördelar utöver en upprustning, såsom bortfall av omlastning och möjlighet till samdrift med hela det övriga normalspåriga järnvägsnätet. Hela upprustningsfrågan synes därför endast ha teoretiskt intresse, varför det icke ansetts behöfligt att mera detaljerat utreda medelsbehovet härför.

### 3. Ombyggnad till normalspår.

#### Tekniska normer.

*Linjen Karlskrona—Kalmar—Berga* kommer att efter en ombyggnad ingå såsom ett led i en bana längs sydostkusten från Kristianstad över Karlskrona och Kalmar till Linköping. Med hänsyn till dess väntade trafikuppgifter har

den förutsatts erhålla en relativt god teknisk standard. En sådan standard kan till huvudsaklig del åstadkommas genom att linjen vid ombyggnaden gives tillräcklig styrka att medgiva högre axeltryck och högre tåghastighet. Vad tåghastigheten beträffar har antagits, att maximihastigheten utgör 80 å 85 km/tim för tyngre tåg, vilket innebär, att lättare motortåg böra kunna framföras med en hastighet av 110 km/tim. Kurvor med mindre radie än 400 m böra uträtas, vilket med hänsyn till den lättframkomliga terrängen icke kräver stora kostnader. Vid beräkning av medelsbehov för ombyggnaden har vidare antagits, att linjen kommer att omläggas i trakten av Bergkvara—Torsås, så att sidolinjen Torsås—Bergkvara kan elimineras och samhället Bergkvara—Gökalund, som är den största orten utefter linjen, få direkt järnvägsförbindelse utan att vara hänvisad till ett sidospår. Infarten till Kalmar från Torsåshållet kan antingen i stort sett följa nuvarande sträckning eller ock genom en nyanlagd linje från Ljungbyholm till Smedby anknytas till nuvarande normalspåriga linje Nybro—Kalmar. Det senare alternativet anses vara fördelaktigast men ställer sig omkring 0·1 milj. kronor dyrare. Det är önskvärt, att ingångslinjen till Berga station får ett sådant läge, att tågen mellan Kalmar och Linköping kunna framföras genom Berga station utan ändring av körriktningen. Den nya sträckningen skulle då avvika från den gamla linjen vid en punkt 3 å 4 km söder om Berga och därifrån dragas längre åt öster och få anslutning till linjen Nässjö—Oskarshamn. Med beaktande av nu angivna förutsättningar har en ombyggnad av järnvägen Karlskrona—Gullberna—Kalmar—Berga beräknats bliva utförd enligt följande bantekniska normer.

Största lutning . . . . .	16·7 ‰
Minsta kurvradie . . . . .	400 m
Bankens krönbredd . . . . .	5·0 m
Sliperslängd . . . . .	2·7 m
Räler, vikt . . . . .	34 kg/m
Högsta tillåtna hastighet, loktåg . . . . .	80—85 km/tim
» » » , lätta motortåg . . . . .	110 km/tim
Lokaxeltryck, bana . . . . .	18 ton
» » , broar . . . . .	20 ton

För linjerna Växjö—Hultsfred och Norsholm—Västervik—Hultsfred antagas de tekniska normerna för ombyggnad i stort sett böra överensstämma med ovan angivna. Även om högsta tillåtna hastigheten för lokdragna tåg kan sättas något lägre bör dock en hastighet av omkring 100 km/tim eftersträvas för lätta motortåg. Linjerna utföras för samma axeltryck som linjen Karlskrona—Kalmar—Berga. Kurvor med mindre radie än 300 m böra — om så kan ske för rimliga kostnader — elimineras, eftersom snävare kurvor medföra avsevärda hastighetsinskränkningar och vålla ökade driftkostnader. Medelsbehovet för dylika arbeten ha inkluderats i kostnadskalkylen.

En ytterligare uträtning av kurvorna, så att minsta kurvradien höjdes från 300 till 400 m liksom vid linjen Karlskrona—Kalmar—Berga, ställer sig på grund av terrängsvårigheter allt för dyrbar. Infarten till Växjö torde behöva omläggas på en sträcka av omkring 6 km och dragas över Östregård, vilket dock medför en linjeförkortning av 1·5 km. En ombyggnad av linjen Norsholm—Västervik—Hultsfred har i kostnadsberäkningarna antagits bliva begränsad till sträckan Åtvidaberg—Västervik—Hultsfred.

#### Kostnadsberäkningar.

*Bananläggning.* På hemställen av kommittén har järnvägsstyrelsens ban-tekniska byrå verkställt en överslagsberäkning av medelsbehovet för ombyggnad av linjerna Karlskrona—Kalmar—Berga, Växjö—Hultsfred och Norsholm—Västervik—Hultsfred med tillämpning av de i föregående avdelning angivna tekniska normerna. Vid beräkningarna har bortsetts från utgifterna för marklösen.

En sammanställning över resultatet utvisar följande.

Bansträcka	Längd km	Ombygg- nads- kostnad milj. kr	Uträtning av kurvor		Totalkostnad	
			Minsta radie	Kostnad milj. kr	milj. kr	kr/km
Karlskrona—Kalmar—Berga via Bergkvara och Smedby.....	171·8	13·6	400	0·7	14·3	83 000
Växjö—Hultsfred.....	114·5	8·8	300	0·7	9·5	83 000
Åtvidaberg—Västervik—Hultsfred	143·7	10·9	300	1·4	12·3	86 000
Summa	429·8	33·3	—	2·8	36·1	84 000

Såsom på sid. 65—66 närmare utvecklats ingår i ovanstående siffror vad beträffar medelsbehovet för räler och sliprar endast kostnadsskillnaden mellan räler av 34 respektive 25 kg vikt per meter, samt sliprar av 2·7 respektive 2·0 m längd.

*Rullande materiel.* I det föregående har framhållits att medelsbehovet på lång sikt för rullande materiel ställer sig i stort sett lika såväl vid smalspår som vid normalspår och att ur den synpunkten kapitalkostnader för rullande materiel kunde negligeras. Den tillfälliga nyanskaffningen av rullande materiel i samband med en bandels ombyggnad får för övrigt avpassas efter då rådande trafikomfattning och tillgång på rullande materiel inom hela det normalspåriga järnvägsnätet. Kapitalinvesteringen får därvid fastställas med beaktande av det minskade behov av smalspårsmateriel, som ombyggnaden föranleder.

### C. Övriga linjer.

De i det föregående diskuterade linjerna Karlskrona—Kalmar—Berga, Växjö—Hultsfred och Norsholm—Västervik—Hultsfred, upptaga sammanlagt endast 466 km av hela den banlängd om 1 187 km varom här är fråga. Sedan olika alternativ till behandling av de förstnämnda järnvägarna i det föregående kostnadsberäknats, återstår nu att redogöra för olika ifrågakommande åtgärder rörande övriga 721 km.

I det föregående har nämnts bland annat ombyggnad av sådana linjer, som för närvarande kunna ifrågasättas till en dylik åtgärd. Beträffande övriga linjer synes därför alternativet om fullständig ombyggnad kunna lämnas åsido. Redan en fortgående ersättningsanskaffning medför en standardförhöjning av bana och rullande materiel genom att försliten och föråldrad materiel ersättes med ny. En sådan förbättring pågår för närvarande i viss utsträckning vid statens järnvägars smalspårslinjer, varvid kraftigare räls inlägges och den befintliga rullande materielen underkastas revision och förbättringsarbeten samt ny, modernare materiel anskaffas för komplettering. Emellertid torde dessa åtgärder, som avse banornas bibehållande i fortvarighetstillstånd, icke vara tillfyllest på vissa linjer. Mera genomgripande arbeten, som innebära förbättring i snabbare takt och som därjämte innefatta en längre gående nyanskaffning, torde böra upptagas till diskussion. En sådan förbättring synes bland annat böra avse åtgärder, som möjliggöra trafik med fullt lastade överföringsvagnar. I samband därmed måste banornas fria rum vidgas på vissa punkter. I kostnadskalkylerna för förbättringsåtgärderna har även angivits medelsbehovet för att anlägga tresken-spår på vissa sträckor, samt i något fall för breddning till normalspår såsom alternativ till tresken-spår.

Från nu angivna utgångspunkter lämnas i det följande en redogörelse för de åtgärder och därmed förknippade medelsbehov, som anses kunna komma i fråga.

Sidolinjen Torsås—Gullaboby kan i detta sammanhang förbigås, då kommittén ämnar föreslå att linjen nedlägges.

En förbättring av linjen Ljungbyholm—Påryd, avseende att möjliggöra trafik med överföringsvagnar, skulle kräva ett medelsbehov av 0·1 milj. kronor för själva bananläggningen under förutsättning att befintlig 17 kgs räls till vidare användes. Den klena spåröverbyggnaden torde dock föranleda vissa inskränkningar av överföringsvagnarnas lastförmåga och hastighet. Härtill kommer medelsbehovet för anskaffandet av erforderligt antal överföringsvagnar.

Beträffande järnvägen Mönsterås—Fagerhult föreslår kommittén att den i samband med utbyggnad till Åseda iordningställes för trafik med överföringsvagnar. Medelsbehovet härför har uppskattats till 0·3 milj. kronor.

I den tekniska redogörelsen, se kapitel III, har omnämnts, att rälsbyte inom

de närmaste åren blir nödvändigt på sträckan Ruda—Oskarshamn. Räler med en vikt av 25 kg per meter böra därvid inläggas för att spåret skall kunna bli så stabilt, att överföringsvagnar, lastade till full kapacitet, kunna framföras. Å sträckan Ruda—Brittatorp torde nu befintlig räls med en vikt av 17 kg per meter tills vidare kunna användas, men detta torde orsaka viss reducering av överföringsvagnarnas tillåtna belastning. Fria rummet behöver utvidgas på vissa ställen och broar förstärkas. Medelsbehovet för dessa åtgärder uppskattas till 1·5 milj. kronor, fränsett medelsbehovet för anskaffning av överföringsvagnar.

Vid linjen Sävsjö—Målilla måste, om den skall kunna trafikeras med överföringsvagnar, fria rummet utvidgas på vissa ställen. Medelsbehovet för erforderliga åtgärder beräknas till 0·3 milj. kronor. Härtill kommer kostnaden för 20 överföringsvagnar. Större delen av linjen är endast utrustad med 17 kg räler, varför inskränkningar i överföringsvagnarnas belastning torde bli oundvikliga intill dess tyngre räls lägges in. Ett annat alternativ för förbättring av trafikanordningarna vore att inlägga treskenspår för godstrafik på sträckan Sävsjö—Vetlanda, 30 km. Medelsbehovet för ett dylikt treskenspår uppskattas till 1·4 milj. kronor. Slutligen har kommittén beaktat möjligheten att bygga om sistnämnda sträcka till enbart normalspår. Medelsbehovet härför uppskattas till 1·6 milj. kronor, eller något högre än för treskenspår, beroende på att man vid ombyggnadsalternativet räknat med kraftigare överbyggnad än vid treskenspår.

Beträffande linjen Spångenäs—Vimmerby kommer kommittén i annat sammanhang att föreslå dess nedläggande.

Vad åter rör de smalspåriga Östgötajärnvägarna har undersökningen omfattat utredning av medelsbehovet för att iordningställa vissa sträckor för framförande av överföringsvagnar, för anordnande av treskenspår samt slutligen i ett fall ombyggnad till normalspår.

Sålunda har medelsbehovet för inläggande av en tredje skena enbart för godstrafik mellan Kimstad och Finspång, 24 km, uppskattats till 1·7 milj. kronor, oberäknat de kostnader de olika industrierna finge påtaga sig i samband med ändring av sina industrispår. Om trafik med överföringsvagnar skall uppställas såsom alternativ till treskenspår, erfordras inga kapitalmedel för förbättring av bananläggningen, men däremot synes böra räknas med ett medelsbehov av 0·2 milj. kronor för anskaffning av ytterligare 10 överföringsvagnar. Medelsbehovet för treskenspår å bandelarna Fågelsta—Vadstena, 10 km, och Hästholmen—Ödeshög, 5 km, beräknas till respektive 0·6 och 0·3 milj. kronor eller sammanlagt 0·9 milj. kronor. För att alternativt iordningställa samna sträckor för överföringsvagnar anses kostnaden uppgå till relativt obetydligt belopp. Vidare har i kalkylerna upptagits medelsbehovet för att iordningställa linjen Fågelsta—Linköping C med sidolinje till Borensberg för trafik med överföringsvagnar samt för att anskaffa 10 dylika vagnar. Medelsbehovet har uppskattats till 0·1 milj. kronor för bananlägg-



## Kapitel VII. Frågan om utbyggnad av järnvägen Mönsterås—Fagerhult till lämplig punkt på järnvägen Växjö—Hultsfred.

I likalydande motioner (I: 138 och II: 264) framfördes vid riksdagen år 1945 förslag om att bygga en järnväg från Fagerhult till Triabo. I motionerna anföres:

»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—Fagerhults 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 utbyggt, 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.»

Vid behandlingen i riksdagen av den väckta frågan lät statsutskottet inhämta yttrande från järnvägsstyrelsen. Styrelsen anförde därvid bland annat följande:

»Ifrågavarande järnväg hade ursprungligen varit avsedd att anslutas till Växjö—Åseda—Hultsfreds järnväg men måste senare av brist på medel begränsas till sträckan Mönsterås—Fagerhult. Emellertid kunde järnvägen först efter synnerligen stora eko-

nomiska svårigheter utbyggas så långt som till Fagerhult. Järnvägen färdigställdes etappvis och sista bandelen, Grönskåra—Fagerhult, öppnades för trafik år 1916. Allteftersom banbygget fortskred upp mot Fagerhult, uppstod ånyo tanken att söka åstadkomma anslutning till Växjö—Åseda—Hultsfreds järnväg. Koncession å en järnväg Fagerhult—Triabo beviljades också år 1914. På grund av ådagalagt ringa intresse för detta projekt erhöll bolaget emellertid år 1918 sökt befrielse från denna koncession. I stället söktes och erhöles koncession å en järnväg mellan Fagerhult och Virserum, vilken till följd av inträdda ändrade förhållanden emellertid icke heller kommit till utförande.

År 1939 sökte järnvägens dåvarande ägare statsbidrag för driftens upprätthållande eller, därest denna hemställan icke kunde bifallas, tillstånd att nedlägga driften och försälja järnvägens egendom. Denna framställning föranledde emellertid icke någon särskild åtgärd, enär, jämlikt 1939 års principbeslut om ett allmänt förstatligande av landets enskilda järnvägar, förhandlingar tämligen snart därefter upptogos om statsförvärv av Kalmar—Berga, Östra Smålands och Mönsterås järnvägar. I den skrivelse, i vilken järnvägsstyrelsen underställde Kungl. Maj:ts prövning ett rörande sådant statsförvärv villkorligt träffat avtal, berörde järnvägsstyrelsen även den sålunda ifrågasatta saneringsåtgärden men ansåg övervägande skäl tala för att därmed borde tills vidare anstå. Till förmån för ett sådant uppskov kunde bland annat anföras att på detta sätt kunde bli klarlagt, huruvida — som från visst håll gjorts gällande — den hittills svaga trafikrörelsen till någon väsentlig del vore avhängig av mindre gynnsamma drift- och taxeförhållanden, samt att för det dåvarande, när bränslemarknaden vore mycket kritisk, de till partiellt nedläggande ifrågasatta Mönsterås och Östra Smålands järnvägar syntes böra tills vidare bibehållas på grund av deras egenskap av skogsbygdsbanor, enär de under rådande förhållanden kunde få större trafikuppgifter än normalt. Detta uttalande vore emellertid icke att fatta som ett stöd åt ortsintresset om bibehållande för framtiden av ifrågavarande bandelar — oavsett utfallet av järnvägsrörelsen — utan avsåge endast att man icke inför ett ovisst läge redan i samband med förstatligandet bunde sig för en så allvarlig åtgärd som upprivandet av järnvägar i bygder med för närvarande i övrigt mindre tillfredsställande kommunikationsförhållanden.

Mot bakgrunden av nu anförda omständigheter syntes det järnvägsstyrelsen mycket tvekelaktigt, huruvida banans övergång i statlig ägo skulle ha skapat sådana gynnsammare förutsättningar, att dess utbyggnad och anknytning till lämplig punkt på järnvägslinjen Åseda—Hultsfred, exempelvis Triabo, skulle kunna anses försvarlig med hänsyn till det mera normala trafikbehovet. Framhållas borde att en sådan utbyggnad kunde beräknas kosta 1·5 å 2 miljoner kronor.

Då denna uppfattning icke vore grundad på någon närmare utredning i olika hänseenden och en sådan under alla förhållanden torde böra verkställas, hade järnvägsstyrelsen emellertid för sin del intet att erinra mot att frågan i enlighet med motionärernas hemställan överlämnades till 1943 års järnvägskommitté.»

För egen del yttrade statsutskottet bland annat att motionärerna förordat Triabo såsom anslutningsstation för en eventuell utbyggnad av järnvägen, men utskottet önskade framhålla att även andra anslutningspunkter kunde tänkas, såsom Åseda, där redan nu Växjö—Hultsfred och Kalmar—Nässjölinjerna möttes. Utan att i frågans outhärdade läge taga ställning till detta detaljfrågor lika litet som till ärendet i övrigt hade utskottet intet att erinra mot att frågan överlämnades till 1943 års järnvägskommitté för utredning.

Genom skrivelse den 12 maj 1945 (nr 212) anhöll riksdagen att frågan om

en utsträckning av järnvägen Mönsterås—Fagerhult fram till banlinjen Växjö—Hultsfred måtte överlämnas till 1943 års järnvägskommitté för att tagas i övervägande i samband med övriga inom kommittén pågående utredningar om en rationalisering av landets smalspåriga järnvägssystem. Kungl. Maj:t har därefter genom skrivelse den 18 maj 1945 överlämnat ärendet till kommittén.

I bilaga 4 till detta betänkande återgivas ytterligare ett antal uttalanden från berörda kommuner, intressegrupper och företagare angående önskvärdheten att förbättra kommunikationerna inom det område som beröres av Mönsteråsbanan. Av dessa samstämmiga yttranden framgår att man närmast är intresserad av att järnvägen, såsom ursprungligen var planerat, utbygges till Åseda eller Triabo stationer. Från olika håll framhålles denna utbyggnad såsom den rationellaste lösningen av kommunikationsfrågan inom bygden.

Järnvägslinjen Mönsterås—Fagerhult är 69 km lång. Den korsar Kalmar—Berga järnväg i Sandbäckshult och Oskarshamn—Älghultsby—Brittatorp i Skoghult. Avståndet järnvägsledes från Fagerhult till Kalmar över Sandbäckshult är 102 km, till Oskarshamn över Skoghult 82 km och till Växjö över Skoghult, Brittatorp 117 km. Såsom redan i kapitel II i korthet omnämnts, löper länshuvudvägen från Kalmar till Vetlanda i stort sett parallellt med järnvägen på sträckan Knivingaryd—Fagerhult. Medan länshuvudvägen är inriktad direkt på trafikområdets huvudort Kalmar, ändrar järnvägen däremot riktning vid Knivingaryd och går mot nordost över Sandbäckshult till sin slutstation Mönsterås. Järnvägen till Kalmar över Sandbäckshult blir därför 23 km längre än landsvägen. Järnvägsförbindelserna med Kalmar påverkas av denna ogynnsamma linjesträckning. Järnvägen slutar »blint» i Fagerhult utan att vinna anslutning till närbelägna järnvägar. Den ekonomiskt livaktiga övre delen av järnvägens trafikområde blir därmed dubbelt beträngd i fråga om sina järnvägsförbindelser; till Kalmar har den en lång omväg, till orter norr ut kan järnvägsförbindelse uppnås endast genom en annan omväg, nämligen över Skoghult—Sävsjöström. Sålunda är det direkta avståndet Fagerhult—Åseda 19 km medan järnvägen Fagerhult—Skoghult—Sävsjöström—Åseda är 81 km. Det relativt långa avståndet till närmaste föreningsstation med normalspårig järnväg inverkar även oförmånligt på möjligheten att använda överföringsvagnar.

Järnvägens transportuppgifter äro intimt förenade med den ekonomiska utvecklingen inom dess trafikområde. Av bilaga 1 till detta betänkande kan inhämtas olika näringsgeografiska data för bygden. Sålunda framgår att folktätheten är relativt stor längs Mönsteråsbanan, 16 inv/km<sup>2</sup> mot 10 inv/km<sup>2</sup> längs järnvägen Oskarshamn—Brittatorp. Befolkningen är emellertid i avtagande i de rena jordbruksdelarna; däremot synes den av industrien föranledda tätortsbebyggelsen i bland annat Alsterbo, Grönskåra och Fagerhult tendera att breda ut sig.

Skogen dominerar näringslivet längs järnvägen. Produktiv skogsmark intager närmare  $\frac{3}{4}$  av trafikområdets hela yta. Endast längs den nedre sträckan av järnvägen från Sandbäckshult till Mönsterås är jordbruket mera framträdande. Skogsavverkningens omfattning är betydande och uppgick enligt officiella uppgifter år 1937 (ett relativt normalt år) till 175 000 å 180 000 m<sup>3</sup> fast mått. Under krisåren har trafikområdet fått särskild betydelse såsom producent av bränsleved.

Industrin företrädes dels av träförädlingsföretag dels av glasbruk. Längs bandelen Mönsterås—Sandslätt saknas i stort sett industriell verksamhet bortsett från orterna Mönsterås och Sandbäckshult. Från Sandslätt till järnvägens slutpunkt Fagerhult finnas emellertid ett flertal industrier och utvecklingen synes där gå framåt. Sålunda finnas i Alsterbro med Sandslätt en möbelfabrik, ett glasbruk, fyra bobin- och leksaksfabriker, en mekanisk verkstad och två sågverk med sammanlagt 315 arbetare. I Grönskåra märkas flera träförädlingsindustrier samt en mekanisk verkstad med sammanlagt 80 arbetare. I Björkedal finnas ett glasbruk samt ett större sågverk; arbetarantalet är omkring 100. Slutligen finnes i Fagerhult en träindustri med 80 arbetare. Enligt uppgift från Västra Handbörds härads fabriks- och hantverksförening skulle år 1945 antalet industrier inom området från Knivinaryd till Fagerhult utgöra 37, inberäknat även smärre företag, och antalet arbetare uppgå till 635. Under vinterhalvåret sysselsätter sågverksindustrin ytterligare omkring 225 man. Trafikområdet från Knivinaryd upp till Fagerhult är sålunda väl försett med industrier och i jämförelse med angränsande järnvägars trafikområden väl så lyckligt lottat. Det är påtagligt, att industrin inom norra delen av järnvägens trafikområde under krigsåren kraftigt utvecklats. Som exempel kan nämnas, att Alsterbro år 1939 hade 230 personer anställda vid industrierna där, vilken siffra år 1945 ökat till 305.

Trafikomfattningen på järnvägen framgår av uppgifterna i kapitel IV. Därtill må fogas följande upplysningar.

Om man bortser från de särskilt krisbetonade transporterna av bränsleved, torv och bilkol, fördelade sig trafiken av vagnslastgods år 1945 vid järnvägens olika stationer på sätt som framgår av tabell 24. Stationerna Sandbäckshult och Skoghult ha icke medtagits, eftersom deras trafik huvudsakligen ombesörjes av linjerna Kalmar—Berga respektive Oskarshamn—Älgshultsby—Brittatorp.

Bland det avsända godset dominera trävarorna, vilka utgöra något över 40 procent av godsmängden. Därefter kommer jordbrukets produkter och förnödenheter.

Järnvägen har tidigare haft mycket ringa trafik och tillhört den kategori av järnvägar som haft bland de lägsta trafiksiffrorna. Trafiken har emellertid kraftigt ökat under krigsåren. Om man bortser från de särskilt krisbetonade transporterna av bränsleved, torv och träkol, låg godstrafiken år 1945

Tabell 24. Trafiken år 1945 av vagnslastgods exkl. bränsleved, torv och träkol vid stationerna på linjen Mönsterås—Fagerhult.

	G o d s m ä n g d, ton	
	från	till
Mönsterås.....	4 229	5 045
Abbetorp.....	1 964	83
Alsterbro.....	1 392	3 110
Grönskåra.....	1 799	603
Fagerhult.....	4 670	666
	24 054	9 507
	33 561	

52 procent högre än år 1939. Bland orsakerna till denna trafikökning torde, förutom de rent allmänt gynnsamma järnvägskonjunkturen, även böra nämnas den sänkning av fraktavgifterna, som under kriget genomförts såsom följd av förstatligandet, varigenom tidigare debiterade banavgifter och övergångsavgifter borttagits. Även om trafiken under år 1947 visat nedgång, jämfört med de närmast föregående åren, är den dock alltjämt större än under år 1939. Trafiken var under de enskilda järnvägsföretagens tid på det hela taget inriktad mot Oskarshamn, Kalmar och Mönsterås på grund av den då rådande taxepolitiken. Den genom förstatligandet införda SJ taxa har därför särskilt medfört sänkning av avgifterna i andra förbindelser. Därmed har trafiken över Skoghult i riktning mot Sävsjöström fått långt större omfattning än tidigare.

I historiken i kapitel I har järnvägens tillkomst och utveckling skisserats. Det har nämnts, att kommunerna och särskilt Mönsterås köping ha understött järnvägsföretaget. Köpingen har enligt uppgift vid 1946 års slut fortfarande närmare 84 000 kronor kvar att amortera av sina järnvägslån. Kråksmåla socken har ett återstående järnvägslån på omkring 8 500 kronor. Vid förstatligandet av Mönsteråsbanan fick Kalmar stad övertaga en betydande del av järnvägens låneskuld. Enligt uppgift kvarstår vid 1946 års slut omkring 106 000 kronor.

Av historiken framgår vidare, att 1932 års järnvägsekonomiutredning år 1938 föreslog, att sträckan Sandbäckshult—Skoghult skulle helt nedläggas samt sträckorna Skoghult—Fagerhult och Sandbäckshult—Mönsterås upplåtas endast för transport av gods i hela vagnslaster. Sedan dess ha dock åtskilliga förändringar inträffat. Trafikområdets näringsliv har blivit mera differentierat, järnvägstaxorna lägre och trafikrörelsen på järnvägen väsentligt större. Det ökade transportbehovet till och från järnvägens övre del har aktualiserat den gamla tanken att bygga ut järnvägen till den ursprungligen planerade slutstationen Åseda eller till annan lämplig station vid järnvägen Växjö—Hultsfred. Såsom framgår av bilaga 4 till detta betänkande betona de större trafikanterna längs järnvägen med eftertryck de olägenheter som

äro förknippade med nuvarande utformning av järnvägsnätet, och framhålla såsom botemedel härför utbyggnad av järnvägen till Åseda eller Triabo.

Såsom redan omnämnts i kapitel II, driva statens järnvägar billinjetrafik mellan Kalmar och Alsterbro station på linjen Mönsterås—Fagerhult. Billinjen skulle givetvis kunna utsträckas till Fagerhult och eventuellt vidare till Åseda eller Virserum. Länshuvudvägen från Läckeby till Fagerhult har på sträckan Läckeby—Kråksmåla en bredd av 4·0—5·0 m och högsta tillåtna hjultryck 2·0 ton medan sträckan Kråksmåla—Fagerhult har en bredd av 6·0 m och högsta tillåtna hjultryck 3·0 ton. Delen Läckeby (Plattekärr)—Kråksmåla behöver ombyggas och breddas. Vägförvaltningen beräknar medelsbehovet till 3·1 miljoner kronor vid 1946 års prisnivå. Även vägen Fagerhult—Åseda behöver enligt uppgift förbättras på vissa delsträckor för en beräknad kostnad av 0·5 milj. kronor. Efter nämnda ombyggnader av vägen skulle en billinje tekniskt sett kunna ombesörja den trafik, som nu går på järnvägen norr om Knivingaryd. 1932 års järnvägsekonomiutredning var inne på en liknande tankegång. De fördelar, som skulle vinnas med en av statens järnvägar driven billinje vore direkt förbindelse mellan trafikområdet och dess huvudort Kalmar. Vidare finge trafikområdet den eftersträfvade förbindelsen med normalspårig järnväg i Åseda. Billinjens längd Kalmar—Fagerhult—Åseda skulle bli omkring 100 km. Förutsättningarna för att en billinje med fullständig person- och godstrafik skulle kunna inrättas är självfallet, att driften av järnvägen finge helt nedläggas. Men då anmäla sig nya problem. Tydligen måste i dylikt fall icke endast järnvägens övre trafikområde utan även dess nedre del, framför allt Mönsterås, få såsom ersättning andra kommunikationer. Mönsterås, som har cirka 1 600 invånare, är i mycket beroende av sin järnväg. I varje fall är det tydligt att sträckan Mönsterås—Sandbäckshult icke kan läggas ned. Om den återstående delen av Mönsteråsbanan nedlägges och järnvägen Kalmar—Berga ombygges till normalspår, måste även sträckan Mönsterås—Sandbäckshult ombyggas för att behålla sitt värde för bygden. Medelsbehovet härför kan approximativt uppskattas till 1 miljon kronor. Det får vidare icke förbises, att driftkostnaderna vid sidolinjer av detta slag ställa sig jämförelsevis höga, och att underskott å driften sannolikt skulle uppstå.

Vad angår en tänkt billinje Kalmar—Fagerhult—Åseda må nämnas, att även den skulle medföra påtagliga nackdelar. Sålunda bleve det såsom ovan nämnts nödvändigt att investera ett jämförelsevis betydande kapital, över 3 miljoner kronor för att förbättra vägen Läckeby—Kråksmåla. Därjämte skulle förvärv av behövlig bilpark samt byggande av garage kräva medel. Driftkostnaderna vid en billinje öka vid stegrad trafik i väsentligt snabbare takt än vid järnvägsdrift och billinjens transportkapacitet är icke så stor som en järnvägs, vilket visat sig ha stor betydelse under krisåren vid masstransport av lågvärdigt gods. Därtill äro vissa viktiga driftsförnödenheter vid en billinje beroende av tillförsel utifrån.

För eventuell utbyggnad av järnvägen från Fagerhult föreligga närmast två sträckningar, den ena till Åseda och den andra till Triabo. Åsedalinjen skulle få en längd av 19·6 km. Den utgör kortaste förbindelselinje mellan Mönsteråsbanan och normalspårig järnväg och skulle underlätta förbindelserna mellan Mönsteråsbanans trafikområde och stora delar av övriga Sverige. I Åseda vunnas även anknytning till den smalspåriga järnvägen Växjö—Hultsfred. Åseda är därjämte en icke obetydlig köping med cirka 1 800 invånare. Ur järnvägsekonomisk synpunkt är Åseda en lämplig anknytningsstation, enär där redan finnas tekniska anordningar, som äro behöfliga för att trafiken skall kunna ombesörjas. Från representanter för bygderna längs Mönsteråsbanan har Åsedaalternativet också i första hand förordats. Triaboalternativet har den fördelen, att den erforderliga nya järnvägssträckan blir något kortare eller cirka 13·6 km. Tågen å Mönsteråsbanan torde dock även vid denna sträckning få framföras till Åseda, då det icke kan anses önskvärt att låta Triabo — en obetydlig plats — utgöra slutpunkt för järnvägen. Det sammanlagda avståndet Fagerhult—Triabo—Åseda är 29·0 km eller omkring 9 km längre än Åsedaalternativet. Eftersom Åseda även vid Triaboalternativet torde bli övergångsstation synes Triabolinjen icke heller medföra någon tidsvinst utöver Åsedaalternativet för resande mellan Fagerhult och Virserum. Med hänsyn till önskemålet från trafikanterna vid Mönsteråsbanan att på genaste väg uppnå förbindelse med normalspårig järnväg är det heller icke lämpligt att framföra tågen till Virserum.

På grund av anförda skäl synes Åsedaalternativet obetingat vara att föredraga. Medelsbehovet för byggande av en smalspårig järnväg Fagerhult—Åseda har beräknats till 2·5 miljoner kronor och en järnväg Fagerhult—Triabo till 1·8 miljoner kronor.

Beträffande driftkostnaderna på den ifrågasatta linjen Fagerhult—Åseda må nämnas, att den väsentligaste posten blir utgifterna för bantjänsten, vilka beräknas till i runt tal 50 000 kr/år. Vid trafikavdelningen räknas med ökning av personalen i Åseda med en stationskarl samt med en hållplatsvakt vid en ifrågasatt hållplats på sträckan Fagerhult—Åseda. Lönekostnader m. m. beräknas för dessa uppgå till 7 000 kr/år. Ny rullande materiel anses icke behöva anskaffas utöver vad som erfordras för den nu befintliga linjen Mönsterås—Fagerhult. För tågens framförande räknas med en årlig merkostnad av 15 000 à 20 000 kronor. Sammanlagt skulle driftkostnaden sålunda bliva omkring 75 000 kr/år vid 1945/46 års pris- och lönenivå.

I samband med förlängningen till Åseda har räknats med att bandelen Mönsterås—Fagerhult förstärkes så att överföringsvagnar, lastade till full kapacitet, kunna trafikera hela sträckan Mönsterås—Åseda. Medelsbehovet för denna förstärkning utgör 0·3 milj. kronor.

## Kapitel VIII. Kommitténs förslag rörande de smalspåriga Smålands- och Östgötajärnvägarna.

### A. Sammanfattning av de ekonomisk-geografiska förhållandena m. m.

De ekonomisk-geografiska förhållandena i de bygder, som genomlöpas av ifrågavarande järnvägar, ha utförligt beskrivits, dels i de utredningar, som på kommitténs föranledande verkställts rörande flertalet av järnvägarna och som bifogas detta betänkande såsom bilagor 1, 2 och 3, dels i en utredning av docenten, numera professorn W. William-Olsson, publicerad i en minneskrift<sup>1</sup> över Norra och Mellersta Östergötlands järnvägar. Sammanfattningsvis framgår av dessa utredningar ävensom i övrigt av de av kommittén verkställda undersökningarna följande.

Järnvägslinjen Karlskrona—Kalmar—Berga ligger till hela sin sträckning inom sydöstra Sveriges kustbygd. Södra delen av detta område utgöres av den bördiga Ramdalabygden med en förhållandevis stor odling av sockerbeter, som förädlas på sockerfabriken i Karlshamn. I trakten av Jämjö kommer banan in i skogsbygden, som den följer upp till Torsås. Denna skogsbygd mellan Blekinge och Småland är liksom hela gränstrakten i övrigt mellan dessa landskap glest befolkad och jämförelsevis svagt utvecklad. Närmare kusten är bebyggelsen däremot tätare och jordbruket dominerande. Järnvägens sträckning genom skogsbygden har föranletts av önskemålen att exploatera skogstillgångarna men medfört nackdelen, att Bergkvara samhälle och hamn ligga vid sidan av huvudlinjen. Norr om Torsås kommer banan in i helt andra och bördigare trakter med en relativt talrik jordbrukande befolkning. Trafikområdet saknar dock för närvarande större industrier fränsett Påryd, som ligger i skogsbygden vid en sidolinje. Huvudorten för denna kustbygd, Södra Møre, är Kalmar. Från denna stad fortsätter järnvägen norrut, alltjämt genom en utpräglad jordbruksbygd. Först i trakten av Blomstermåla lämnar järnvägen slättbygden och kommer in i skogsbygden. Därmed ändras också påtagligt hela trafikområdets ekonomisk-geogra-

<sup>1</sup> Norra Östergötlands järnvägar och Mellersta Östergötlands järnvägar under åren 1924—1944, Norrköping 1944.

fiska karaktär. Befolkningstätheten blir lägre, och skogen dominerar stora områden. Men å andra sidan blir industrien rikare företrädd. En medelpunkt för norra delen av banan utgör Högsby, som är en icke obetydlig handelsort.

Även om Kalmar utgör huvudorten för betydande delar av de bygder, järnvägen genomlöper, kolliderar dess intressen med grannstaden Oskarshamn, och mellan dessa båda orter har sedan gammalt pågått en kamp dels om trafiken över hamnarna och dels om avsättningsområdena. Ett medel att utvidga dessa områden har tidigare varit järnvägarna, vilkas sträckning och taxepolitik i flera avseenden påverkats av tvisten. Kalmar har därvid haft de största fördelarna på sin sida; den har lyckats skaffa sig flera järnvägskommunikationer än Oskarshamn och den har blivit en genomfartsort för trafiken med Öland. Stadens läge vid Kalmarsund har gynnat dess sjöfart; dess hamn har linjeförbindelser icke endast med svenska hamnar utan även med utlandet.

Mellan Kalmar och Oskarshamn ligger Mönsterås, vars handelsområde genom grannskapet till dessa städer oavbrutet kringskurits. Det uppsving, som Mönsterås hoppades vinna genom järnvägen till Fagerhult, har endast i mindre omfattning kommit till stånd.

Liksom Mönsterås intresserade sig för en järnväg inåt Småland, verkade Oskarshamn för en järnväg mot Växjöhållet. I samarbete med Växjöintressena förverkligades ock järnvägen Oskarshamn—Ruda—Älghultsby—Brittatorp. Både denna järnväg och Mönsterås—Fagerhultsbanan gå genom skogsbygd med ganska ringa befolkningstäthet men med rika skogstillgångar. Inom dessa järnvägars trafikområden ligga flera av Smålands glasbruk, och träindustrin befinner sig på stark frammarsch.

Vid Brittatorp förenar sig Oskarshamnslinjen med järnvägen Växjö—Hultsfred. Även denna järnväg går genom skogsbygd. Skogstillgångarna äro stora, och skogsbrukets produkter äro en bland denna linjes viktigaste transportslag. Dess trafikområde är bättre utvecklat med större folktäthet, äldre och större industrier än vid de förut nämnda järnvägarna. Industrien representeras av träförädlingsföretag, såsom snickerier och möbelfabriker, exempelvis i Virserum, men även av järn- och metallindustrier, exempelvis i Klavreström och Norrhult.

I Gårdveda har linjen Växjö—Hultsfred anslutning till den smalspåriga järnvägen Sävsjö—Målilla, även den en skogsbygdsbana med väsentlig betydelse för industrier, fotade på skogen som råvarukälla. Här märkas de stora fabriker för tillverkning av monteringsfärdiga trähus i Landsbro och Myresjö.

Nu skildrade ganska vidsträckta nät av järnvägar ansluter i Hultsfred till norra Kalmar läns viktigaste järnvägsled, den smalspåriga Norsholm—Västervik—Hultsfreds järnväg. Denna järnvägs trafikområde karakteriseras i sin södra del mellan Hultsfred och Västervik av skogsbygder; här liksom på övriga håll i Småland relativt glest befolkade. Men trafikområdet kan samti-

digt uppvisa betydande industrier, såsom i Totebo, Ankarsrum och Gunnebo. Den norra delen från Västervik till Åtvidaberg och Norsholm genomlöper till en början den rika jordbruksbygden i kusttrakten, kommer sedan in i skogsbygden med ett rikare utvecklat näringsliv och vinner anslutning med Östgötaslättens jordbruksbygd. Utmed linjen finnas flera stora industri-anläggningar, såsom Överums bruk i Överum samt Aktiebolaget Åtvidabergs industrier och Aktiebolaget Åtvidabergs spårväxlar och signalfabrik, båda i Åtvidaberg. Överums bruk är helt hänvisat till smalspårig järnväg, medan däremot industrierna i Åtvidaberg även ha tillgång till normalspårig järnväg, linjen Åtvidaberg—Bjärka-Säby—Linköping. Järnvägens huvudort Västervik är en stad med omkring 14 000 invånare. Den har endast smalspårig järnvägsförbindelse. Staden har ett ganska mångsidigt utvecklat näringsliv, och dess hamn betjänar ett jämförelsevis betydande uppland. Helt nyligen har en större industri beslutat att förlägga en del av sin tillverkning till staden. Verkeback och Gamleby äro lastageplatser, särskilt den förstnämnda har icke ringa rörelse.

Av de smalspåriga Östgötajärnvägarna genomlöpa Mellersta Östergötlands järnvägar Östgötaslätten; deras trafikområde är följaktligen starkt jordbruksbetonat och uppvisar en relativt stor befolkningstäthet. Transporterna för jordbrukets behov dominera helt godstrafiken. Järnvägen är framförallt transportled för sockerbruket i Linköping. Härutöver har järnvägen sin största betydelse för en huvudsakligen på Linköping inriktad persontrafik. Norrköping—Söderköping—Vikbolandets järnväg (Vikbolandsbanan) har två grenar, en till Arkösund och en till Valdemarsvik. Arkösundslinjens trafikrörelse röner inverkan av Vikbolandets jordbruk; godstrafiken är relativt ringa under det att persontrafiken är mera betydande. Valdemarsvikslinjen går ock genom jämförelsevis väl utvecklad jordbruksbygd men berör i sin nedersta sträckning även skogsbygd. Här ligga också större industrier, nämligen i Valdemarsvik och Gusum. Norra Östergötlands järnvägar framgå i sin södra del över Östgötaslätten och i sin norra del över Närke-slätten. Mellan Pålshoda och Kimstad leder järnvägen genom ett skogs- och industriområde med tätortsbebyggelse i Finspång och angränsande orter samt i Skärblacka och Ljusfors. Sammanfattningsvis kan sägas, att Östgötajärnvägarna bilda ett komplement till det befintliga normalspårnätet och ha företrädesvis lokala trafikuppgifter, vilka dock äro av betydande storleksordning.

Vad beträffar vägnätet har detsamma inom Smålandsjärnvägarnas trafikområde en sådan utformning, att det i viss utsträckning fyller de luckor, som finnas i järnvägsnätet. Rikshuvudvägen från Karlskrona mot Kalmar har i stort sett samma sträckning som järnvägen mellan dessa båda städer. Även norrut från Kalmar är rikshuvudvägen parallell med järnvägen fram till Ålem. Här viker emellertid järnvägen av åt nordväst, medan rikshuvudvägen fortsätter genom kustbygden över Mönsterås och vissa andra tätorter till Oskarshamn. Landsvägen mellan Kalmar och Oskarshamn är därför be-

tydligt kortare än järnvägsförbindelsen över Ruda eller Berga. I det föregående har redan omnämnts, att järnvägen mellan Kalmar och Fagerhult gör en längre omväg över Sandbäckshult. Landsvägsledes finnes emellertid en kortare förbindelse från Kalmar över Läckeby och Alsterbro till hela bygden längs övre Mönsteråsbanan. Däremot saknas landsvägsförbindelse mellan Alsterbro och Sandbäckshult samt mellan Skoghult och Ruda. Rikshuvudvägen fortsätter från Oskarshamn genom kustbygden till Västervik. Vägen är dock icke fullt utbyggd och bildar genom sin slingrande sträckning en omväg, som dock är väsentligt kortare än järnvägen över Berga och Hultsfred. Från Västervik går rikshuvudvägen norr ut till en början längs järnvägen Västervik—Norsholm men böjer sedan av till Valdemarsvik för att därifrån följa Vikbolandsbanan fram till Norrköping. En länshuvudväg över Överum och Åtvidaberg förbinder Västervik med Linköping.

Längs järnvägen Växjö—Hultsfred saknas genomgående landsväg mellan Braås och Klavrestrom samt mellan Hultana och Triabo. Även längs järnvägslinjen Hultsfred—Västervik är parallell landsväg på långa sträckor ännu icke utbyggd.

Inom de smalspåriga Östgötajärnvägarna är vägnätet jämförelsevis väl utvecklat.

## B. Synpunkter på järnvägsnätets behov av förbättringar.

Järnvägsnätet i sydöstra Sverige har fått en föga rationell utformning, beroende på att någon enhetlig plan icke följts. De olika bygdena ha själva fått anlägga och bekosta sitt järnvägssystem och lämnats utanför det statliga järnvägsbyggandet. Den bristande planmässigheten har även sträckt sig till en splittring av spårsystemet på normal- och smalspåriga järnvägar med därav följande svårigheter för övergångstrafiken. Trots att järnvägsnätet är jämförelsevis finmaskigt, ha dess brister försatt hela sydöstra Sverige i sämre ställning i fråga om järnvägskommunikationer än flertalet bygder i södra och mellersta Sverige. Denna ogynnsamma ställning kommer till klart uttryck på två av professor W. William-Olsson upprättade, i kommitténs betänkande del II<sup>1</sup> återgivna kartor rörande tidsavstånden för personbefordran år 1938 från Stockholm, Göteborg och Malmö. Ej heller i fråga om de lokala behoven har järnvägsnätet kunnat fylla sin uppgift på ett sådant sätt, att områdets utveckling i önskvärd grad kunnat befrämjas.

Den bristfälliga utformningen av järnvägssystemet kommer även till synes i att vissa länkar, som kunnat få betydelse för goda förbindelser, aldrig kommit till utförande. Sålunda saknas direkt järnväg mellan Västervik och Oskarshamn, och en järnvägsesa mellan dessa orter kräver därför ansenlig

<sup>1</sup> Betänkande rörande Sveriges smalspåriga järnvägar. Del II, Statens off. utredn. 1945: 8, sid. 104—105.

tid, när den måste företagas öfver Hultsfred och Berga. Järnvägens sträckning mellan Oskarshamn och Kalmar är till viss del icke heller den bästa; Mönsterås och den jämförelsevis tätt befolkade kustbygden ligga icke vid järnvägen mellan dessa två städer. Sålunda är Mönsterås beläget vid en sidolinje med anknytning till huvudlinjen i Sandbäckshult. Det har redan nämnts, att järnvägen Karlskrona—Torsås förbigår den tätare befolkade kustbygden. Ej heller de till Kalmar—Bergalinjen anknyttande smalspårsbanorna ha fått en i alla avseenden lämplig sträckning. Mönsterås—Fagerhults järnväg har ursprungligen planlagts för att draga trafik till Mönsterås och av den anledningen givits en sådan sträckning, att kommunerna Bäckebo, Kråksmåla och Fagerhult nödgas se sina förbindelser med Kalmar avsevärt förlängda genom omvägen öfver Sandbäckshult. Denna järnväg har icke heller blivit utbyggd till den en gång planerade slutpunkten Åseda.

Med hänsyn till utformningen av järnvägsnätet norr om Kalmar mot Oskarshamn och Västervik har inom kommittén jämväl dryftats tanken på en normalspårig järnväg från Kalmar norrut öfver Mönsterås och Oskarshamn till Västervik och vidare till stambanan. Uppenbart är emellertid, att en sådan järnväg skulle bli mycket dyrbar att förverkliga bland annat på grund av den för järnvägsbygge besvärliga terrängen mellan Oskarshamn och Västervik. En förbättring av järnvägs kommunikationerna inom förevarande område kan därför, enligt kommitténs mening, i stort sett endast utföras inom den ram, som angives av det nu befintliga järnvägsnätet.

Vidare har såväl nu som tidigare ifrågasatts att bygga en centralbana från Emmaboda till Hultsfred. Därvid har åberopats, att den skulle kunna avlasta trafiken på södra stambanan i sådan omfattning, att det pågående dubbelspårsbygget mellan Sävsjö och Ballingslöv icke omedelbart skulle behöva slutföras. Byggandet av denna centralbana syntes ock göra en ombyggnad av de smalspåriga järnvägarna i östra Småland onödig. Någon sådan betydelse kan kommittén emellertid icke tillmäta nämnda järnväg. Med de nu befintliga järnvägarna såsom baslinje har det industriella näringslivet och tätortsbebyggelsen utvecklats sig. Samhällen, ofta av betydelse, såsom köpingar och municipalsamhällen, med livlig industri ligga vid de smalspåriga järnvägarna. Utanför järnvägarna är samhällsbildningen helt obetydlig. Skulle nya normalspåriga järnvägar byggas i syfte att hjälpa näringslivet i dessa trakter, måste ju förutsättas, att nya fabriker och bostäder för de anställda uppfördes vid den nya järnvägen. Det torde nog stå fullt klart, att det kapitalbehov, som i dylikt fall krävdes, skulle bli flerfaldigt större än kostnaderna för en förbättring av det nuvarande järnvägsnätet. Därtill kommer, att en betydande del av den ifrågasatta järnvägen skulle gå fram genom Smålands glesast befolkade och minst uppodlade trakter. Järnvägen skulle även ligga långt ifrån östra Smålands viktigaste handels- och hamnort Kalmar.

Eftersom det gjorts gällande, att den föreslagna centralbanan skulle kunna

ersätta dubbelspår på södra stambanan, vill kommittén något beröra denna fråga. För närvarande finnes på södra stambanan dubbelspår söder om Åby med undantag av tvenne luckor om resp. 37 km och 148 km, vilka båda äro under arbete fastän med hänsyn till situationen på arbetsmarknaden i en mycket reducerad takt.

Motivet till dubbelspårsbygget på södra stambanan är enligt vad kommittén inhämtat, dubbelspårens betydelse för avveckling av den starka trafiken och möjligheterna att åstadkomma en god tågföring på denna viktiga huvudlinje. Till betydande del är denna trafik genomgångstrafik mellan Stockholm och stationer söder om Alvesta. Enbart trafiken till och från Skåne har vuxit till ansenliga dimensioner. Viktiga förbindelser med utlandet via Trelleborg, Malmö och Hälsingborg sammanknytas ock med södra stambanan. De tåg, som förmedla nämnda förbindelser, måste helt naturligt med minsta möjliga tidsspillan uppnå sina bestämmelsestationer. Dessa tåg kunna därför icke framföras på linjer, som skulle medföra betydande omvägar och därmed tidsförlust. Följaktligen kan det icke vara tänkbart att i någon nämnvärd omfattning förlägga tågtrafiken mellan Stockholm och stationer söder om Alvesta över den ifrågasatta centralbanan. Däremot kan trafiken till och från sydöstra Sverige framföras denna väg, men den avlastning, som därigenom skulle uppstå på södra stambanan, kan icke tillräckligt motivera avbrytande av dubbelspårsbygget.

Med hänsyn till det ovan anförda kan kommittén följaktligen icke finna annat än att en normalspårig järnväg mellan Emmaboda och Hultsfred framstår såsom ett ur samhällsekonomiska och trafiktekniska synpunkter mycket otillfredsställande projekt. Kommittén får därför avstyrka ett dylikt förslag.

Föreliggande utredningar visa, att befolkningen inom stora delar av de småländska smalspårsjärnvägarnas trafikområden befinner sig i avtagande — en utveckling som dock icke kan sägas vara säregen för dessa områden, ty likartade förhållanden göra sig även gällande inom andra stora delar av den svenska landsbygden. Folkminskningen synes vara kraftigast inom jordbruksbygderna, där förutsättningar varit mindre för uppkomst av industrier. Inom skogsbygden däremot har folkminskningen på sina håll kunnat hejdas genom utveckling av industrien, såsom trä-, glas-, järn- och metallindustrierna. Längs järnvägarna ha sålunda växt upp industritorter, av vilka många fortfarande befinna sig i tillväxt. Utsikterna till en fortsatt expansion bedömas emellertid av företagarna själva såsom mycket beroende av förbättrade kommunikationer. Detta kommer bl. a. till uttryck i uttalanden, återgivna i bilaga 4 till detta betänkande. Den bristfälliga utformningen av järnvägarna inom området har emellertid överhuvudtaget medfört dåliga järnvägsförbindelser, vilket säkerligen varit en bidragande orsak till att näringslivet i dessa trakter icke nått den utveckling, som med hänsyn till områdets naturliga förutsättningar eljest bort kunna påräknas. Då det för nä-

ringslivets bestånd och tillväxt är av utomordentlig betydelse att transporterna ombesörjas på ett ändamålsenligt sätt, erfordras därför en förbättring av kommunikationsväsendet i dessa bygder.

Inom kommittén har övervägts, huruvida icke en sådan förbättring skulle kunna åstadkommas genom att i landsvägskommunikationerna investera belopp av samma storleksordning, som erfordrades för att avhjälpa järnvägs-systemets brister, under antagande att någon ombyggnad av järnvägarna då icke skulle behöva förekomma. Kommittén har därvid funnit, att det i vissa fall beträffande järnvägslinjer med låg trafik i områden med ett väl utvecklat landsvägsnät kan ställa sig företagsekonomiskt gynnsammare att tillgodose transportbehovet med bil än med järnväg. Det får dock ej förbises, att kostnaderna vid ökad trafik förskjutas till förmån för järnvägen, eftersom dennas merkostnader äro väsentligt lägre än inom biltrafik. Men den avgörande faktorn vid ett ställningstagande till frågan järnväg eller bil är den inverkan dessa trafikmedel medföra för näringslivet och för bygden. Erfarenhetsmässigt har visat sig, att biltrafiken i regel icke skapar bebyggelse och aldrig i samma utsträckning som förekomsten av järnväg. Näringslivets representanter liksom övriga trafikanter uttala sig nästan undantagslöst för bibehållande av järnvägen, då fråga uppstår att ersätta en järnväg med landsvägskommunikationer. Denna inställning till järnvägen tager sig också reella uttryck, bl. a. på så sätt att det ofta visat sig svårt, ja nära nog omöjligt att stimulera eller ens behålla den industriella verksamheten utmed en järnväg, som saknar tekniska resurser för en tidsenlig drift och effektiv transporttjänst.

Den oavlåtligt fortgående rationaliseringen inom näringslivet har huvudsakligen tagit sikte på själva bearbetningsprocessen. Härigenom ha transportkostnaderna kommit att utgöra en allt större del i den färdiga varans pris. Det synes därför påtagligt, att rationaliseringen bör inriktas jämväl på transportväsendet. Särskilt i tider med brist på arbetskraft är det angeläget att använda de transportmedel, som kräva minsta insats av mänsklig arbetskraft.

Ur denna synpunkt är det skäl att beakta, att järnvägen, såsom kommittén i del I<sup>1</sup> av sitt betänkande påpekat, kan upptaga en stor mertrafik utan en motsvarande utökning av anläggningar och personal. Det måste därför betraktas såsom slöseri med arbetskraft och materiel att såsom nu är fallet, t. ex. mellan Stockholm och Göteborg, framföra en icke oväsentlig kvantitet gods med lastbilar längs den elektrifierade stambanan. Eftersom varken järnvägen eller landsvägen kunna avvaras, måste båda underhållas och vara utrustade med fordon och betjäning för att hålla trafiken i gång. Men merbehovet av arbetskraft vid ökad trafik ställer sig genomgående långt mindre för transporter järnvägsledes. Det är sålunda möjligt för järnvägen att ombesörja en ökning av den normala trafiken med låt säga 1 000 ton dagligen

<sup>1</sup> Betänkande rörande Sveriges smalspåriga järnvägar. Del. I. Sveriges off. utredning 1945: 7.

från Stockholm till Göteborg medelst en ytterligare arbetsinsats av blott ett fåtal man, medan motsvarande ökning av landsvägstransporterna skulle kräva omkring 200 man vid användning av 10 tons lastbilar med två mans besättning.

Vid en jämförelse mellan järnvägs- och biltransport får ej heller förbises, att järnvägen är jämförelsevis oberoende av utländska förnödenheter för driften. Däremot är bilismens försörjning med fordon, bränsle, gummi och reservdelar särskilt påfrestande för vår betalningsbalans gentemot utlandet. Vårt land fick under krigsåren erfara risken av att lita till fortskaffningsmedel, beroende av utländsk försörjning. Behovet att strängt hushålla med arbetskraft och importvaror har bl. a. motiverat den genomgripande omläggning av transporterna till lands, som nu håller på att genomföras i England. Sålunda har beslutats, att godstransporter på landsväg skola regleras, så att enskilda åkare icke få transportera gods på längre avstånd än högst 40 km från bilens hemort. På avstånd därutöver skola transporterna samordnas med järnvägarnas och ombesörjas av en offentlig korporation.

Även om dessa synpunkter icke direkt ha betydelse för bedömande av frågan om ombyggnad av enstaka smalspåriga järnvägar, har kommittén dock ansett sig böra framföra dem, eftersom de ha ett nära samband med frågan om järnvägarnas behövlighet och fortvaro.

Hänsyn bör även tagas till det förhållandet, att om inga genomgripande förbättringar vidtagas på det stora nät av järnvägar, som benämnas sidolinjer eller bibanor, komma trafikanterna på dessa linjer att allt framgent få vidkännas en sämre transporttjänst i jämförelse med trafikanterna vid huvudlinjerna. Genom elektrifiering av sistnämnda linjer och även genom andra åtgärder ökas alltmer skillnaden mellan transporttjänstens kvalitet på huvud- och sidolinjer. Även sidolinjerna ha emellertid stor ekonomisk betydelse för järnvägsföretaget. Sidolinjerna skaffa trafik till huvudlinjerna. Om transporttjänsten på sidolinjerna på grund av bristande teknisk utrustning icke motsvarar rimliga krav, bortfaller en betydande del av deras och därmed även huvudlinjernas trafik med därav följande lägre inkomster för järnvägsnätet i dess helhet. Många exempel finnas, som belysa den vikt, vilken från järnvägsföretagens sida har tillmätts sidolinjerna. För att taga ett exempel från Småland kan nämnas, att Växjö—Åseda—Hultsfreds järnvägsaktiebolag år 1936 förvärvade järnvägen Brittatorp—Älghultsby, vilken järnväg undantagslöst varje år lämnat betydande driftsunderskott. Det bärande motivet till att Växjö—Åseda—Hultsfreds järnvägsaktiebolag påtog sig en sådan belastning, lär förvisso ha varit utsikten, att huvudlinjen genom denna sidolinje skulle tillföras så stora merfrakter, att den finansiella bördan kompensades. Sidolinjerna få därför, även när det gäller rent järnvägsekonomiska överväganden, icke betraktas såsom isolerade enheter utan såsom led i hela landets järnvägssystem. Enligt kommitténs mening måste ett enahanda betraktelsesätt gälla för ett i statens hand samlat järnvägsnät.

Kommittén hyser därför den uppfattningen, att en förbättring av sidolinjerna är en rationell åtgärd, som står i full överensstämmelse med strävandena dels inom näringslivet att genom nya investeringar skapa förbättrade och ökade produktionsmöjligheter, dels inom vägväsendet för att där åstadkomma en förbättring av vägarna och byggande av nya. Lika ihärdigt som man på näringslivets område systematiskt granskar och utforskar förutsättningarna för förbättringar, lika ihärdigt måste detta ske även vid statens järnvägar. Föråldrade uppfattningar och metoder hindra dessa strävanden och äro till skada icke endast för transportföretaget självt utan därmed följa även avsevärda brister i företagets förmåga att fullgöra sina åligganden gentemot trafikanterna. Ökad kapacitet, fullgod tjänst och bästa möjliga samhällsekonomiska resultat måste vara helt avgörande för ett transportföretag som statens järnvägar.

Kommittén vill i detta sammanhang erinra om att ortsintressena ivrigt arbetat på att vissa järnvägar redan från början skulle byggas normalspåriga. I något fall sökte man av statsmakterna erhålla statsbidrag för att kunna förverkliga sina planer i detta hänseende. Statsmakterna ställde sig emellertid avvisande, och bygderna nödgades att helt lita till egna krafter. Penningknappheten omintetgjorde därför planerna på normalspåriga järnvägar. Men både beträffande Kalmar—Berga och Kalmar—Torsås järnvägar hyste järnvägarnas intressenter en stark tro på framtida möjligheter att bygga om järnvägarna till normalspår. Sålunda dimensionerades landfästen för broar och vägportar vid Kalmar—Torsås järnväg för normal spårvidd, och vid Kalmar—Bergalinjen voro liknande åtgärder föremål för övervägande. Hela tiden har önskemålet att få järnvägarna ändrade till normalspår legat latent, och vidlyftiga utredningar företogos på sin tid angående järnvägarnas ombyggnad i enskild regi. Men liksom tidigare kunde på grund av bristande penningtillgångar planerna icke förverkligas.

Sedan järnvägarna förstatligats, ha bland trafikanterna starka krav framställts på att statsmakterna äntligen skola lämna ett effektivt bidrag till att förbättra järnvägs kommunikationerna i dessa bygder, där staten hittills icke behövt göra några nämnvärda investeringar i järnvägsväsendet. Man framhåller därvid, att dessa bygder icke för all framtid böra ställas i efterhand beträffande järnvägsväsendet, av den anledning att de själva ordnade järnvägsbyggandet men på grund av kapitalbrist fingo inskränka sig till att bygga smalspåriga linjer. Den sammanlagda byggnadskostnaden för linjerna Karlskrona—Kalmar—Berga, Växjö—Hultsfred och Norsholm—Västervik—Hultsfred kan anslås till i runt tal 26 miljoner kronor. Staten har till dessa järnvägsföretag bidragit med omkring 7 miljoner kronor, huvudsakligen i form av numera avskrivna statslån och till större delen avseende järnvägen Norsholm—Västervik—Hultsfred. Enligt kommitténs mening får icke förbises, att medelsbehovet för en ombyggnad av den omfattning, som i detta betänkande förordas, dock icke är större, än att staten erhåller normalspår-

riga järnvägslinjer till ett pris, som endast uppgår till cirka hälften av vad det nu skulle kosta staten att bygga helt nya normalspåriga järnvägar i dessa bygder.

Även ur en annan synpunkt är en förbättring av järnvägarna ett angeläget behov. Om den fortgående rationaliseringen av jordbruket icke skall leda till ytterligare avfolkning av landsbygden — en utveckling, vilken skulle vara betänklig icke minst av sociala skäl — kräves nämligen som komplement härtill en mera utvecklade och differentierade industriell verksamhet på landsbygden. En grundläggande förutsättning för att en sådan skall komma till stånd är emellertid — såsom redan framhållits — att järnvägsförbindelserna fylla nutida anspråk i fråga om transporternas utförande. Trots vägtrafikens utveckling äro nämligen de nya industriföretag, som anläggas i orter utan järnvägskommunikationer, lätt räknade, och järnvägarnas beskaffenhet utgör följaktligen allttjämt en viktig faktor bland dem, som bestämma industriens lokalisering. Företagarna räkna visserligen med järnvägsförbindelserna såsom en stabil del av kommunikationsväsendet, eftersom järnvägarna, tack vare sitt jämfört med landsvägstrafiken relativt ringa beroende av importerade förnödenheter, även under tider med en så gott som fullständig spärrning av utrikeshandeln kunna fullgöra sina transportfunktioner. Men så snart möjlighet att välja föreligger, lägga näringsidkarna största vikt vid järnvägsförbindelsernas beskaffenhet, och det gives många exempel på företagare, som förklarar sig icke kunna reflektera på att välja en ort vid en smalspårig järnväg för sitt planerade företag. Med beaktande av denna utveckling av industriens lokaliserings- och differentieringsproblem har den uppfattningen växt sig allt starkare inom kommittén, att stor vikt måste läggas vid järnvägarnas utrustning, även då det gäller att tillgodose landsbygdens transportbehov.

I tidigare avgivna betänkanden har kommittén ock framhållit, att även militära skäl talade för ombyggnad av smalspåriga järnvägar till normalspår, och därvid åberopat uttalanden av chefen för försvarsstaben. I skrivelse den 25 november 1944 till kommittén anförde denne bland annat följande:

»Ur försvarssynpunkt är det önskvärt att landets järnvägsnät utformas efter enhetliga grunder dels för att möjliggöra transporters framförande utan tidsödande och för flyganfall mycket känsliga omlastningar, dels för att möjliggöra ett rationellt utnyttjande av den rullande materielen, dels ock för att vinna en ökad transportkapacitet överhuvudtaget. Med hänsyn härtill bör huvuddelen av de smalspåriga järnvägar, som hava anslutning till normalspårnätet, ombyggas till normalspår.»

Under hand har inhämtats att en ombyggnad till normalspår allttjämt ur försvarssynpunkt tillmättes den betydelse, som kommit till uttryck i sistnämnda skrivelse. Anmärkas må, att militära experter tilldela järnvägarna en hög betydelse för transporter under krig. Före andra världskriget var den

åsikten ganska allmän, att järnvägarnas betydelse under krig vore avsevärt reducerad, bl. a. genom motoriseringens starka utveckling. Erfarenheterna från andra världskriget ha emellertid visat, att järnvägarna alltjämt ha en dominerande betydelse för transporttjänsten under krig. Motoriseringen av stridskrafterna har nämligen i viss mån ökat järnvägarnas betydelse. På grund av nödvändigheten att hushålla med gummi, driv- och smörjmedel samt att spara materielen måste nämligen traktorer och stridsvagnar i stor utsträckning transporteras på järnväg. Denna fick också ökade transportuppgifter genom att föra fram behövliga drivmedel till flyg- och motoriserade förband.

Från samtliga ovan anförda utgångspunkter förordar kommittén nu förbättringsåtgärder i den utsträckning, som framgår av följande. Kommittén lägger därvid huvudvikten vid ombyggnad till normalspår av sådana linjer, som hava eller kunna väntas få betydelsefulla uppgifter för samfärdseln. Men även andra förbättringsåtgärder skola diskuteras. Samtliga förslag taga emellertid sikte på tekniska åtgärder beträffande bana och rullande materiel. Emellertid har kommittén för avsikt att i ett kommande slutbetänkande avhandla även andra åtgärder, ägnade att underlätta trafiken mellan smalspåriga och normalspåriga järnvägar, t. ex. frågan om slopande av omlastningsavgifterna.

### C. Förslag rörande särskilda bandelar.

#### *Karlskrona—Kalmar—Berga.*

Det har här ovan visats, hur ogynnsamt sydöstra delen av Sverige är lotad i fråga om kommunikationer, och det ligger nära till hands att sätta det föga differentierade näringslivet längs linjen Karlskrona—Kalmar—Berga i samband med de påvisade bristerna hos järnvägssystemet. Frågan gäller alltså att i första hand undanröja hindren för en ökning av befordringshastigheten för såväl gods- som persontrafik. En förbindelse med det övriga landet leder över Gullberna/Karlskrona till Kristianstad och övriga Skåne. Statsmakterna ha vid 1946 års riksdag fattat principbeslut, att järnvägen Karlskrona—Kristianstad skall ombyggas till normalspår. Vid behandlingen av detta ärende uttalade riksdagen, att de skäl, som kunde åberopas för ifrågavarande ombyggnad, vore av i huvudsak två olika slag. Dels utgjorde en ombyggnad av smalspåriga järnvägar till normalspår ett viktigt led i de rationaliseringsåtgärder, som kunde ifrågakomma för att höja järnvägarnas effektivitet och ändamålsenlighet. Dels talade för ombyggnad det förhållandet, att bygden varit relativt sämre ställd i kommunikationshänseende än andra landsdelar med samma folktäthet och i övrigt likartade förhållanden. Av nu föreliggande utredning torde framgå, att de av riksdagen påpekade

skälen för ombyggnad ge sig till känna även vid järnvägen Karlskrona—Kalmar—Berga. Efter förverkligandet av beslutet om ombyggnad av järnvägen Karlskrona—Kristianstad skulle den direkta spårförbindelsen mellan denna järnväg och Karlskrona—Torsåslinjen brytas. Ett bibehållande av nuvarande spårvidd å linjen Karlskrona—Torsås skulle därför medföra spårviddsbrott såväl i Karlskrona (Gullberna) som i Torsås med därav föranledd omlastning på båda dessa stationer. Samkörning med rullande materiel skulle icke heller kunna förekomma. Starka rationaliseringsskäl tala sålunda för att dessa spårviddsbrott elimineras.

Tydligt är, att spårviddsbrottet i Torsås skulle kunna undanröjas genom inspikning till 891 mm av sträckan Karlskrona—Torsås, vilken därmed skulle få samma spårvidd som hela smalspårnätet i övrigt i Småland och Östergötland. Redan en dylik anordning skulle innebära en förbättring, enär den medförde obruten spårförbindelse mellan de östra delarna av Blekinge och Småland. Avståndet järnvägsledes mellan Karlskrona och Kalmar över Torsås är 25 km kortare än förbindelsen över Emmaboda. Efter inspikning av sträckan Karlskrona—Torsås vore det möjligt att med snabbgående rälsbussar minska restiden Kalmar—Karlskrona.

Nackdelen med en inspikning ligger i att ny omlastning tillkommer i Karlskrona/Gullberna av större omfattning än den, som elimineras i Torsås. År 1939 utgjorde samtrafiken över Gullberna med de smalspåriga Blekingejärnvägarna omkring 31 100 ton, varav en tredjedel sockerbeter och betmassa, medan omlastningen i Torsås stannade vid 8 500 ton. År 1945 utgjorde motsvarande övergångstrafik i Gullberna 25 000, medan omlastningen i Torsås sjunkit till 7 500 ton. Därtill kommer omlastningen i Karlskrona till och från bandelen Karlskrona—Torsås—Bergkvara, vilken omlastning år 1939 utgjorde omkring 300 ton och år 1945 4 300 ton. Vid oförändrade transportvägar skulle efter bandelens inspikning omlastningssiffrorna vid 1939 års trafikomfattning stiga från 8 000 ton till 31 400 ton och vid 1945 års trafikomfattning från 11 800 ton till 29 300 ton. Även om bettransporterna skulle kunna ledas andra vägar, t. ex. via Bergkvara sjöledes till råsockerfabriken i Mörbylånga, kvarstode dock en omlastning av minst 20 000 ton vid 1939 och 1945 års trafikomfattning. En inspikning skulle icke heller lösa omlastningsfrågan för de norr om Torsås belägna smalspårslinjerna, där omlastningsmängden i Kalmar och Berga åren 1939 och 1945 utgjorde sammanlagt resp. 23 300 ton och 63 000 ton, frånsett bränsleved, bilkol och torv.

Det är givetvis teoretiskt tänkbart att giva linjen Karlskrona—Kalmar—Berga bättre förbindelser norrut genom att sammanbinda Berga med Målilla och Hultsfred medelst ett särskilt smalspår utmed den redan befintliga normalspåriga järnvägen.<sup>1</sup> Då erhöles en direkt spårförbindelse från Karlskrona i söder till Örebro i norr och järnvägen Sävsjö—Målilla finge direkt

<sup>1</sup> Treskenspår för både person- och godstrafik anses av trafiktekniska skäl icke böra ifrågakomma på denna 37 km långa sträcka.

utfartsväg till Kalmar, och norra Kalmar län vunne väsentligt förbättrade förbindelser med sin residensstad. Emellertid skulle en dylik ändring i avgörande hänseenden icke vara tillfyllest. Omlastningar vid övergång till och från angränsande normalspåriga järnvägar komme fortfarande att kvarstå med alla de olägenheter detta innebure.

Vid nuvarande spårviddssystem på linjen Karlskrona—Kalmar—Berga utgjorde den sammanlagda omlastningen vid stationerna Berga, Kalmar, Torsås och Karlskrona 32 100 ton år 1939 och 74 600 ton år 1945, bortsett från sistnämnda års krisbetonade transporter av bränsleved, bilkol och torv. Hade linjen Karlskrona—Kristianstad varit ombyggd till normalspår, skulle omlastningsmängden genom tillkomsten av ny omlastning i Gullberna ha stigit till 63 200 ton resp. 100 000 ton. Efter en ombyggnad till normalspår av hela linjen Karlskrona—Kalmar—Berga skulle här ifrågavarande omlastning elimineras. Å andra sidan skulle nuvarande smalspårsförbindelser i Ljungbyholm, Sandbäckshult och Ruda brytas med linjerna Ljungbyholm—Påryd, Mönsterås—Fagerhult och Oskarshamn—Växjö. Med Oskarshamn vunnas i stället direkt normalspårsförbindelse över Berga. Övergångstrafiken i Ljungbyholm, Sandbäckshult och Ruda utgjorde år 1939 sammanlagt 26 300 ton och år 1945 omkring 50 000 ton, i sistnämnda fall oberäknat bränsleved, bilkol och torv. Nettovinsten i minskad omlastning vid breddning av hela linjen Karlskrona—Kalmar—Berga skulle alltså vid en trafikomfattning av 1939 års storlek utgöra 37 000 ton och vid 1945 års 50 000 ton.

En ombyggnad till normalspår av hela sträckan Karlskrona—Kalmar—Berga öppnar möjlighet för snabba förbindelser med det övriga Sverige. Omlastningarna bortfalla i Karlskrona, Torsås, Kalmar och Berga. Från Kristianstad i söder skulle en sydostkustbana leda över Karlskrona (Gullberna) till Kalmar och Berga. Där skulle direkt anslutning vinnas med redan befintlig normalspårig järnväg till Linköping. Ett av järnvägsstyrelsens persontrafikbyrå uppgjort tidtabellsutkast giver vid handen, att restiden Linköping—Kalmar skulle medelst insättande av direkta snabbgående motortåg kunna nedbringas till 3½ timmar. Nu gällande tidtabell (november 1947) upptager en kortaste restid på samma sträcka av 6½ timmar.

Genom uttalanden, som refererats i bilaga 4, ha framförts bestämda önskemål, att linjen Karlskrona—Kalmar—Berga ombygges till normalspår. Sålunda har länsstyrelsen i Blekinge län funnit ombyggnaden av järnvägen från Karlskrona till Kalmar vara en fråga av hög angelägenhetsgrad, som borde tagas upp till behandling så snart ske kunde. Från olika håll ha betonats de fördelar för trafiken, som skulle uppstå, om de nu smalspåriga järnvägarna Karlskrona—Kalmar och Kalmar—Berga infogades såsom delar i en normalspårig, genomgående huvudlinje med anknytning i såväl norr som söder till det normalspåriga riksnätet. Tillika har framhållits, att det nuvarande systemet ledde till att trafikanterna på grund av tidsutdräkt och andra med omlastningen förenade nackdelar efter hand över-

ginge till andra trafikmedel trots högre kostnader, vilket allvarligt skulle hämma bygdernas utveckling och därtill kvarlämna hela södra Kalmar län i sin nuvarande, ur trafiksynpunkt missgynnade ställning.

På grundval av de verkställda utredningarna och andra för frågans bedömande relevanta omständigheter anser kommittén, att en ombyggnad av linjen Karlskrona—Kalmar—Berga skulle avsevärt förbättra dessa bygders kommunikationer samt därigenom stimulera näringslivet och öppna nya utkomstmöjligheter för befolkningen. En normalspårig linje Kristianstad—Karlskrona—Kalmar med direkt fortsättning norr ut via Berga till Linköping skulle i viss mån bliva en motsvarighet till Västkustbanan. Redan förefintligheten av en sådan kommunikationsled torde komma att utgöra en mäktig hävstång för näringslivets fortsatta utveckling. I likhet med vad kommittén uttalat i fråga om ombyggnaden av Blekingejärnvägarna vill kommittén sålunda understryka, att den hyser starkt grundade förhoppningar, att en investering av det för ombyggnaden erforderliga kapitalet skall medföra gynnsamma samhällsekonomiska verkningar, vilka skulle komma nutida och framtida generationer till godo.

Såsom redan tidigare anförts, är linjesträckningen mellan Karlskrona och Kalmar i trakten av Torsås—Bergkvara icke tillfredsställande, när Bergkvara ligger vid sidan av huvudlinjen och förbindes med denna genom en 6 km lång sidolinje. På denna sidolinje upprätthålles både person- och godstrafik. Med hänsyn till hamnen i Bergkvara kan linjen ej nedläggas. Vid en ombyggnad till normalspår av linjen Karlskrona—Torsås—Kalmar uppstår frågan huru sidolinjen till Bergkvara skall gestaltas. Den kan självfallet efter ombyggnad även i fortsättningen drivas såsom en sidolinje. Men därvid konserveras ett missförhållande, som för trafikanterna medföra ökade rese- och transporttider och för järnvägen ökade kostnader. Systemet med en sidolinje kan emellertid elimineras i samband med huvudlinjens ombyggnad och för en kostnad, som icke behöver avskräcka. Kommittén anser nämligen, att huvudlinjen bör omläggas från trakten av Norra Tång till Gökalund (Bergkvara) och därifrån följa sidolinjen fram till Torsås. Järnvägen Karlskrona—Kalmar förlänges visserligen omkring 4 km, men denna nackdel torde mer än väl uppvägas av fördelarna med att bispåret försvinner. Merkostnaden för denna ändring av sträckningen har beräknats till 0·8 milj. kronor och ingår i det medelsbehov, som i kapitel VI angivits för ombyggnad av linjen Karlskrona—Kalmar—Berga.

Kommittén vill även förorda, att ingångslinjen söderifrån till Berga station får en annan sträckning, så att tågen mellan Kalmar och Linköping kunna framföras genom Berga station utan att körriktningen ändras. Kostnaden för denna omläggning inkluderas i det av kommittén i kapitel VI redovisade medelsbehovet. Kommittén anser det även vara önskvärt, att inom Kalmar stad reserveras mark för ett framtida förbindelsespår mellan Berga och Torsåslinjerna.

Sammanfattningsvis förordar alltså kommittén, att hela järnvägen Karlskrona—Kalmar—Berga ombygges till normalspår.

#### *Torsås—Gullaboby.*

I samband med behandlingen av linjen Karlskrona—Kalmar—Berga må erinras om att från Torsås till Gullaboby sträcker sig ett 15·5 km långt spår, som från och med år 1940 är upplåtet endast för befordran av gods i vagnslaster. Trafiken från bandelen har under krigsåren tidvis varit relativt god och huvudsakligen utgjorts av bränsleved och trävaror. Transporterna ha i stor utsträckning gått till Bergkvara, varifrån godset förts vidare med båt. Till järnvägen har trafiken varit synnerligen ringa. Järnvägen följes i hela sin längd av en landsväg. Sedan lastbilstrafiken åter kommit igång, ha trafikanterna i stor utsträckning övergått till landsvägsbefordran av sitt gods och trafikomfattningen på järnvägen har under senare månader varit mycket obetydlig. Sålunda uppgives, att under tiden 1/1—31/10 1947 i genomsnitt knappt 12 vagnar i månaden lastats eller lossats. Även under åren före kriget hade trafikomfattningen blivit hårt beskuren av bilkonkurrensen.

Efter en ombyggnad och omläggning av linjen Karlskrona—Torsås—Kalmar på sätt kommittén i det föregående förordat, kan det väntas, att den redan nu mycket svaga trafiken på bandelen Torsås—Gullaboby skulle sjunka till noll. Om även denna bandel ombyggdes till normalspår, skulle bygdens trafikläge däremot otvivelaktigt förbättras, och detta skulle ännu mera bli fallet, om den ombyggda järnvägen utsträcktes till Vissefjärda, varom önskemål framförts. Medelsbehovet för en så skisserad utbyggnad av järnvägen kan grovt uppskattas till 3·5 milj. kronor. Det är emellertid små utsikter, att bygden skulle kunna utnyttja en sådan utbyggnad av kommunikationerna, eftersom befolkningstätheten är ringa och icke omfattar någon nämnvärd tätortsbebyggelse. De ekonomiska förutsättningarna för en utveckling av näringslivet torde också vara ganska små. Med hänsyn till dessa omständigheter samt jämväl till det förhållandet, att en statens järnvägars billinje upprätthåller trafik på den med järnvägen parallella landsvägen, är kommittén av den mening, att järnvägen Torsås—Gullaboby kan helt nedläggas senast vid den tidpunkt, då järnvägen Karlskrona—Torsås—Kalmar blivit ombyggd till normalspår.

#### *Ljungbyholm—Påryd.*

Å linjen Karlskrona—Kalmar finnes ytterligare en sidolinje, nämligen Ljungbyholm—Påryd, vilken fortfarande drives såsom enskilt bolag, Ljungbyholm—Karlskrona nya järnvägsaktiebolag, vari staten dock äger så gott som alla aktier. Järnvägen är knappt 19 km lång. Den betjänar huvudsakligen den framåtskridande industriorten Påryd, där bland andra Kalmar Bobbin Co AB driver betydande träförädlingsindustri. Detta företag syssel-

sätter ett hundratal anställda och har under de senaste åren avsevärt moderniserat och byggt ut sina anläggningar. Det synes råda ett påtagligt ömsesidigt beroende mellan järnvägen och industrien i Påryd. Däremot synes järnvägen vara av mindre betydelse för trafikområdet mellan Ljungbyholm och Påryd, där näringslivet är jämförelsevis svagt utvecklat och där tätortsbebyggelse saknas. Utformningen av kommunikationerna till och från Påryd sammanhänger i icke ringa grad med den framtida gestaltningen av linjen Karlskrona—Torsås—Kalmar. Därest denna ombygges till normalspår, såsom kommittén i det föregående förordat, brytes Ljungbyholm—Pårydbanans direkta förbindelse med Kalmar. En ombyggnad till normalspår är naturligtvis tänkbar, men en dylik skulle enligt verkställda beräkningar även med tillämpning av enkla tekniska anordningar kräva ett medelsbehov av 1·2 milj. kronor. Med beaktande av den nuvarande trafikomfattningen har kommittén emellertid icke ansett sig nu kunna förorda en ombyggnad av linjen. Att helt nedlägga järnvägen lärer med hänsyn till den industriella utvecklingen i Påryd knappast kunna på allvar upptagas till diskussion. Bygdens invånare ha öck med kraft motsatt sig en nedläggning. Det är uppenbart, att en dylik åtgärd skulle draga med sig stora svårigheter och måhända leda till att den livaktiga industriella verksamheten i Påryd skulle förlamas, kanske helt upphöra och det framåtgående samhället med dess 700 invånare råka i misär. Kommittén kan därför icke förorda detta alternativ. En mera närliggande utväg vore att låta linjen ligga kvar med nuvarande spårvidd, öppen endast för godstrafik, såvida skäl icke föreläge att upprätthålla även persontrafik t. ex. med rälsbussar. Vad gäller vagnslasttrafiken till och från Pårydsbanan anser kommittén, att den bör kunna ombesörjas med överföringsvagnar. Kommittén vill i samband därmed förorda, att persontrafiken till och från Påryd — därest den avlyses från järnvägen — ombesörjes genom en statens järnvägars billinje Kalmar—Påryd över Vassmolösa. Övriga nuvarande trafikplatser vid järnvägen, nämligen Tvärskog, Runtorp och Ölvingstorp, ligga vid sidan om denna föreslagna busslinje. Dessa orters landsvägsförbindelser äro icke så utformade, att en genomgående busslinje kan anordnas för att betjäna trafikanterna inom området. En utbyggnad av hela den vägsträcka från Ljungbyholm till Påryd, som betjänar dessa orter, skulle kräva betydande kapitalbelopp, enligt en år 1944 av vägförvaltningen i Kalmar län lämnad uppgift över 1 milj. kronor. Ifrågavarande orters trafikbehov måste dock betraktas såsom jämförelsevis obetydligt och torde kunna tillfredsställas med relativt enkla medel, på sätt som bör överlätas till järnvägsstyrelsen att i sinom tid närmare avgöra i samråd med statliga och lokala myndigheter.

I detta sammanhang vill kommittén förorda, att det av staten så gott som helt ägda Ljungbyholm—Karlskrona nya järnvägsaktiebolag snarast likvideras och järnvägen inlemmas i statens järnvägar.

*Norsholm—Västervik—Hultsfred.*

I norra Kalmar län är den smalspåriga Norsholm—Västervik—Hultsfreds järnväg en betydande kommunikationsled. Den betjänar ett trafikområde med en livlig industriell verksamhet; namnen Åtvidaberg, Överum, Gamleby, Gunnebo, Ankarsrum och Totebo behöva endast nämnas som exempel. Järnvägens huvudort är Västervik. Näringslivet i denna stad är jämförelsevis rikt utvecklat och innefattar ett flertal industrier med en betydande årlig produktion. Stadens hamn har även betydelse för ett jämförelsevis rikt uppland men kan med nuvarande järnvägssystem icke helt utnyttjas. Staden torde vara en av de största tätorter inom landet, som beträffande sina järnvägskommunikationer är nödsakad att helt lita till smalspåriga järnvägar.

Trafikomfattningen utgjorde år 1939 45 000 ton gods och 67 000 resor i genomsnitt per bankm på sträckan Västervik—Norsholm och 27 000 ton gods samt 45 000 resor per bankm på sträckan Hultsfred—Jenny (Västervik). Omlastningen av vagnslastgods berörande linjen Norsholm—Västervik—Hultsfred uppgick samma år till 12 000 ton i Hultsfred, 8 000 ton i Norsholm, 6 000 ton i Åtvidaberg och 12 000 ton i Örebro, vilket senare gods transiterades över Norra Östergötlands järnvägar. År 1945 hade omlastningen i Norsholm stigit till 29 000, i Hultsfred till 31 300, i Åtvidaberg till 10 300 och i Örebro till 21 900 ton. Trafiken till och från Västervik är större över Norsholmslinjen än över Hultsfredslinjen.

I åtskilliga yttranden har uttalats, att en ombyggnad av järnvägen till Västervik skulle innebära högst avsevärda fördelar för näringslivet i den av järnvägen berörda, förhållandevis folkrika bygden och därigenom verka stimulerande på företagsamheten. I särskilt hög grad skulle de med ombyggnaden förenade gynnsamma verkningarna komma de i Västervik och orter längs banan förlagda betydande industrierna till godo.

Även kommittén finner det naturligt, att Västervik får tillgång till normalspårig förbindelse med det övriga järnvägsnätet. Det står utan vidare klart, att en sådan förbättring av stadens kommunikationer skulle påtagligt gynna stadens näringsliv och verka stimulerande på rörelsen i dess hamn. Bygden längs järnvägen skulle på motsvarande sätt gynnas i fråga om näringslivets utvecklingsmöjligheter. Vissa delar av Småland och Östergötland skulle sålunda få närmare utfartsväg till hamn. Enligt uttalande till kommittén av stadsfullmäktige i Linköping finge det anses tämligen sannolikt, att företagare från Linköpingstrakten komme att begagna Västervik som skeppningsort, därest en normalspårig järnväg komme till stånd till Västervik med dess goda hamnförhållanden — vintertid är denna hamn sällan isbunden.

På grund av vad sålunda anförts skulle en ombyggnad av tillfartslederna till Västervik få tillmätas stor betydelse för denna stad. Denna förbättring av Västerviks trafikläge kan vinnas genom ombyggnad av endera Norsholmslinjen eller Hultsfredslinjen. Beträffande den förstnämnda linjen må

framhållas, att ombyggnaden kan begränsas till sträckan Västervik—Åtvidaberg, eftersom normalspårige järnväg finnes från sistnämnda ort till Linköping och stambanan. Denna linje skulle giva Västervik direkt utfartsväg till hela Mellansverige och därjämte befria industrierna inom järnvägens trafikområde från nuvarande för desamma starkt framträdande olägenheter av omlastning. Visserligen blir den normalspårige järnvägen Åtvidaberg—Linköping—Norsholm 21 km längre än nuvarande smalspårslinje Åtvidaberg—Norsholm. Någon nämnvärd ökning av res- och transporttiderna på grund av denna vägförlängning komme dock endast att uppstå vid mera lokala resor och transporter. Nuvarande förbindelser mellan snälltågen på stambanan och tågen på Västerviksbanan försvåras nämligen av att flertalet snälltåg icke stanna i Norsholm. Resande exempelvis mellan Västervik och Stockholm äro därför nu hänvisade till persontåg från Norsholm till Norrköping med byte därstädes till snälltåg — en jämförelsevis tidsödande procedur. Efter ombyggnad av bandelen Västervik—Åtvidaberg kommer Linköping C att bliva station för tågen till och från Västervik. I Linköping C stanna så gott som undantagslöst samtliga snälltåg å stambanan, vilket ger möjlighet till direkt anknytning med Västervikstågen.

Genom den förändring av transportvägarna, som ombyggnaden av sagda linje komme att medföra, finge den kvarstående smalspårige järnvägssträckan mellan Åtvidaberg och Ringstorp endast lokala trafikuppgifter. Persontrafiken till och från stationer på denna sistnämnda sträcka är helt obetydlig och torde med fördel kunna ombesörjas medelst busslinjer till Linköping och Norrköping. Däremot utlastas på stationerna ganska mycket skogsprodukter, främst massaved till Skärblacka. Godstrafiken torde av denna anledning icke kunna helt nedläggas men väl ombesörjas på enklare sätt. Sträckan Åtvidaberg—Ringstorp torde därför efter ombyggnad av linjen söder om Åtvidaberg i fortsättningen endast behöva hållas öppen för trafik med vagnslastgoods. Samma gäller även bandelen Ringstorp—Norsholm, som utgör en förbindelseled mellan Norra och Mellersta Östergötlands järnvägar.

Linjen Västervik—Hultsfred betjänar såsom ovan nämnts förutom staden Västervik även de betydande industrierna i Gunnebo, Ankarsrum och Totebo samt är tillika förbindelseled mellan lastageplatsen Verkeback och dess uppland. Linjen ingår därjämte såsom en länk i järnvägen Växjö—Hultsfred—Västervik och ger därigenom stora delar av det inre Småland med dess livaktiga industrier en direkt utfartsväg till hamn vid Östersjön.

Kommittén har på anförda grunder kommit till det resultatet, att en ombyggnad av hela linjen Åtvidaberg—Västervik—Hultsfred bör komma till stånd.

#### *Växjö—Hultsfred.*

I det föregående har framhållits, att trafikområdet längs järnvägen Växjö—Hultsfred är i ekonomiskt hänseende åtminstone vad gäller industrien

bättre utvecklat än vid de smalspåriga järnvägarna i sydöstra Småland. Industriens fortsatta utbyggnad kräver emellertid en förbättring av järnvägen; från industriidkarehåll har gjorts gällande, att den smalspåriga järnvägen redan nu icke har tillräcklig kapacitet för industriens behov. Såsom ovan nämnts utgör denna järnväg tillsammans med linjen Västervik—Hultsfred dessutom en viktig förbindelseled mellan det inre Småland och Västervik. Denna dess betydelse kan väntas bliva förstärkt, sedan Västerviksbanan förstatligats och trafiken mellan de båda linjerna därigenom underlättats. Enligt kommitténs mening kommer en ombyggnad av linjen Växjö—Hultsfred—Västervik således att bliva till fördel icke blott för bygdens industriella anläggningar utan även för de stora delar av södra Sverige, vilka äro beroende av trafik med dessa. Vid planeringen av linjens ombyggnad finnes anledning att diskutera linjens sträckning mellan Gårdveda och Hultsfred. Detta avstånd är cirka 14 km. Avståndet över Målilla mellan nämnda orter är 16 km, men på 12 km av denna sträcka finnes redan normalspår, nämligen mellan Målilla och Hultsfred. Väljes denna linjesträckning, behövde endast den 4 km långa bandelen Gårdveda—Målilla byggas om eller event. utrustas med treskenspår. Bandelen Gårdveda—Hultsfred skulle i så fall kunna rivas upp. Emellertid tala driftstekniska synpunkter mot detta alternativ, eftersom Hultsfred är den naturliga gemensamma järnvägsknuten för alla tre bandelarna Växjö—Hultsfred, Nässjö—Oskarshamn och Västervik—Hultsfred. Väntetiden mellan tågen i Hultsfred skulle kraftigt öka om den jämförelsevis långa sträckan Målilla—Hultsfred bleve gemensam för tågen på båda linjerna Växjö—Hultsfred och Nässjö—Oskarshamn. Huruvida dessa olägenheter skulle kunna avhjälpas genom automatisk linjeblockering på sträckan Målilla—Hultsfred, är svårt att nu bedöma. Denna fråga tarvar närmare utredning, som bör verkställas av järnvägsstyrelsen, då ombyggnaden blir aktuell. I nuvarande läge vill kommittén därför förorda, att järnvägen Växjö—Hultsfred ombygges till normalspår; bandelen Gårdveda—Hultsfred dock för den händelse järnvägsstyrelsen skulle efter nämnd utredning finna detta lämpligare än att bygga om eller förse med treskenspår bandelen Gårdveda—Målilla samt utrusta sträckan Målilla—Hultsfred med automatisk linjeblockering.

#### *Oskarshamn—Brittatorp.*

Linjen Oskarshamn—Brittatorp är av jämförelsevis sent datum, och huvudparten av linjen färdigställdes först åren 1922—1923. Den därefter följande lågkonjunkturen medförde, att linjens ekonomi från början blev undergrävd. Under trycket härav blev frågan om nedläggning av linjen mellan Skoghult och Ruda aktuell. Ett genomförande av detta förslag skulle emellertid ha avskurit möjligheterna att anordna en genomgående trafik mellan Växjö och Oskarshamn. Sedermera inrättades direkta tåg på sträckan. Tack vare denna åtgärd och en gynnsam utveckling i övrigt av trafikförhållan-

dena, särskilt efter järnvägens förstatligande, har en jämförelsevis livlig person- och godstrafik uppstått på banan. Saken synes ligga så till, att den relativt unga järnvägen på grund av ogynnsamma förhållanden icke förrän på de sista åren blivit inarbetad och kunnat bidra till bygdens ekonomiska utveckling. Mångdubblingen av trafiken sedan år 1939 är sannolikt ingen kristidsföreteelse, eftersom den industriella utvecklingen längs järnvägen är livlig. Den tidigare diskuterade nedläggningen av en del av järnvägen kan nu icke ifrågasättas. Tvärtom böra vissa förbättringar vidtagas för att ytterligare stärka den trafikposition, som banan under de sista åren förvärvat. Sålunda anser kommittén det nödvändigt att vidtaga sådana åtgärder, att överföringsvagnar kunna framföras på hela sträckan.

Sedan järnvägen Växjö—Hultsfred—Västervik blivit, såsom kommittén förordat, ombyggd till normalspår, skulle emellertid den direkta förbindelsen Oskarshamn—Växjö brytas i Brittatorp. För att undgå härmed sammanhängande olägenheter kunde nuvarande smalspåriga linje Brittatorp—Växjö få ligga kvar även efter ombyggnad till normalspår av linjen Växjö—Hultsfred, vilken då finge läggas på särskild banvall. Denna anordning med två skilda spår på bandelen Brittatorp—Växjö skulle självfallet medföra ökade såväl byggnadskostnader som driftkostnader. Därjämte skulle nackdelarna med olika spårvidder på bangården i Växjö fortfarande bestå. Nu förhåller det sig emellertid så, att godstrafiken med Växjö till och från linjen Brittatorp—Oskarshamn till överväldigande del utgöres av omlastningsgoods. Det kan därför i stort sett vara likgiltigt om detta gods omlastas i Växjö eller i Brittatorp, helst som överföringsvagnar kunde i stor utsträckning komma till användning. Däremot skulle det för persontrafikens del innebära en påtaglig nackdel att göra Brittatorp till slutstation. Ett avgörande i denna fråga torde emellertid böra anstå, tills ombyggnaden av linjen Växjö—Hultsfred är omedelbart förestående. De på frågans bedömande inverkan faktorerna kunna förändras tills dess, och förutsättningar kanske då vara för handen att realisera det mera kostnadskrävande alternativet. Kanhända föreligger då skäl att ytterligare pröva frågan om ombyggnad till normalspår av sträckan Brittatorp—Oskarshamn. Kommittén vill därför förordna, att frågan blir föremål för närmare överväganden, då ombyggnad av linjen Växjö—Hultsfred blir aktuell.

#### *Mönsterås—Fagerhult.*

I kapitel VII av detta betänkande har redogjorts för olika förhållanden rörande järnvägen Mönsterås—Fagerhult ävensom för statsmakternas åtgärd att till kommitténs bedömande överlämna frågan om järnvägens fortsatta utbyggnad. Under hänvisning till nämnda kapitel må erinras om att det tidigare ifrågasatts att nedlägga trafiken på en del av järnvägen, nämligen på sträckan Sandbäckshult—Skoghult. Förslag härom framfördes på sin tid

närmast såsom ett alternativ till nedläggning av sträckan Skoghult—Ruda på järnvägen Oskarshamn—Brittatorp. Under senare år har trafikområdets näringsliv påtagligt utvidgats och trafiken på järnvägen som följd därav ökat. En billinje såsom ersättning för järnvägen skulle icke kunna giva bygden och trafikanterna den permanenta trafikled, som näringslivet föredrager att lita till. En billinje kan vara en ersättning för järnväg i sådana trakter, där näringslivets utveckling icke motiverar att järnväg bygges. Men om järnväg såsom i detta fall redan finnes, ställer sig kommittén mycket tveksam till ett förslag att nedlägga järnvägen och i dess ställe inrätta en billinje. Inom trafikområdet för denna järnväg föreligger en klar ökning av den ekonomiska verksamheten och därmed ökad trafikvolym. Därjämte kräves för en billinje av här ifrågasatt art lämpliga vägar, vilka icke kunna åstadkommas utan relativt betydande kapitalinvestering. Det bör ock beaktas, att Mönsterås köping icke kan ställas utan järnvägskommunikationer, därtill är dess existens och vidare utveckling alltför beroende av järnvägen; bandelen Mönsterås—Sandbäckshult finge i varje fall bibehållas och efter nedläggning av sträckan Sandbäckshult—Fagerhult ombyggas till normalspår i samband med linjen Kalmar—Berga. I detta sammanhang må erinras om att järnvägen byggts helt utan statsunderstöd och att köpingen fortfarande har att amortera och förränta lån, som den ådragit sig för att finansiera järnvägens byggnad. Det sammanlagda medelsbehovet för alternativet billinje — eller kostnaderna för vägförbättringar, materiel och fasta anläggningar för billinjen och för ombyggnad till normalspår av bandelen Mönsterås—Sandbäckshult — verka avskräckande. Driftresultatet av en billinje skulle med tillämpning av statens järnvägars taxa sannolikt bliva ogynnsamt. Kommittén har därför kommit till den slutsatsen, att — såsom läget nu gestaltar sig inom järnvägens trafikområde — dess nedläggning icke är aktuell.

Från denna utgångspunkt har kommittén övervägt frågan om vad som bör göras för att förbättra järnvägskommunikationerna i denna bygd. På grund av bristande anläggningskapital blev linjen Mönsterås—Fagerhult aldrig utbyggd till en naturlig slutpunkt. Frågan om en sådan utbyggnad har emellertid nu åter blivit aktuell, och i bygden resas starka krav på en utbyggnad till Åseda eller Triabo. Bygden kring övre delen av banan saknar, såsom framgår av en järnvägskarta, direkta förbindelsemöjligheter med de centrala delarna av landet. Icke heller anses det för närvarande driftstekniskt lämpligt att tillhandahålla trafikanterna på bandelen överföringsvagnar, eftersom det relativt stora avståndet till normalspåriga järnvägar medför ganska långa och därmed för övrig trafik hindersamma transporter. Genom utbyggnad till Åseda skulle trafikanterna på linjen Mönsterås—Fagerhult få en bekväm anslutning till de centrala delarna av landet. På kommitténs föranstaltande har järnvägsstyrelsens bantekniska byrå verkställt en utredning av medelsbehovet för en smalspårig järnväg från Fagerhult till Åseda, alternativt till Triabo. Medelsbehovet har beräknats för linjen Fager-

hult—Åseda till 2·5 miljoner kronor och för linjen Fagerhult—Triabo till 1·8 miljoner kronor vid 1939 års prisnivå, ökad med 40 procent.

Av den i ärendet företagna utredningen framgår, att trafikområdet utmed järnvägen Mönsterås—Fagerhult är betydligt sämre ställt än övriga trafikområden längs de smalspåriga järnvägarna i Småland och Östergötland. Kommittén vill därför förordna förbättring av bygdens järnvägskommunikationer och finner, att sådan förbättring kan åstadkommas genom att den ifrågasatta utbyggnaden kommer till stånd. Vid valet av slutpunkt för järnvägen synes Åseda ha ett bestämt företräde framför Triabo, enär det ur driftsekonomiska synpunkter synes mycket olämpligt att anlägga en ny övergångsstation i Triabo på endast 15 km avstånd från den redan befintliga, för betydande trafik utbyggda järnvägsstationen i Åseda. Triaboalternativet är icke heller lämpligt på den grund att kommittén föreslår linjen Växjö—Hultsfred till ombyggnad, varför direkta tåg från Mönsteråsbanan icke skulle kunna framföras över Triabo varken till Åseda eller till Virserum.

#### *Sävsjö—Målilla.*

Kommittén har icke funnit tillräckliga skäl föreligga att föreslå ombyggnad av järnvägen Sävsjö—Målilla i hela dess utsträckning. Däremot har kommittén övervägt åtgärder till förbättring av delar av samma järnväg. Denna har nämligen en avgörande betydelse för de i Landsbro och Myresjö befintliga större industrierna för tillverkning av monteringsfärdiga hus. För att eliminera de besvärliga omlastningarna, framförallt i Sävsjö, ligger det närmast till hands att upprusta linjen på ett sådant sätt, att fullt lastade överföringsvagnar obehindrat kunna framföras. Emellertid skulle användning av överföringsvagnar för den stora trafiken från Landsbro och Myresjö — ända till 30 à 40 vagnar per dag sändas från dessa stationer — bliva mycket besvärlig ur järnvägsteknisk synpunkt och kunde icke gärna betraktas såsom en rationell lösning av transportuppgifter av denna omfattning. Iordningställande av ett treskenspårssystem mellan Sävsjö och Vetlanda skulle däremot möjliggöra, att normalspåriga vagnar mera obehindrat kunde framföras till befintliga industrier. Den driftsekonomiskt bästa lösningen vore emellertid otvivelaktigt att definitivt bygga om sträckan Sävsjö—Vetlanda, 30 km, till fullständig normalspårdrift. Medelsbehovet blir ej nämnvärt högre än vid anläggning av treskenspår, och driften blir självfallet billigare. Ett studium av trafikens fördelning mellan bandelarna Sävsjö—Vetlanda och Vetlanda—Målilla visar, att såväl gods- som persontrafiken dem emellan är ganska obetydlig. Någon nämnvärd ny omlastnings- eller övergångstrafik skulle alltså icke uppkomma i Vetlanda genom ombyggnad av sträckan Sävsjö—Vetlanda. Däremot skulle omlastningen i Sävsjö helt bortfalla. Även om spårsystemet inom industriområdet i Landsbro skulle behöva ändras i samband med en ombyggnad av järnvägen, har fabriksledningen förklarat sig villig att påtaga sig kostnaderna för ändringen. I anslutning till det anförda

vill kommittén föreslå, att bandelen Sävsjö—Vetlanda ombygges till normalspår. För att underlätta trafiken på sträckan Vetlanda—Målilla synas överföringsvagnar böra anskaffas.

#### *Spångenäs—Vimmerby.*

Järnvägssträckan Spångenäs—Vimmerby utgör en sidolinje till linjen Hultsfred—Västervik. Skälet för dess byggande har varit att giva Vimmerbybygden en bekväm utfartsled till Västervik och dess hamn. Någon industri eller tätortsbebyggelse finnes icke utned ifrågavarande linje. Därest järnvägen Västervik—Hultsfred enligt vad kommittén förordat ombygges till normalspår, erhåller Vimmerby en obruten om ock något längre spårförbindelse med Västervik via Hultsfred. Kommittén vill därför förorda, att linjen Spångenäs—Vimmerby nedlägges, då nämnda ombyggnad blivit utförd.

#### *De smalspåriga Östgötajärnvägarna.*

De smalspåriga Östgötajärnvägarna utgöra, såsom redan tidigare framhållits, ett komplement till de befintliga normalspåriga järnvägarna och ligga inflätade i ett väl utgrenat nät av landsvägar. Deras transportuppgifter äro företrädesvis av lokal natur. Rent trafiktekniskt utgöra banorna tillsammans en väl avgränsad trafikenhet, till vilken även bör hänföras linjen Ringstorp—Norsholm, tillhörig Norsholm—Västervik—Hultsfreds järnväg. Denna trafikenhet, som redan nu utgör en förvaltningsgemenskap, Trafikförvaltningen Östergötlands smalspåriga järnvägar, har sedan mitten av 1930-talet undergått modernisering, och persontrafiken ombesörjes i stor utsträckning av rälsbussar och motorvagnar. Kommittén har gjort sig underriktad om att det från berörda bygder icke framförts några närmare preciserade önskemål, att järnvägarna i större utsträckning skola ombyggas till normalspår. Vid sitt utredningsarbete har kommittén ock kommit till den slutsatsen, att dylika ombyggnader för närvarande icke äro behövliga. Kommittén anser dock, att frågan om en ombyggnad ånyo bör prövas, då järnvägarna varit i statens ägo några år och erfarenhet vunnits, om förutsättningarna för en ombyggnad blivit annorlunda.

Däremot har kommittén funnit, att åtminstone den förbättringsåtgärden snarast bör vidtagas, att överföringsvagnar användas på långt flera sträckor än nu är fallet. Överföringsvagnar framföras för närvarande i stort sett endast på linjen Kimstad—Finspång. Från olika håll har inför kommittén framlagts önskemål om att överföringsvagnar måtte ställas till trafikanternas förfogande även på andra sträckor. Visserligen kunna överföringsvagnar enligt kommitténs mening långt ifrån alltid anses utgöra en lösning av omlastningsproblemet — därtill äro de alltför hindersamma i tågtrafiken och växlingsarbetet — men de kunna dock i många fall lätta trafikanternas transportsvårigheter. Kommittén anser därför liksom beträffande Smålandsjärnvägarna, att linjer, som nu icke föreslås till ombyggnad, i största ut-

sträckning böra iordningställas, så att trafik med överföringsvagnar blir möjlig.

Beträffande vissa sträckor har kommittén övervägt även andra åtgärder. En redogörelse härför lämnas i det följande.

#### *Kimstad—Finspång.*

På bandelen Kimstad—Finspång framföres en mycket stor trafik av omlastningsgods. År 1945 utgjorde denna godsmängd 53 700 ton. Det kan förväntas, att övergångstrafiken i Kimstad kommer att öka, sedan den av kommittén föranledda ombyggnaden av sträckan Åtvidaberg—Västervik blivit utförd. Pappersbruket i Skärblacka erhåller nämligen massaved bland annat från stationer närmast söder om Åtvidaberg och transporterna härav komma att förläggas via Linköping och Kimstad. En väsentlig del av övergångstrafiken i Kimstad till och från Finspång och Skärblacka ombesörjes visserligen redan nu medelst överföringsvagnar och år 1945 transporterades på detta sätt 43 700 ton vagnslastgods. Men detta transportsätt medför uppenbara olägenheter vid den trafikomfattning som här föreligger. Ett sätt att undanröja dessa olägenheter vore att inlägga treskenspår mellan Kimstad och Finspång. Emellertid ha Fiskeby aktiebolag och även Svenska turbinfabriksaktiebolaget Ljungström rest betänkligheter mot en anordning med treskenspår, framförallt på grund av omfattande omlägningsarbeten av befintliga spårssystem inom industriområdena samt besvärligheter med vagnväxlingen, som åtgärden skulle medföra. Förstnämnda företag har i stället förordat en kraftig utökning av antalet överföringsvagnar. Svenska turbinfabriksaktiebolaget Ljungström har däremot uttalat, att det helst skulle föredraga en ombyggnad till enbart normalspår. Med beaktande av industriernas invändningar mot treskenspår på denna sträcka har kommittén icke ansett sig böra föreslå denna anordning. Det andra alternativet, ombyggnad till normalspår av bandelarna Kimstad—Pålsboda eller Kimstad—Örebro, har kommittén icke funnit vara för närvarande påkallat, främst med hänsyn till att trafikomfattningen kan förväntas nedgå efter banans förstatligande genom att betydande trafikmängder överföras till normalspårsnätet redan i Kimstad och i Norsholm. Skulle förhållandena i en framtid så göra önskvärt, kan ombyggnadsfrågan då mera ingående upptagas till förnyad prövning. I nuvarande läge har kommittén icke funnit anledning föreslå annan åtgärd, än att ytterligare ett antal överföringsvagnar nyanskaffas.

#### *Fågelsta—Vadstena.*

Önskemål om anordnande av treskenspår å sträckan Fågelsta—Vadstena, 10 km, har framförts av en av Vadstena stad tillsatt kommitté. Alternativt har ifrågasatts användning av överföringsvagnar. Att märka är, att trafiken av omlastningsgods före kriget var jämförelsevis ringa mellan Fågelsta och Vadstena och uppgick år 1939 icke ens till 2 500 ton. Under krisåren har

trafiken stadigt ökat och utgjorde år 1945 9 860 ton. En betydande del av godset utgöres av spannmål. Transporterna av spannmål gingo tidigare i stor utsträckning landsvägsledes. De lokala intressena i Vadstena åsyfta ej en utveckling av staden till industriort. Deras önskemål sträcka sig icke längre än till att främja det i staden redan befintliga näringslivet och att utveckla bygdens resurser bättre än som skett. Dessa önskemål synas för närvarande i stor utsträckning kunna på ett tillfredsställande sätt tillgodoses genom användning av överföringsvagnar. Om trafikbehovet i framtiden skulle visa sig bliva så stort, att Vadstena behöver normalspårig järnväg, bör detta kunna lösas genom att inlägga treskenspår till Fågelsta.

#### *Hästholmen—Ödeshög.*

Önskemål om treskenspår på sträckan Hästholmen—Ödeshög, 5 km, ha framkommit från intressen med förankring i Ödeshög med omnejd. Detta samhälle har under senare år raskt utvecklats och hyser år 1947 en folkmängd om 1 600 personer. Industrien är samhällets viktigaste näringskälla och innefattar bl. a. mekanisk verkstad, möbelfabriker och snickerifabrik. Samhällets järnvägsförbindelser äro i fråga om persontrafiken huvudsakligen inriktade mot Vadstena; beträffande godstrafiken är huvudintresset att via Hästholmen få förbindelse med normalspårig järnväg. Omlastningen av vagnslastgods i Hästholmen — huvudsakligen gods till och från Ödeshög — utgjorde år 1939 680 ton och 1945 1 500 ton men tenderar att öka. Sålunda steg den från första halvåret 1945 till första halvåret 1947 med 35 %. Siffrorna äro dock icke rättvisande för omfattningen av Ödeshögs transporter till och från normalspåriga järnvägar. Mycket gods sändes nämligen med bil dels till närbelägna stationer vid normalspårig järnväg, dels direkt till mottagarna, allt för att undvika kostnaderna och olägenheterna med omlastning. Även om den sammanlagda godskvantiteten icke är större, än att den tills vidare kan befordras med överföringsvagnar, synes det med hänsyn till önskvärdheten att underlätta näringslivets ytterligare utveckling inom Ödeshög vara motiverat att lägga in treskenspår mellan Hästholmen och Ödeshög. Bygden skulle då få direkt normalspårsförbindelse med Mjölby, samtidigt som dess förbindelser med Vadstena kvarstodo obrutna. Medelsbehovet för anläggning av treskenspår har uppskattats till 0·3 milj. kronor. I anslutning till det anförda vill kommittén uttala sig för, att nämnda treskenspår kommer till stånd — sedan det planerade statsförvärvet av Mellersta Östergötlands järnväg genomförts — men att järnvägsstyrelsen bör få i uppdrag att närmare utreda frågan.

#### *Motala—Holmsbruk.*

I Holmsbruk, 2 km från Motala C, har vid den smalspåriga järnvägen Fornåsa—Motala växt upp flera industrier. Till en del verkställas dessa

industriens transporter på den smalspåriga järnvägen; år 1945 uppgick vagns-  
lastgodset vid Holmsbruk till över 9 000 ton, till en del frakta industrierna  
själva sitt gods på landsväg till och från Motala C för att undvika omlast-  
ning. Industrierna anse det vara önskvärt att få tillgång till normalspår.  
För järnvägen skulle en normalspårig förbindelse Motala C—Holmsbruk för-  
hindra en annars befarad trafikavledning.

På grund av bebyggelse är det omöjligt att draga fram ett särskilt normal-  
spår från statens järnvägars huvudlinje söder om Motala ström. Att inlägga  
treskenspår på nuvarande smalspårssträcka Motala C—Holmsbruk skulle  
draga med sig höga kostnader för ombyggnad av broarna över Göta kanal  
och Motala ström. Kommittén inskränker sig därför till att förorda, att  
ifrågavarande sträcka iordningställes för framförande av överföringsvagnar.

#### D. Medelsbehov och förräntning.

En redogörelse för medelsbehovet till utförande av kommitténs förslag har  
lämnats i kapitel VI, där tabellen på sid. 75 ger en sammanställning av de  
olika investeringsbeloppen. Siffrorna hänföra sig till 1939 års prisnivå, ökad  
med 40 procent. Det medelsbehov, som i tabellen redovisas för ombyggnad  
av vissa linjer till normalspår, är visserligen betydande, men kommittén vill  
framhålla, att å andra sidan kräves jämförelsevis stora kapitalbelopp för att  
vidmakthålla samma linjer i fortvarighetstillstånd. Skulle därtill banorna  
upprustas för att möjliggöra högre tåghastighet och större kapacitet, skulle  
därmed förknippat investeringsbelopp snart närma sig kostnaden för en  
ombyggnad till normalspår. Och likafullt skulle smalspårsjärnvägarnas svår-  
raste nackdel, nämligen omlastningen, kvarstå. Med beaktande av dessa  
omständigheter ter sig medelsbehovet icke hindrande för utförandet av de  
föreslagna åtgärderna. En förbättring av järnvägarna i enlighet med kom-  
mitténs förslag skulle väl även göra det möjligt att inskränka omfattningen  
av planerade vägförbättringar längs de järnvägar, som skola ombyggas. I  
varje fall ha statsmakterna numera, sedan både vägväsendet och järnvägarna  
förstatligats, möjlighet att avväga investeringarna i nämnda kommunika-  
tionsmedel på ett sådant sätt, att den största samlade nyttan för trafikom-  
rådet uppnås med minsta kapitaluppoffring. Kommittén vill också fram-  
hålla, att det framtida medelsbehovet för olika föreslagna åtgärder minskas,  
om lämpliga delar av arbetet utföras i samband med det löpande underhålls-  
arbetet. Kommittén vill i detta stycke hänvisa till en skrivelse, som kom-  
mittén den 14 december 1946 avlät till chefen för kungl. kommunikations-  
departementet, ur vilken skrivelse följande må återgivas.

»Vid en studieresa i Norge, som kommittén nyligen företog efter bemyn-  
digande av herr statsrådet, kunde kommitténs ledamöter göra flera värde-  
fulla iakttagelser och rön vid de mycket omfattande ombyggnader av smal-

spåriga järnvägar, som utförts i Norge. Den i detta sammanhang viktigaste lärdomen var, att normmännen, så snart beslut om ombyggnad av en järnvägslinje fattats, men tidpunkten för arbetets genomförande icke bestämts, omedelbart börjat att i samband med underhållet av den smalspåriga banan genomföra vissa ombyggnadsåtgärder å sådana sträckningar, där omläggning av linjen icke erfordrades. Såsom exempel må nämnas inläggning av normalspårssliprar vid slipersutbyte, breddning av järnvägsbanken vid uppgrusning, inläggning av grövre räls vid rälsutbyte etc. Merkostnaden utöver kostnaden för löpande underhåll påföres ombyggnadskontot. Det framtida medelsbehovet för själva ombyggnaden minskas därmed i motsvarande grad. Ombyggnadsarbetet rationaliseras och man undviker dubbelarbete, i det att vissa ombyggnadsarbeten helt eller delvis utföras i samband med underhållet av smalspårslinjen. Underhållet av den sistnämnda måste nämligen fortgå, ända tills övergång till normalspårdrift kan ske. Tiden för ombyggnadens verkställande kan visserligen öka genom det angivna tillvägagångssättet, men å andra sidan kan ombyggnadsarbetet igångsättas tidigare och utan större förberedelser.»

I skrivelsen hemställde kommittén därefter, att järnvägsstyrelsen måtte be- myndigas att i lämplig utsträckning ordna underhållsarbetet på de linjer, som enligt riksdagens beslut skola ombyggas, på sådant sätt att den nya materielen eller de förbättrade och reparerade anordningarna lämpligen kunde användas även vid normalspårdrift på ifrågavarande linjer.

Genom skrivelse den 7 februari 1947 erhöll järnvägsstyrelsen det av kommittén föreslagna bemyndigandet.

Kommittén förutsätter, att samma förfaringssätt beträffande utförandet av vissa ombyggnadsarbeten skall komma till användning även för här ifrågavarande järnvägar, sedan statsmakterna i princip tagit ställning till de av kommittén förordade åtgärderna.

Kommittén har tidigare uttalat<sup>1</sup>, att investeringar till ombyggnad av smalspåriga järnvägar till övervägande del icke finge antagas bliva företagsekonomiskt räntabla. I sitt betänkande rörande Blekingejärnvägarna ansåg kommittén, att medelsbehovet för en ombyggnad skulle i statens järnvägars bokföring hållas utanför det statens järnvägars kapital, som vid taxesättningen beräknas förräntat med trafikinkomster. Kommittén anser det emellertid icke vara uteslutet, att en viss partiell förräntning av det för en ombyggnad investerade kapitalet skall kunna uppnås. Senare driftkostnads-kalkyler tyda på bättre utgiftsekonomi vid normalspår än smalspår. Därtill kommer, att järnvägens omlastningskostnader äro starkt stigande. Frågan om de investerade medlen helt eller delvis skola hållas utanför statens järnvägars räntepfiktiga kapital, synes därför böra anstå tills vidare och ånyo prövas, då erfarenhet vunnits angående affärsresultatet.

Kommittén vill liksom tidigare understryka, att det bör åligga vederbö-

<sup>1</sup> Se kommitténs betänkande del I, Statens off. utredn. 1945: 7, sid. 57 o. f.

rande landsling och större städer att avgiva utfästelse om kostnadsfri upplåtelse av för ombyggnaden erforderlig mark.

Kommittén har icke för avsikt att hemställa, att ett visst kapitalbelopp nu äskas av riksdagen för verkställande av de av kommittén förordade åtgärderna. Ett fixerande av anslagsbeloppen synes i stället böra anstå, tills ombyggnadsarbetena skola genomföras. Däremot anser kommittén det vara angeläget, att statsmakterna snarast i princip taga ställning till kommitténs olika förslag.

### **E. Tidpunkt för arbetenas igångsättande.**

I de direktiv för kommitténs arbete, som angivits i statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden den 24 september 1943, förutsattes, att ombyggnadsarbetena sannolikt finge tänkas koncentrerade till tider, då konjunkturen på arbetsmarknaden påkallade en ansvällning och intensifiering av allmänna arbeten. Kommittén har ock i sina hittills avgivna förslag förordat, att anslag till ifrågavarande arbeten skulle uppföras på allmän beredskapsstat. Sedan direktiven för utredningen fastställdes, har det visat sig, att förhållandena på arbetsmarknaden utvecklats på annat sätt, än man då väntade. Såvitt nu kan bedömas torde beredskapsarbeten av större omfattning icke behöva igångsättas förrän betydligt senare än som räknades med, då kommitténs direktiv utformades. Emellertid hava numera även andra synpunkter trätt i förgrunden. Sålunda har man inom de landsdelar, som denna utredning berör och framför allt i östra Småland, starkt framhävt järnvägarnas stora betydelse för produktionen, dess upprätthållande och utveckling och tillika uttalat, att järnvägarna så att säga utgjorde nyckeln till en framtida produktionsökning. Om man önskar befrämja näringslivets lokalisering och differentiering, är det därför nödvändigt att förbättra bl. a. järnvägsväsendet i syfte att utveckla näringsliv och bebyggelse i önskvärd riktning. I Småland finnas fortfarande gynnsamma, naturliga förutsättningar för industriella utvidgningar. Det synes därför angeläget, att den be- tingelse för produktionsökning, som ligger i förbättrade järnvägskommunikationer, kommer till stånd utan onödigt dröjsmål. Ombyggnadsarbetena måste med andra ord tillmätas samma angelägenhetsgrad som andra, av det allmänna vidtagna anstalter för att öka produktionen.

Med beaktande av samtliga nu angivna synpunkter har kommittén kommit till den slutsatsen, att det sannolikt icke kommer att visa sig rationellt och i övrigt lämpligt att helt uppskjuta ombyggnadsarbetena till tider av arbetslöshet. Tvärtom kräver behovet av förbättrade kommunikationer i sydöstra Sverige ett positivt beslut, att arbetena skola igångsättas, så snart sådan tillgång på arbetskraft och material föreligger, som gör detta försvarligt.

Vid detta sitt bedömande har kommittén ingalunda förbiset de svårigheter, som det nuvarande läget på arbetsmarknaden medför för att med erforderlig arbetskraft tillgodose samhällsviktiga behov. Så länge dessa svårigheter bestå, kunna här ifrågavarande ombyggnadsarbeten givetvis icke komma till stånd, men kommittén vill dock understryka betydelsen av att mera angelägna ombyggnadsarbeten igångsättas, så snart detta utan efterlättande av ifrågavarande samhällsviktiga behov är möjligt. För att underlätta genomförandet av kommitténs olika förslag har kommittén redan i det föregående pekat på möjligheterna att utföra vissa förbättringsarbeten i samband med det löpande underhållet av banan. Därjämte vill kommittén framhålla, att underhållsarbetet vid järnvägarna är mer eller mindre säsongbetonat med uppehåll vintertid, varför banarbetare under vintersäsongen kunna sysselsättas med ombyggnadsarbeten, lämpade för denna årstid.

I detta sammanhang önskar kommittén något beröra anledningen till att kommittén nu avlämnar ett delbetänkande i stället för att uppskjuta publiceringen, tills hela arbetsprogrammet blivit genomgånget.

I de bygder, som beröras av kommitténs här föreliggande betänkande, finnas beträffande olika orter förslag till ändring av stadsplaner och kommunikationsleder, vilkas lokala utformning är beroende av järnvägarnas gestaltning och vilkas definitiva fastställande därför måste uppskjutas, tills klarhet vunnits om de smalspåriga järnvägarnas framtid. Det föreligger även risk för att markdispositioner nu beslutas, vilka vid en senare tidpunkt kunna lägga hinder i vägen för eller försvåra en ombyggnad eller en annan ändring av järnvägen. En annan och kanske viktigare omständighet är, att bygdernas representanter inför kommittén anfört angelägenheten av att beslut snarast träffas, hur det i fortsättningen skall ordnas med järnvägskommunikationerna i dessa bygder. Det har redan i det föregående nämnts, att man därvid framhåller att de smalspåriga järnvägarnas trafikområden icke kunna hävda sig vid lokaliseringen av nya industrier, på grund av att näringslivet därstädes arbetar under ett handikap, som icke har motsvarighet inom de normalspåriga järnvägarnas områden. Det har relaterats flera exempel på att smalspårsområden blivit förbigångna vid nyanläggning av industrier endast på grund av trafikförhållandena. Exempel ha också nämnts, att industrier av samma anledning flyttat från smalspåriga järnvägars trafikområden till normalspårigas.

Dessa synpunkter kunna icke avvisas. Kommittén anser, att redan framläggandet av ett förslag om järnvägsnätets framtida gestaltning inom ett visst område bör kunna giva de lokala myndigheterna vägledning vid behandling av stadsplane- och kommunikationsfrågor. Näringslivet får ock kännedom om de förbättringar av järnvägarna, som kunna ställas i utsikt — en omständighet, som torde bidraga till att lösa lokaliseringsfrågorna för dessa bygder. Slutligen förtjänar det uppmärksammas, att ju tidigare ett principbeslut kan fattas rörande ombyggnad av en smalspårig järnväg, desto

lägre blir medelsbehovet för en ombyggnad genom att ombyggnadsarbetet redan på ett tidigt stadium samordnas med underhålls- och förnyelsearbeten.

Att ett delbetänkande lägges fram rörande vissa järnvägar och att statsmakterna eventuellt fatta principbeslut om ombyggnad, innebär icke att den inbördes turordningen mellan olika företag därmed definitivt fixeras. En granskning av de olika projektens inbördes angelägenhetsgrad kan senare företagas; kommittén avser att i annat sammanhang återkomma till denna fråga.

## **F. Sammanfattning av kommitténs förslag till förbättringsåtgärder.**

Av de 1 185 km smalspåriga järnvägar, som kommittén behandlat i detta betänkande, föreslås 460 km bliva ombyggda till normalspår, nämligen linjerna Karlskrona—Kalmar—Berga, Växjö—Hultsfred, Åtvidaberg—Västervik—Hultsfred och Sävsjö—Vetlanda. Kommittén har vidare uttalat, att linjerna Torsås—Gullaboby och Spångenäs—Vimmerby, sammanlagt 34 km, framdeles helt nedläggas. Huvudparten av de linjer, som icke föreslagits till ombyggnad, har kommittén ansett böra efter hand iordningställas för att möjliggöra trafik med överföringsvagnar. Slutligen har kommittén förordat, att järnvägen Mönsterås—Fagerhult förlänges till Åseda, 19 km.

Under hänvisning till vad i detta betänkande anförts, får kommittén följaktligen hemställa, att statsmakterna på sätt år 1946 ägt rum i fråga om flertalet linjer i det s. k. Blekingenätet snarast fatta principbeslut

*att ombygga till normalspår linjerna Karlskrona—Kalmar—Berga, Åtvidaberg—Västervik—Hultsfred, Växjö—Hultsfred och Sävsjö—Vetlanda;*

*att förlänga linjen Mönsterås—Fagerhult till Åseda;*

*samt att bemyndiga järnvägsstyrelsen att förbereda och så snart tekniska utredningar föreligga, igångsätta av kommittén förordade förbättringsarbeten på övriga smalspåriga bandelar i Småland och Östergötland, på nu i enskild ägo varande järnvägar dock först sedan desamma förstatligats.*

## Särskilt yttrande av herr Palander.

Jag anser det icke möjligt att på grundval av den utredning, som 1943 års järnvägskommitté framlagt — och knappast heller på grundval av några i det *nuvarande* läget genomförbara mera vittomfattande utredningar av det slag som skulle varit önskvärda — taga ståndpunkt till de framlagda ombyggnadsförslagen. Det är min bestämda uppfattning, att ett konkret förslag rörande smalspårsproblemens lösning i här berörda trakter icke nu borde framlagts och att det — såväl ur statsmakternas som de berörda bygdernas synpunkt — skulle vara synnerligen olyckligt att i nuvarande läge fatta något för framtiden bindande principbeslut i ombyggnadsfrågan.

Jag anser det också vara min skyldighet redovisa min inställning till 1943 års järnvägskommittés fortsatta arbete. Enligt statsrevisorernas just avgivna berättelse (här citerad från Ny Tid, 16.12.1947) skulle det vara »angeläget att anlägga restriktiva synpunkter på frågan i vad mån redan pågående utredningar böra fullföljas. Härvid bör som allmän regel gälla, att fortsatt arbete ej lägges ned på projekt, som synes omöjliga att förverkliga nu eller inom överskådlig framtid. Detta blir kanske främst tillämpligt på förslag, vilkas genomförande förutsätter en mera betydande byggnadsverksamhet eller att knappa personal- och materialtillgångar tas i anspråk. Det bör också utredas om de ursprungliga förutsättningarna för utredningsuppdraget finnas kvar.» De framförda skälen mot pågående utredningars fullföljande i nuvarande läge gälla punkt för punkt järnvägskommitténs arbete vid dess hittillsvarande inriktning på omfattande järnvägsombyggnader; de skulle däremot icke gälla om kommittén inriktade sig på ett minimiprogram av under punkt 3 nedan antytt slag. Jag önskar vidare anföra som min uppfattning, att sedan kommittén med anledning av det företagna utredningsarbetet funnit förräntningsmöjligheterna för i smalspårsbyggnader investerat kapital obefintliga eller i bästa fall obetydliga och alltså i all huvudsak fått begränsa sig till att framföra s. k. samhällsekonomiska argument för ombyggnaden, har dess uppdrag — till den del detsamma ej blott skall innebära tekniska utredningar och kostnadsberäkningar utan även en värdering av olika projekt — i så hög grad ändrat karaktär samt fått en allmänt transportpolitisk, lokaliseringspolitisk och överhuvudtaget ekonomiskt-politisk inriktning, att kommitténs lämplighet för denna del av uppdraget måste ifrågasättas. I varje fall

synas förnyade direktiv med mera begränsade och preciserade uppgifter samt en bättre koordination med sådana utredningar eller statsorgan, som skapa målsättningar och förutsättningar för kommitténs arbete, vara behövliga.

Till belysning av dessa mina ståndpunkter må följande synpunkter anföras.

### 1. Tidpunkt för förslagets framläggande.

Järnvägskommitténs förslag går i stort sett ut på en omfattande ombyggnad av smalspåriga järnvägar i eller utgående från östra Småland, medan däremot relativt oväsentliga förändringar anses behövliga för det smalspåriga östgötanätet. Kommittén har tidigare (1945) framlagt dels ett principbetänkande, dels ett förslag till ombyggnad av de smalspåriga Blekingebanorna. Hittills har kommittén icke framlagt förslag, eller tagit ståndpunkt till frågor rörande betydande kvarstående smalspårskomplex, varibland Västgötabanorna, Roslagsnätet, linjen Falkenberg—Limmared m. fl.

När järnvägskommittén år 1943 tillsattes, fanns två vägande skäl för att skyndsamt utreda frågan om de smalspåriga Blekingebanornas eventuella breddning till normalspår. Den speciella spårvidden vid dessa banor samt det trängande behovet att inom kort tid nyanskaffa rullande materiel för desamma gjorde det önskvärt att få en uppfattning om huruvida, eller i vilken utsträckning, denna spårvidd i fortsättningen skulle bibehållas. Vidare arbetade den statliga ekonomiska politiken då med prognoser för den ekonomiska utvecklingen närmast efter kriget, vilka uppfattade en arbetslöshetsperiod kort efter kriget såsom relativt sannolik. Det var följaktligen angeläget att i god tid ha utrednings- och förberedelsearbetena utförda för sådana arbetsobjekt, som kunde ifrågakomma som beredskapsarbeten, och det var närmast i denna form som ombyggnaden av smalspåriga järnvägar tänktes utförd. Det var alltså i den då föreliggande situationen motiverat att framlägga förslag rörande Blekingebanornas framtida ställning, trots att den bakomliggande utredningen i dåvarande läge givetvis icke kunde ge någon klar bild av trafiksituationens utveckling efter kriget.

Efter framläggandet av betänkande rörande de smalspåriga Blekingebanorna beslöt 1943 års järnvägskommitté framlägga förslag rörande de återstående smalspåriga järnvägarna först i ett sammanhang. Jag anser, att inga bärande skäl framlagts för att motivera det avsteg från sagda principiellt riktiga ståndpunkt, som det separata framförandet av här föreliggande förslag rörande Smålands- och Östergötlandsbanorna utgör. Ingetdera av de skäl, som motiverade ett snabbt ståndpunktstagande rörande järnvägarna i Blekinge, d. v. s. det drifttekniska eller det sysselsättningspolitiska, föreligger nämligen beträffande dessa järnvägar i den nuvarande situationen. Däremot finns det ett mycket bärande skäl för att icke nu framlägga förslag till, och begära principbeslut rörande sådana omfattande och på lång sikt

bundna investeringar, som smalspårsombyggnader utgöra, i de ännu pågående förskjutningarna efter krigstidens omvälvningar. Dessa göra det omöjligt att uppställa ens ungefärliga prognoser rörande trafiken på de smalspåriga järnvägarna med och utan en ombyggnad. Att betydande och med hänsyn till sin framtida riktning och styrka ovissa förskjutningar av smalspårsbanornas godstrafikvolym äro under gång framgår bl. a. av betänkandets tabeller 5 A och 6 (sid. 47). Vagnslasttrafiken för de smalspåriga Smålandsbanorna utvisade sålunda för första halvåret 1947 en tillbakagång i jämförelse med det bästa av motsvarande halvår 1945 eller 1946 med mellan 18·4 och 34·2 %. Trafiksituationen kan m. a. o. åtminstone tänkas undergå så snabba förändringar, att planer, som i det nuvarande läget kunde förefalla rationella, redan efter några år, och innan det ännu hunnit bli aktuellt att sätta dem i verket, komma att mycket dåligt motsvara de då lämpligaste lösningarna av föreliggande trafikproblem. Jag anser det alltså direkt oriktigt, att i nuvarande situation framlägga ett betänkande med konkreta förslag rörande vissa järnvägars ombyggnad, och jag skulle anse det i hög grad olyckligt, om statsmakterna i nuvarande transportekonomiskt oklara situation på basis av en otillfredsställande utredning fattade några sådana principbeslut, som kunde verka bindande på deras framtida handlingsfrihet.

## 2. Angelägenhetsgradering.

Som av det följande framgår, känner jag mig i många hänseenden starkt skeptisk beträffande värdet av 1943 års järnvägskommittés fortsatta arbete, åtminstone i den mån detsamma bedrives i isolering från övrigt statligt utredningsarbete samt utan närmare anslutning till den statliga ekonomiska politikens allmänna målsättningar. Det förefaller mig dock som om ett enligt utredningens ursprungliga intentioner vid en senare tidpunkt, då trafikens efterkrigsutveckling i viss mån hunnit stabilisera sig, framlagt betänkande rörande samtliga smalspåriga järnvägar (exkl. Blekingejärnvägarna) skulle kunna haft ett icke oväsentligt värde för statsmakterna såsom en lista på tänkbara beredskapsarbeten vid eventuellt uppkommande arbetslöshets-situationer. Det tycks ju också närmast vara ett arbete av detta slag som var förutsatt, när kommittén år 1943 tillsattes. I direktiven anföres nämligen att det vore »önskvärt att frågan om behovet av och förutsättningarna för ev. ombyggnadsåtgärder underkastas en åtminstone preliminär prövning i ett sammanhang jämväl beträffande andra mer betydande smalspårsbanor än Blekingenäätets. Resultaten av denna prövning böra sammanföras i en i stora drag utformad på nödiga kostnadsberäkningar baserad preliminär plan, ägnad att tjäna till ledning för de ansvariga myndigheternas och statsmakternas framtida politik — — —». Direktiven förutsätta vidare att »turordningen — — — för ombyggnadsarbetenas utförande» givetvis skulle »bestämmas under beaktande — — —, av olika linjers trafikstyrka och efter en

avvägning mellan arbeten av ifrågavarande art och andra anläggningsföretag» inom järnvägsområdet.

En sådan samlad utredning av förhållandena vid samtliga smalspåriga järnvägar — med en gradering inbördes av de olika länkbara ombyggnadernas angelägenhetsgrad enligt utredningens uppfattning — skulle kunna tjäna som en prioritetslista för smalspårsombyggnader samt underlätta statsmaktens urval av lämpliga arbetsobjekt under en arbetslöshetsperiod. Huruvida de enskilda ledamöterna av järnvägsutredningen hade den subjektiva uppfattningen, att en viss ombyggnad borde ske, hade i detta fall mindre betydelse, och ett samlat betänkande skulle ha sitt värde just genom att det ålade ledamöterna ett tvång att efter så objektiva grunder som möjligt inbördes värdesätta de olika ombyggnadsprojekten. En dylik gradering skulle kanske för många ledamöter med hänsyn till de förefintliga lokala intressenas styrka på detta område ha varit en obehaglig plikt, men det är först genom att utföra en sådan gradering, som järnvägskommittén kan sägas ge statsmakterna en behövlig hjälp vid handläggningen av hithörande problem.

I det nu framlagda betänkandet framföres ombyggnadsförslag för ett flertal järnvägar. Man torde utan tvekan kunna säga, att de framförda projekten ha ett mycket ojämnt värde, så att vissa av desamma borde ha en helt annan plats på en prioritetslista än de övriga. Kommittén har emellertid så omsorgsfullt undvikit att kollidera med lokala intressen, att densamma på detta stadium uttryckligen avstår från varje inbördes gradering av de olika arbetsobjekten. Den är endast villig att i framtiden komma med förslag rörande den lämpligaste ordningen *i tiden* för de olika banornas ombyggnad. Trots denna brist på angelägenhetsgradering framlägges nu förslaget för statsmakterna, vilka förutsätts **skola** acceptera detsamma i dess helhet. Om det skulle ifrågakomma att acceptera förslaget men en nedprutning av detsammans omfattning av kostnadsskäl vore nödvändigt, lämnar alltså kommitténs förslag ingen som helst **antydning om** vilka delar av detsamma, som under sådana förhållanden vore mest angelägna att få genomförda. Trots mitt principiella motstånd mot framläggandet av ett förslag i nuvarande läge och mot ett bindande principbeslut med anledning av detsamma, anser jag det nödvändigt att också framhålla förslagets underlåtenhet, att ur angelägenhetssynpunkt gradera de olika ombyggnadsarbetena, vilka icke förenas av något sådant inbördes ekonomiskt eller tekniskt samband, som skulle **omöjliggöra** enskilda delars utbrytande.

### 3. Minimiprogram.

Så som förutsättningarna för 1943 års järnvägskommittés arbete nu ligga till, anser jag att den naturligaste inriktningen av kommitténs arbete skulle ha varit, att i första hand inrikta sig på ett under nuvarande förhållanden och på kort sikt realiserbart minimiprogram, avsett att avhjälpa de mest på-

fallande av det befintliga transportsystemets brister. Om kommittén för Smålands- och Östergötlandsjärnvägarnas del framlagt ett dylikt minimiprogram före sitt enligt direktiven avsedda slutbetänkande med »preliminär plan, ägnad att tjäna till ledning för — — — statsmakternas framtida politik», hade detta enligt min uppfattning varit mycket välmotiverat. När den nu i stället inriktat sig på att — utbrutet ur sitt större sammanhang — framlägga ett separat förslag för dessa bygder, avseende omfattande och mycket kapitalkrävande förändringar, vilkas realiserande i varje fall endast är tänkbart på en mycket obestämd och sannolikt avlägsen framtida tidpunkt, har utsikten till snara — ehuru icke så omfattande — förbättringar närmast eliminerats. Den nedan (under punkt 7) antydda möjligheten till omlastningsteknikens rationalisering är endast en av många sådana på förhållandevis kort sikt realiserbara möjligheter att minska nu bestående olägenheter. Ser man saken ur de berörda bygdernas synpunkt synes det mig därför tvivelaktigt, huruvida dessas intressen genom kommitténs uppläggning av sitt utredningsarbete på bästa sätt beaktats.

#### 4. Ombyggnadsargumenten.

Som i direktiven för 1943 års järnvägskommitté framhålles, »måste utredningen göras allsidig och förutsättningslös». »Icke blott trafiktekniska och järnvägsekonomiska förhållanden böra sålunda prövas, utan jämväl näringspolitiska samt allmänt ekonomiska förutsättningar för och verkningar av en ombyggnad måste underkastas skärskådande.» De ekonomiska argumenten för smalspårsombyggnader skulle alltså kunna uppdelas i två grupper med helt olika innebörd, nämligen å ena sidan järnvägsekonomiska, å andra sidan samhällsekonomiska. Med samma innebörd men med en annan terminologi skulle man kunna skilja mellan företagsekonomiska räntabilitetsargument och allmänt ekonomiskt-politiska argument.

Före kommitténs tillkomst och under dess första arbetsperiod räknade man nog mera allmänt med en viss styrka hos de järnvägsekonomiska skälen till ombyggnader. Kommittén konstaterade emellertid i sitt första betänkande (S. O. U. 1945: 7, sid. 57), att medan det för investeringar vid statsbanorna »såsom allmän regel gäller, att dessa anläggningar skola vara så inkomstbringande, att det nedlagda kapitalet skall kunna förräntas», finner man däremot att »de investeringar för en ombyggnad eller en genomgripande förbättring av smalspåriga järnvägar, varom här är fråga, äro till övervägande delen icke direkt räntabla och skulle därför, om enbart företagsekonomiska synpunkter finge vara avgörande, icke komma till utförande». Investeringen skulle dock enligt kommittén kunna »betraktas som ur allmän synpunkt motiverad, om den för samhället medför — — — fördelar». I sitt nu framlagda betänkande (sid. 109) snarast skärper kommittén sitt tidigare omdöme att förräntningen kan väntas bli otillräcklig. Den anser det nu

»icke vara uteslutet, att en viss partiell förräntning — — — skall kunna upp-  
nås»; skärpningen i omdömet har skett trots nu framlagda fördelaktigare  
driftskalkyler och trots att de omlastningskostnader, som skola elimineras,  
visat sig stigande.

Utredningsarbetets allmänna förutsättningar har alltså i icke oväsentliga  
hänseenden förändrats genom att eventuella ombyggnadsförslag till alldeles  
övervägande del måste motiveras med s. k. samhällsekonomiska argument,  
vilka på ett komplicerat men intimt sätt sammanhånga med en rad frågor  
berörande den allmänna transportpolitiken, lokaliseringspolitiken och övriga  
ekonomiska politiken. Den närmare betydelsen härav beröres nedan.

Även om jag liksom kommittén håller det för troligt att endast mera säl-  
lan någon större del av ombyggnadskostnaderna kan väntas bli förräntad,  
finner jag det dock nödvändigt att hithörande problem alltid i första hand  
fullständigt analyseras ur transportföretagets synpunkt. Kommittén fram-  
lägger icke någon räntabilitetsberäkning för sina ombyggnadsförslag och  
även diskussionen av den företagsekonomiska synpunktens innebörd skulle  
kunna ha varit betydligt mera uttömmande. Några antydningar om de rikt-  
ningar, i vilka analysen av ombyggnadernas inverkan på det statliga järn-  
vägsföretagets ekonomi bör insättas, lämnas i följande punkt.

### 5. Företagsekonomiska synpunkter.

Ur järnvägsföretagets synpunkt betyder ombyggnaden av en bana till nor-  
malspår i stort sett en viss ökning av driftskostnaderna för själva trafik-  
rörelsen men däremot ett bortfall av omlastningskostnaderna å övergångs-  
stationerna till annan spårvidd. Om någon nettovinst i vissa fall blir resul-  
tatet av dessa två motsatta förändringar av kostnaderna, blir densamma  
dock ytterst obetydlig och kan icke förränta någon nämnvärd del av om-  
byggnadskostnaderna. Vid ombyggnad av smalspåriga banor med speciellt  
strategiskt läge inom det för övrigt normalspåriga nätet, vilket gör dem  
lämpliga för genomgångstrafik, kan dessutom en ombyggnad tänkas lämna  
kostnadsvinster för järnvägssystemet i dess helhet genom möjligheten att  
leda gods över den nu normalspåriga banan i stället för över mera kost-  
samma omvägar. Eventuellt uppkommande vinster av detta slag ha icke när-  
mare utretts av järnvägskommittén, och det förefaller för de i nu framlagda  
betänkande berörda smalspåriga banorna knappast vara sannolikt, att några  
sådana vinster av större omfattning skulle kunna uppkomma.

De väsentligaste möjligheterna till vinster ur järnvägsföretagets synpunkt  
av en breddning ligga emellertid på intäktsidan. Om den ombyggda bandelens  
intäkter i framtiden kunna väntas bli större, än de skulle ha varit om banan  
icke hade ombyggt, måste dessa ökade trafikintäkter sägas vara en följd av  
ombyggnaden. Av det sagda framgår, att trafikvinsterna i samband med en  
banbreddning givetvis icke angivas av skillnaden mellan ett visst framtida

års trafik och den trafik man hade före ombyggnadstillfället utan mätas av skillnaden mellan ett visst framtida års trafik och den trafik man vid samma tillfälle skulle kunna ha väntat sig, om banan icke ombyggts. Även om trafiken på en järnväg efter ombyggnaden skulle sjunka, visar detta alltså icke, att ombyggnaden icke givit upphov till en trafikökning. Trafikminskningen skulle nämligen kunna ha varit ännu större, om ombyggnad icke skett. En ombyggnad kan alltså ur järnvägsföretagets synpunkt i dylika fall betraktas som ett försvar mot den trafikavledning till andra företag eller trafikminskning av andra skäl, som utan ombyggnad skulle ha kommit till stånd.

Anledningarna till en normalspårig järnvägs större konkurrenskraft äro tillräckligt utförligt återgivna i 1943 års järnvägskommittés första betänkande och behöva icke här närmare beröras. De trafikökande konsekvenserna av övergången till normal spårvidd kunna lämpligen uppdelas i två klasser, vilka vi kunna beteckna »statiska» och »dynamiska».

Med »statiska» trafikökningar vid järnvägsbreddning avses här sådana, som uppkomma även om näringslivet i de berörda bygderna till sin produktionsomfattning och produktionsinriktning blir opåverkat av spårviddsförändringen men då järnvägstrafiken ökar genom att trafikanterna återgå från, resp. övergå från, andra trafikmedel såsom bilar eller sjöfart. Järnvägen får m. a. o. i dessa fall ökad trafik på grund av ökad konkurrenskraft genom i vissa hänseenden högre transportstandard och framför allt genom möjligheten att erbjuda direkta transporter över obruten spårvidd. Järnvägens vinst av denna överledning av trafik från andra trafikmedel blir lika med ifrågavarande trafikintäktsökning minus gränskostnaderna för att utföra den ökade trafiken.

Vid beaktandet av de järnvägsekonomiska synpunkterna är det emellertid av största vikt att observera, att smalspårsombyggnader äro aktuella endast för i statens järnvägars hand befintliga smalspåriga banor, och att ekonomiska frågor rörande förhållandena vid en ombyggd bandel icke kunna betraktas endast med hänsyn till ombyggnadens inverkan på trafikintäkter och driftskostnader vid denna bandel själv utan måste ses i sitt sammanhang med de ekonomiska förhållandena inom hela det statliga svenska järnvägsnätet, d. v. s. numera praktiskt taget hela det svenska järnvägssystemet. Dessa vidare hänsyn till verkningarna av en enda bandels spårviddsförhållanden också på järnvägsnätet i övrigt skapa för de nu diskuterade »statiska» trafikökningarna större fördelar att gottskrivs ombyggnaden, än man i första hand skulle vänta. För de genom ombyggnaden tillkomna trafikökningar, som endast beröra den ombyggda bandelen, kunna trafikökningarnas storlek med bestämdhet konstateras. Om emellertid trafikökningar uppkomma genom avledning från andra trafikmedel, och de tillkomna transporterna framgå såväl över den ombyggda smalspårsbanan som dessutom längre sträckor över anslutande normalspåriga linjer, skulle vid en vanlig uppdelning efter sträckornas längd av de sålunda till statsbaneföretaget i sin

helhet influtna trafikintäktsökningarna dessa till en för liten del bliva gottskrivna ombyggnadsföretaget. I dylika fall måste man nämligen räkna med, att statens järnvägar kan göra en trafikvinst, som helt förorsakats av ombyggnad av en enskild bandel, även för den del av trafikökningen som framgår över icke ombyggda banor. Den totala företagsekonomiska vinsten av en dylik trafikökning skulle bli lika med trafikintäktsökningen i sin helhet minus gränskostnaden för trafikökningen på den förut smalspåriga bandelen minus gränskostnaden för trafikökningen på övriga berörda banor. Eftersom man kan vänta sig, att trafikens gränskostnader äro särskilt låga på de delar av det normalspåriga nätet, som äro elektrifierade, skulle genom ombyggnad av anslutande smalspåriga linjer till normalspår uppkomma trafikökningar inom det elektrifierade nätet kunna väntas ge betydande tillskott till statens järnvägars samlade vinst.

Det är givetvis önskvärt att få en så fullständig bild som möjligt av bärkraften hos de företagsekonomiska (järnvägsekonomiska) argument, som kunna föreligga för smalspåriga banors ombyggnad till normalspår. Även om synpunkten, att de smalspåriga järnvägarna utgöra tillförsellinjer till de normalspåriga, framförts i betänkandet (sid. 90), har den närmare ekonomiska innebörden av sagda argument icke utretts. Det synes mig angeläget, att en sådan utredning kommer till stånd. En åtminstone grov redovisning av samtrafiken mellan de av ombyggnadsförslagen berörda smalspåriga järnvägarna och de normalspåriga järnvägarna med hänsyn till transporterernas inriktning och uppdelning på olika avståndsklasser bör givetvis kunna presteras. Efter framläggandet av 1943 års järnvägskostnadsutrednings betänkande, vilken kan väntas inom en snar framtid, bör det också finnas en möjlighet att närmare uppskatta gränskostnaderna för trafikökningar på såväl de till ombyggnad föreslagna linjerna som på de anslutande linjer, på vilka den ökade trafiken kan väntas framgå. Jag finner det icke alls osannolikt, att varje sådan nytillkommande trafik, särskilt om denna inflyter på elektrifierade linjer, kan visa sig giva statens järnvägar ett betydande nettovinsttillskott, vilket alltså bidrager till förräntningen av smalspårsbanornas ombyggnadskostnader.

Bedömningen av frågan huruvida en »statisk» trafikökning av det här avsedda slaget kan väntas lämna något större nettovinsttillskott till statens järnvägars rörelse beror emellertid icke endast av vinsten per ton av trafikökningen utan också av den tänkbara trafikökningens storlek. För bedömningen av den senare finnes emellertid knappast något användbart material, och 1943 års järnvägskommitté synes icke heller vilja göra gällande, att de tänkbara trafikökningarna av detta slag skola bli av en mera betydande omfattning. En mera konkret prognos beträffande de möjliga »statiska» trafikökningarna genom ombyggnader kan icke uppgöras utan en närmare analys av såväl den nu framgående järnvägstrafikens art som av den trafik till och från smalspårsområdena, som går eller kan väntas gå med bil eller sjöfart,

ävensom i vilken utsträckning valet av trafikmedel kan tänkas bli påverkat av järnvägarnas spårvidd. Jag anser de föreliggande trafikpolitiska problemen vara av tillräckligt stor vikt för att motivera en dylik närmare analys av trafikens sammansättning och konkurrensförhållanden. Först därigenom kan ett underlag erhållas för bedömning av vilken trafikavledning från andra trafikmedel till järnvägen, som kan erhållas genom en ombyggnad, resp. vilken ytterligare trafikavledning från järnvägen till andra trafikmedel, som genom en ombyggnad kan undvikas. En verklig uppskattning av det järnvägsekonomiska argumentets kvantitativa betydelse skulle sålunda kunna erhållas.

De, som i en ombyggnad av de smalspåriga järnvägarna till normalspår se en väsentlig faktor till en höjning av effektiviteten hos näringslivet i de berörda bygderna, vänta sig emellertid en trafikökning för de ombyggda banorna framför allt genom en kvantitativ tillväxt, möjligen också genom en förändrad produktionsinriktning, för detta näringsliv. De trafikökningar, som av dessa anledningar skulle kunna uppkomma, kunna vi beteckna såsom »dynamiska», emedan de betingas av de ytterligare utvecklingsmöjligheter hos berörda bygders näringsliv, som ombyggnaderna skulle kunna åstadkomma. Även om man skulle acceptera antagandet av en mera betydande sådan »dynamisk» effekt av en järnvägsombyggnad, är det emellertid synnerligen tveklöst, huru densamma bör bedömas ur den rent företagsekonomiska (järnvägsekonomiska) synpunkt, vars innebörd i detta sammanhang närmare preciseras. Järnvägsombyggnaderna kunna icke sägas skänka nya värden åt ekonomiska resurser, som förut icke kunnat utnyttjas. Däremot kunna de skapa förbättrade produktionsförhållanden i de bygder, som beröras av ombyggnaderna samt därigenom framkalla relativa förskjutningar av lokaliseringsfaktorerna för produktionen inom landet. Detta kan alltså förorsaka en ökning av produktionen inom de förutvarande smalspårsområdena, antingen genom produktionsökningar inom de redan befintliga företagen eller genom tillkomsten av nya företag inom sagda bygder. Saken får emellertid icke uppfattas så, som om den inom smalspårsområdena ökade eller nytillkomna produktionen icke alls skulle förekommit inom landet, för den händelse ombyggnaderna icke skett. Med den stagnerande befolkning, som vi måste räkna med i framtiden, samt då man också får räkna med en sannolikt mer eller mindre full sysselsättning av våra produktiva resurser, måste en ökning av produktionen i vissa bygder medföra en motsvarande minskning, resp. ett motsvarande bortfall av annars förväntad ökning, inom andra bygder. Mot den »dynamiska» trafikökningen i de ombyggda banornas trafikområden måste alltså svara trafikbortfall, resp. minskade trafikökningar, inom andra delar av vårt land. För hela järnvägssystemets del är det alltså ovisst, om smalspårsombyggnaderna verkligen komma att tillföra det samma några nettoökningar av trafikvolymen. Detta skulle endast ske, om produktionens relativa koncentring till de förutvarande smalspårsområdena

antingen leder till en ökad användning av järnvägstransport i stället för bil- och sjötransport i förhållande till vad annars skulle skett, eller till att produktionens lokalisering till smalspårsområdena ökar avstånden från råvarukällor och marknader och därför gör densamma mera transportkrävande. Även om en total transportökning för järnvägssystemet skulle komma till stånd, vilket ingalunda är säkert, följer emellertid icke därav med nödvändighet, att nettovinsten av järnvägsrörelsen ökas. Denna beror nämligen såväl av gränskostnaderna för trafiken vid de järnvägar, som komma att förlora trafik genom lokaliseringsförflyttningen, som av gränskostnaderna vid de ombyggda förutvarande smalspårsbanorna. Särskilt om minskningarna skulle gå ut över trafiken på elektrifierade stamlinjer med deras låga gränskostnader för att i stället ledas till mera trafiksvaga ånglinjer med betydligt högre gränskostnader, kan den genom lokaliseringsförskjutningen uppkomna trafikförändringen mycket väl vara förenad med betydande kostnadsökningar för järnvägsnätet i sin helhet. Även om, vilket som nämnts icke är säkert, den genom ombyggnaderna förorsakade förskjutningen av produktionens lokaliseringsstruktur skulle föranleda en nettoökning av järnvägstrafiken, är det alltså på grund av de med trafikförskjutningen i vissa fall sammanhängande kostnadsökningarna icke säkert, att denna skulle medföra en nettovinst för järnvägsrörelsen.

Det framgår av det sagda, att de »dynamiska» trafikökningarna genom smalspårsombyggnader äro synnerligen svåra att bedöma med hänsyn till sina företagsekonomiska verkningar för järnvägsrörelsen. Även om en ombyggnad skulle ha en betydande »dynamisk» effekt på näringslivet i de berörda bygderna, är det ytterst ovisst, hur denna effekt skall bedömas ur hela järnvägsföretagets rent företagsekonomiska synpunkt. Det finns skäl, som tala för att densamma snarare blir negativ än positiv. Med hänsyn till ovissheten på denna punkt, och till att effekten med all sannolikhet icke kan bli särskilt stor i någondera riktningen, förefaller det riktigast utgå ifrån att ombyggnadens »dynamiska» effekt på näringslivet i de berörda bygderna är utan egentligt inflytande på ombyggnadsfrågans bedömande ur rent järnvägssekonomisk synpunkt.

Även en mycket optimistisk inställning beträffande järnvägsombyggnadernas tänkbara inverkan på utvecklingsmöjligheterna hos bygdens näringsliv skapar alltså icke några argument för ombyggnad, så länge frågan betraktas endast ur företagsekonomisk (järnvägssekonomisk) synpunkt.

För fullständighetens skull bör vid diskussion av företagsekonomiska synpunkter på smalspårsombyggnader också påpekas, att smalspårsombyggnader givetvis endast utgöra en möjlig lösning inom det statliga järnvägsföretagets ram av de för speciella bygder föreliggande transportproblemen. En fullständig analys av transportproblemet ur företagsekonomisk synpunkt måste därför givetvis också beakta verkningarna av andra handlingsalternativ, upprustningar och tekniska förbättringar på befintliga banor, ändrade

linjesträckningar, nedläggande av vissa bandelar, förbättrade omlastningsanordningar, järnvägstrafikens ersättande av eller kompletterande med biltrafik m. m. En rent järnvägsekonomisk bedömning av ett föreliggande trafikproblem kan givetvis leda till, att man ur företagets synpunkt önskar giva företräde åt någon av de exemplifierade lösningarna framför en ombyggnad av smalspåriga järnvägar till normalspår.

1943 års järnvägskommitté har helt och hållet underlåtit att diskutera — ur företagsekonomisk eller samhällsekonomisk synpunkt — flera viktiga möjligheter av det antydda slaget. Den håller sig i all huvudsak till frågan om smalspåriga järnvägars breddning. Men eftersom en sådan icke — som ovan anförts — kan motiveras ur företagsekonomiska synpunkter, kommer utredningens väsentliga argument för smalspårsombyggnader att hänföra sig till det s. k. samhällsekonomiska planet. Ordet samhällsekonomisk har stundom i den trafikpolitiska diskussionen fått tjäna som en allmän trollformel utan närmare preciserat innehåll, vilken tillgripes då räntabilitetsargument för en viss åtgärd icke kunna erhållas. Genom en granskning av texten i betänkandet kan man emellertid få en viss uppfattning om vilket innehåll järnvägskommittén närmast anser sig kunna ge åt de framförda samhällsekonomiska argumenten.

## 6. Av kommittén anlagda samhällsynpunkter.

Kommitténs ombyggnadsargument av mer eller mindre utpräglat samhällsekonomisk karaktär framföras i betänkandet på skilda ställen och i ganska spridd ordning. För att få en överblick över desamma är det därför lämpligt att sammanställa de olika argumenten under systematiska rubriker.

### 1. Rättviseargument.

Utredningen påpekar (sid. 86), att »hela sydöstra Sverige (är) i sämre ställning i fråga om järnvägskommunikationerna än flertalet bygder i södra och mellersta Sverige» samt erinrar om att »bygderna själva fått anlägga och bekosta järnvägssystemet och lämnats utanför det statliga järnvägsbyggnandet». Vidare framhålles (sid. 80), att »sidolinjer eller bibanor — — — allt framgent få vidkännas en sämre transporttjänst i jämförelse med trafikanterna på huvudlinjerna» och trafikanternas »starka krav — — — på — — — ett effektivt bidrag — — — i dessa bygder», där »staten hittills icke behövt göra några nämnvärda investeringar i transportväsendet» samt slutligen att »dessa bygder icke i all framtid böra ställas i efterhand beträffande järnvägsväsendet».

På gränsen till nästa typ av argument, de lokaliseringspolitiska, står framhållandet (sid. 88) av bygdens »dåliga järnvägsförbindelser, vilket säkerligen varit en bidragande orsak till att näringslivet i dessa trakter icke nått den utveckling, som med hänsyn till områdets naturliga förutsättningar eljest bort kunna påräknas».

## II. Lokaliseringspolitiska argument.

Karakteristisk för en mycket deciderad uppfattning hos utredningen är följande tes (sid. 89): »Erfarenhetsmässigt har visat sig, att biltrafiken i regel icke skapar bebyggelse och aldrig i samma utsträckning som järnväg.» Ett befolkningsbalans- och decentraliseringsargument framföres på följande sätt (sid. 92): » — — — rationalisering av jordbruket (leder till) avfolkning av landsbygden.» Därför kräves på grund av »icke minst sociala skäl — — — en mera utvecklad och differentierad industriell verksamhet på landsbygden». För att kunna lösa detta »industriens lokaliserings- och differentieringsproblem» måste man följaktligen »lillgodose landsbygdens transport-behov».

I samband med refererandet av uppfattningar i de landsdelar, som beröras av ombyggnadsförslagen, framför utredningen lokaliseringspolitiska synpunkter, vilka tydligen också äro dess egna. Man har »inom de landsdelar, som denna utredning berör och framför allt i östra Småland, starkt framhävt järnvägarnas stora betydelse för produktionen, dess upprätthållande och utveckling och tillika uttalat, att järnvägarna så att säga utgjorde nyckeln till en framtida produktionsökning. Om man önskar befrämja näringslivets lokalisering och differentiering, är det därför nödvändigt att förbättra bl. a. järnvägsväsendet i syfte att utveckla näringsliv och bebyggelse i önskvärd riktning. I Småland finnas fortfarande gynnsamma, naturliga förutsättningar för industriella utvidgningar. Det synes därför angeläget, att den betingelse för produktionsökning, som ligger i förbättrade järnvägskommunikationer, kommer till stånd utan onödigt dröjsmål. Ombyggnadsarbetena måste med andra ord tillmätas samma angelägenhetsgrad som andra, av det allmänna vidtagna anstalter för att öka produktionen.» (Sid. 110.) Det anföres strax därefter (sid. 111), att de berörda bygdernas representanter »framhåller att de smalspåriga järnvägarnas trafikområden icke kunna hävda sig vid lokaliseringen av nya industrier på grund av att näringslivet därstädes arbetar under ett handikap, som icke har motsvarighet inom de normalspåriga järnvägarnas områden». Utredningen anför vidare som sin åsikt, att om genom ett principbeslut om ombyggnad »näringslivet får kännedom om de förbättringar av järnvägarna, som kunna ställas i utsikt», skulle dylika förväntningar »bidraga till att lösa lokaliseringsfrågorna för dessa bygder».

## III. Valuta- och självförsörjningsargument.

Dessa icke med nödvändighet identiska argument ha sammanblandats vid påpekandet (sid. 90) av att järnvägen är »oberoende av utländska förnödenheter för driften. Däremot är bilismen påfrestande för vår betalningsbalans gentemot utlandet. Vårt land fick under krigsåren erfara risken av att lita till fortskaffningsmedel, beroende av utländsk försörjning».

Av de olika mera allmänna eller samhällsbetonade argument, som järnvägskommittén framför, är det framför allt rättviseargumenten (eller man kanske bättre kunde rubricera dem jämlikhetsargumenten) och de lokaliseringspolitiska argumenten, som jag har anledning att med hänsyn till sin innebörd närmare granska.

Om man alls såsom argument för statliga utgifter till förbättrande av en viss landsdels transportförhållanden skall kunna anföra, att densamma ur transportsynpunkt är sämre tillgodosedd än andra, i det ena eller i det andra hänseendet likartade landsändar, förutsätter detta, att man uppställt som målsättning att uppnå en viss grad av likformighet, eller en viss minimistandard, beträffande transportväsendet inom landets olika delar. Att en sådan målsättning, på lämpligt sätt formulerad, skulle vara fullt rimlig, vill jag inte på något sätt förneka. Rent personligen anser jag vidare mycket starka skäl tala för att avsevärda rationaliseringar och förbättringar genomföras beträffande sydöstra Sveriges i många hänseenden eftersatta trafikapparat. Den subjektiva inställningen hos kommitténs ledamöter i detta hänseende finner jag emellertid vara utan relevans. Järnvägskommittén borde i detta hänseende haft möjlighet stödja sig på en åtminstone någorlunda klart formulerad allmän målsättning för den statliga kommunikationspolitiken med hänsyn till dess krav på lokal eller regional utjämning av transportstandarden. Att en sådan icke finnes formulerad och att någon klar målsättning knappast hittills kan utläsas genom studiet av de offentliga organens handläggning av lokala transportproblem, måste man konstatera med beklagande. Klarare linjer i detta hänseende äro av nöden; det skulle bidra till konsekvens och effektivitet i den statliga transportpolitiken och sannolikt också i viss mån till att avlägsna många bygders missnöjesanledningar.

I frånvaro av mera bestämda, utifrån givna målsättningar förefaller det fullt rimligt, att 1943 års järnvägskommitté framför och tolkar de anledningar till missnöje vid jämförelse med andra orter och bygder, som framkommit från smalspårsområdena. I detta sammanhang träda de olägenheter, som omlastningen av vagnslastgodset medför, helt i förgrunden. Eliminierandet av densamma skulle med andra ord vara det villkor, som i första hand borde vara uppfyllt för att smalspårsområdena skulle kunna anses vara i transporthänseende jämställda med övriga bygder. Rättviseargumentet skulle alltså fordra omlastningens avlägsnande för att det näringsliv och den befolkning, som nu finnas i smalspårsområdena, skulle bli jämställda med övriga bygders. I den mån man därutöver genom att avskaffa vagnslastomlastningens olägenheter kan locka ny industri eller handel till dessa bygder gäller dessutom ett lokaliseringspolitiskt argument.

Om vi först betrakta ombyggnader av smalspåriga järnvägar såsom motiverade av att omlastningarna måste avlägsnas för att det i bygderna redan befintliga näringslivet icke skall komma i en ofördelaktig särställning, ses frågan alltså ur rättvisesynpunkt. Hur en bristande jämlikhet skall elimine-

ras, det vill säga vilka åtgärder som kunna rekommenderas, blir givetvis i detta som i alla liknande fall dels en fråga om vilka slag av åtgärder, som äro möjliga, samt om deras relativa effektivitet, dels en fråga huruvida kostnaderna stå i rimlig proportion till de olägenheter, som skola avlägsnas.

### 7. Omlastningsvinster och ombyggnadskostnader.

Det torde för många slag av produktion och handel vara alldeles riktigt att under nuvarande förhållanden tillmäta omlastningarna av vagnslastgods en avsevärt hämmande inverkan på verksamheten. Men därmed är icke sagt, att varje bortfall av omlastning skulle innebära en mera betydande vinst för de berörda näringarna. Först och främst kan för en icke obetydlig del av det för skador och tidsförluster mest känsliga godset omlastning helt undvikas genom användning av överföringsvagnar. Vidare ha anordningarna för omlastning hittills i det övervägande antalet fall varit utomordentligt primitiva, varjämte omlastningarna under de senaste åren på grund av godsanhopning, vagnbrist och personalbrist ofta blivit i hög grad fördröjda. Den senare olägenheten kan väntas bli eliminerad vid återgång till mera normala trafikförhållanden; den förra kan elimineras genom införande av moderna tekniska hjälpmedel för att underlätta och påskynda omlastningen. Järnvägsomlastningen synes ännu i mycket hög grad kunna rationaliseras genom införande av vissa av de tekniska anordningar, som redan användas eller hålla på att vinna terräng inom hamnarnas omlastning. Dessa olika slag av mekaniska hjälpmedel kunna behöva specialiseras på olika sätt på olika omlastningsstationer med hänsyn till de där förekommande särskilt ömtåliga eller brådskande sändningarnas art. För att konkretisera måste det t. ex. förefalla en lekman på området särskilt troligt, att en vidsträckt användning av lastpallar och små gaffeltruckar skulle kunna göra omlastningen på en gång snabb, billig och godsskonande för flera av de godsslag, som nu anses ha särskilda olägenheter av omlastningen. Grundliga tekniskt-ekonomiska utredningar behövas rörande vad som på olika övergångsstationer kan åstadkommas på detta område. 1943 års järnvägskommitté har själv icke låtit utreda denna fråga och icke, så vitt mig är bekant, underrättats om resultatet av eventuellt inom statens järnvägar eller på andra håll utförda liknande undersökningar, trots att kommittén i sitt första betänkande (S. O. U. 1945: 7 sid. 87) förordat utredningar i flera hithörande hänseenden. Då sannolikt på denna väg betydande vinster för omlastningstrafiken kunna ernås, tala alla skäl för att en grundlig utredning av möjligheterna till omlastningsteknikens rationalisering verkligen kommer till stånd samt för att dess resultat också beaktas vid prövningen av ombyggnadsfrågorna. Det är att märka, att genom en dylik rationalisering — i motsats till genom ombyggnader — trafikförbättringar skulle kunna ernås redan efter en kort tid samt till rimliga kostnader och utan de mycket stora och långsiktiga engångsinvesteringar, som ombyggnader medföra.

En hel del av omlastningarna, resp. av deras olägenheter, torde alltså kunna elimineras genom överföringsvagnar och en rationaliserad omlastning. Dessa förbättringar borde givetvis i första hand komma de godsslag till godo, vilka med hänsyn till skador och tidsförluster äro speciellt känsliga för den nuvarande omlastningen.

Ser man till den omlastade godsmängden i sin helhet torde nämligen denna kunna uppdelas i godsslag, som med hänsyn till omlastningen visa synnerligen olika känslighet. För betydande grupper av gods torde även en sådan relativt långsam och oöm omlastning, som nu förekommer, representera ganska små olägenheter. Det vore angeläget att få statistiken för omlastningen på de olika övergångsstationerna så redovisad, att dessa godsslag kunde fränskiljas. En eliminering av omlastning för desamma utgör nämligen icke något egentligt argument (annat än genom själva omlastningskostnadens bortfall) för en breddning. Det är att beklaga, att man inom 1943 års järnvägskommitté icke försökt genomföra en dylik analys av de olika övergångsstationernas omlastningsgods. Det förefaller mig troligt, att man därigenom skulle kunnat i mycket hög grad reducera siffran för de mängder av omlastningsgods, som verkligen kunna sägas vara upphovet till här föreliggande trafikpolitiska problem.

För att få en uppfattning om storleksordningen av de kostnader, som en ombyggnad innebär per ton inbesparad omlastning, kan den till breddning föreslagna linjen Karlskrona—Kalmar—Berga tagas som exempel. Denna linje är dessutom den enda, för vilken en något mera ingående statistik över de berörda stationernas omlastning finnes tillgänglig. Ombyggnaden kostnadsberäknas i 1939 års prisnivå plus 40 % till 14·3 miljoner kronor. Om man, som rimligt är för en investering av detta slag, räknar med åtminstone en viss årlig avskrivning av ombyggnadskostnaden, erhålles vid en annuitet av 4 % en årlig kostnad av 572 000 kronor för själva kapitalinvesteringen. Tages ytterligare hänsyn till att ombyggnadskostnaden kalkylerats mycket försiktigt och i en i förhållande till nuvarande priser låg prisnivå, till att här i motsats till vid kommitténs tidigare kalkyler för Blekingebanorna driftskostnaderna icke antagas nämnvärt stiga vid övergång till normalspårdrift samt till att kostnaderna för rullande materiel beräknats på ett för ombyggnad så gynnsamt sätt som möjligt, torde en antagen årskostnad för ombyggnaden av 600 000 kronor få anses vara tilltagen i underkant.

Som resultat av en ombyggnad av denna linje redovisar utredningen (sid. 95) en omlastningsminskning av 50 000 ton/år vid 1945 års trafikvolym. Betraktad som en uppskattning av de omlastningar, som vid framtida trafikförhållanden skulle kunna inbesparas genom en ombyggnad, torde denna siffra av flera skäl kunna betraktas såsom tämligen hög, dels emedan redan en viss trafikminskning inträffat, vilken troligen ej endast kan förklaras genom tillbakagång av de krisbetonade bränsletransporterna (jfr tabell 5 A och 6, sid. 47—48), dels emedan den tillkommande omlastningsökningen vid

Gullberna (om endast Blekinge kustbanor skulle ha ombyggt) såsom omfattande i huvudsak transporter från stationer närmast öster om Gullberna torde i stor utsträckning kunna elimineras på annat sätt (genom uppsamlingstransport med bil). Skulle man dock godtaga ovannämnda, sannolikt för höga siffror för omlastningsvinsten, finner man, att omlastningens eliminering genom banornas breddning till normalspår skulle draga en så hög kostnad som 12 kronor per ton inbesparad omlastning.

Att kostnaden för omlastningens inbesparande är mycket hög, finner man också genom att ställa densamma i relation till samtliga inkomster från gods- trafik på de berörda banorna. Uppgifter finnas ej tillgängliga senare än 1939 (från tiden före förstatligandet; jfr tabell 18, sid. 58). All godstrafik på linjerna Gullberna—Torsås—Kalmar—Berga inbringade då 661 000 kronor, varför inkomsten enbart från vagnslasttrafiken åtminstone ej torde ha överstigit 600 000 kronor per år. Eftersom transportarbetet i tonkilometer för vagnslastgods på dessa linjer endast till cirka en tredjedel berörde omlastningsgods (jfr tabell 7, sid. 50), kunna trafikinkomsterna för omlastningsgods 1939 beräknas ha uppgått till omkring 200 000 kronor per år. Även om man tar hänsyn till senare trafikökning och till den nu gällande SJ-taxans läge i förhållande till då gällande taxor, finner man att kostnaden för att genom ombyggnad inbespara omlastningen, 600 000 kr/år, blir av betydligt större storleksordning än hela trafikinkomsten från omlastningsgodset.

Här har emellertid hänsyn ännu icke tagits till att ett undvikande av omlastning kan sägas ha ett större värde som argument för ombyggnad endast i den mån det gäller det ovan berörda mera omlastningskänsliga godset. En ytterst approximativ beräkning av omfattningen av detta gods kan emellertid på grundval av i 1943 års järnvägskommittés sekretariat befintliga uppgifter om omlastningsgodsets uppdelning på vissa större godsklasser göras på följande sätt. Det kan antagas, att det mesta av det gods, som hänförs till klasserna: läntbruksprodukter, fodervaror, jordbrukskalk och gödning; bränsleved; trä; träkol; torv; grus, cement och tegel; antingen är att hänföra till den för omlastning mindre känsliga kategorien eller kan väntas försvinna vid återgång till mera normala trafikförhållanden. Det för omlastning känsliga godset har då antagits motsvara återstående godsklasser: arbeten av trä; glas; järn, metaller, gjutgods, redskap och maskiner; »övriga varor».

För de olika stationerna erhåller man därvid för 1945 följande omlastningssiffror:

Nuvarande omlastningsstationer:

*Kalmar:* total omlastning 48 400 ton, varav 6 700 ton för omlastningskänsligt gods.

*Berga:* 24 200 ton, resp. 7 000 ton.

*Torsås:* 3 700 ton, resp. 1 400 ton.

Tillkommande omlastningsstation, om endast Blekinge kustbanor breddas:  
*Gullberna*: 24 700 ton, resp. ca 3 000 ton.

Nyttillkomna omlastningsstationer vid breddning:

*Sandbäckshult*: 23 400 ton, resp. 2 000 ton.

*Ruda*: 44 800 ton, resp. 11 600 ton.

(På grund av godsklassuppgifternas ofullständighet är siffran beträffande omlastningskänsligt gods för *Gullberna* grovt uppskattad med ledning av uppgifterna för övriga stationer.)

Genom en ombyggnad till normalspår av linjen *Gullberna—Kalmar—Berga* skulle således på nuvarande (eller efter Blekinge kustbanors breddning tillkommande) omlastningsstationer inbesparas en omlastning av »omlastningskänsligt gods» av per år 18 100 ton, varjämte på övergångsstationerna till smalspåriga banor skulle tillkomma en liknande omlastning av 13 600 ton. Nettominskningen för omlastning av »omlastningskänsligt gods» blir alltså per år endast 4 500 ton.

Även om man, på grund av den nu tillgängliga omlastningsstatistikens för det avsedda ändamålet mindre lämpliga godsindelning, måste starkt understryka den erhållna siffrans helt approximativa karaktär, synes den mig dock giva en föreställning om den tämligen obetydliga storleksordningen hos de fördelar, som för verkligt »omlastningskänsligt gods» uppkomma genom en ombyggnad. Kostnaden för ombyggnaden, 600 000 kr/år, kommer att kunna ligga i en så orimligt hög *storleksklass* som omkring hundralet kronor per ton omlastningskänsligt gods. Då det dessutom rör sig om små godsmängder, torde vidare, som ovan berörts, omlastningen eller de därmed nu förenade olägenheterna kunna avlägsnas på annat sätt än genom en ombyggnad. Detta skulle givetvis vara lönande även om trafiken med överföringsvagnar samt de rationaliserade anordningarna på omlastningsstationerna skulle ställa sig dyra i förhållande till godsmängden.

Av det ovanstående torde i varje fall framgå, att hela frågan om omlastningens betydelse som argument för en smalspårsombyggnad vid banor av den här förekommande storleksordningen måste underkastas en betydligt mera grundlig analys än vad som hittills skett. Det sagda torde också göra det i hög grad sannolikt, att det i de berörda bygderna nu befintliga näringslivet knappast genom en ombyggnad kan göra så stora vinster (vilka dessutom icke billigare skulle kunna uppnås på annat sätt), att en dylik synnerligen kapitalkrävande åtgärd rimligen kan motiveras genom de fördelar den bereder de nuvarande trafikanterna.

### 8. Lokaliseringspolitiska argument.

Argumenteringen för banornas ombyggnad måste därför, om den skall vidhållas och fortfarande i första hand avse fördelarna för godstrafiken, övergå till frågan om spårviddens inverkan på lokaliseringen av *ny* produk-

tion. Smalspårsfrågan går sålunda över till att bli ett led i den allmänna lokaliseringspolitiken. För dess bedömande måste man då först och främst känna till de allmänna målsättningar med hänsyn till produktionsutvecklingen i olika landsdelar, till produktionens lokala differentiering, till dess fördelning på olika slag av tätorter och landsbygd, som lokaliseringspolitiken under den närmaste tiden kan komma att arbeta med. De på olika håll bl. a. av statliga utredningar föreslagna åtgärderna måste givetvis koordineras så att deras lokaliseringsverkningar svara mot de uppställda målsättningarna. Vidare böra givetvis de åtgärder, som ifrågasätts, kunna med någorlunda stor säkerhet bedömas med hänsyn till sin verkliga lokaliseringseffekt, liksom också med hänsyn till vilka andra alternativt tänkbara åtgärder, som kunna väntas ge samma effekt. Båda dessa frågor, om lokaliseringspolitikens målsättningar samt om olika åtgärders lokaliseringseffekt, äro givetvis av en sådan art, att de icke kunna eller böra upptagas till självständig behandling av 1943 års järnvägskommitté. Eftersom en annan statlig kommitté, »Utredningen angående näringslivets lokalisering» (tillsatt under innevarande år) kan väntas taga upp dessa problem till behandling, finner jag det med hänsyn till behovet av koordination och konsekvens i de offentliga organens handlande olämpligt att 1943 års järnvägskommitté nu, utan att samråda med eller invänta resultat från den speciella lokaliseringsutredningen, framlägger konkreta förslag till betydande statliga investeringar, vilka enligt min åsikt rationellt skulle kunna motiveras främst med lokaliseringspolitiska argument.

### 9. Transportproblemen för glesbygder utanför stambanenätet.

Innan man företar sig några specifika åtgärder inom ett visst områdes transportväsen bör man givetvis ha åtminstone en viss allmän föreställning om arten av de allmänna utvecklingstendenser, inom vilkas ram de föreslagna åtgärderna skola inpassas. Särskilt måste detta givetvis gälla innan man beslutar sig för större investeringar av sådant slag, att de för långa tider skulle konservera bestående förhållanden. Eftersom några försök knappast gjorts att precisera vilka de allmänna framtidsprognoser äro, mot vilkas bakgrund 1943 års järnvägskommittés förslag för Smålandsbanorna — med dess exklusiva inriktning på breddning — bör ses, är det svårt att bedöma om förslaget har samband med någon bestämd framtidsbild och kan sägas vara ett logiskt resultat av densamma. Den, som kommer till en annan slutsats än kommittén, får därför svårt att avgöra, huruvida avvikelserna bero på olikheter i allmänna föreställningar om utvecklingens tendenser, på olika värderingar av behovet av förbättringsåtgärder för de i trafikhänseende missgynnade landsdelarna, på olika bedömning av skilda tänkbara åtgärders verkningar eller slutligen på en bristande penetrering av hela problemet från någondera sidan, eventuellt förenad med en predisposition för att komma fram till egentligen önskade slutsatser.

När stora insatser av det allmänna i form av medel till järnvägsbyggnader föreslås gjorda för förbättringar av en landsdels trafikförhållanden utan att detta kan företagsekonomiskt motiveras, har man kommit över till ett problem av såväl trafikpolitisk, lokaliseringspolitisk som allmänt ekonomisk-politisk art. Det kan följaktligen icke längre behandlas som ett isolerat järnvägsproblem och ännu mindre som ett problem begränsat till frågeställningen, huruvida befintliga smalspårsbanor skola breddas eller ej. Det synes mig därför nödvändigt att frågor av detta slag betraktas ur betydligt vidare synpunkter än de ganska renodlat »fackpatriotiska», som för 1943 års järnvägskommitté med dess dominerande inslag av järnvägsmän, påverkade av under tidigare perioder aktuella järnvägsståndpunkter, så lätt kunna tänkas verka begränsande på horisonten.

Såsom icke fackman på transportväsendets område och i avsaknad av mera ingående allsidiga undersökningar av transportproblemets läge för områden av här ifrågavarande slag vågar jag givetvis icke uttala någon mera bestämd uppfattning om hur transportpolitiken för desamma skall uppläggas. Särskilt på grundval av de utredningar, som redovisas i 1944 års trafikutrednings samtidigt härmed framlagda betänkande (S. O. U. 1947: 85), anser jag det emellertid möjligt komma fram till åtminstone en preliminär uppfattning om vilka allmänna utvecklingstendenser på landtransporternas område, som kunna väntas bestämma de sannolika riktlinjerna för transportpolitiken inom glesbygder utanför stambanenätet. Då dessa riktlinjer peka i annan riktning än mot de slutsatser beträffande lämpliga medel att förbättra bygdernas transportsituation, som 1943 års järnvägskommitté här redovisat, anser jag det trots dess preliminära karaktär vara min skyldighet att lämna en redogörelse för min ståndpunkt och dess allmänna bakgrund.

Den tekniska utvecklingen har under de senaste decennierna gått i en riktning, som ökat olikheterna mellan järnvägar med stor och genomgående trafik samt de trafiksvaga och korta banorna. Dessa ökade olikheter göra sig gällande såväl beträffande kostnaderna för trafikens framförande som för transportstandarden, särskilt med hänsyn till snabbheten. De viktigaste anledningarna till denna ökade differentiering inom järnvägsnätet äro möjligheten att insätta direktgående, snabba tåg (snälltåg och fjärrgodståg) på de genomgående, trafiktäta järnvägarna ävensom övergången på desamma till elektrisk drift. Detta betyder, att glesbygdernas järnvägar på sidan om stambanenätet ha fått en relativt (i förhållande till stamlinjerna) sämre transportstandard samtidigt som kostnaderna för godsets framförande på dessa banor relativt ökat. Sagda banor ha alltså kommit i en förhållandevis ogynnsammare ställning än det övriga nätet och detta antingen man ser saken ur trafikanternas eller järnvägsföretagets synpunkt. Samtidigt ha just småbanorna från omkring 1920-talets slut eller 1930-talets början i största utsträckning utsatts för konkurrens från bilarna, vilka i särskilt hög grad övertagit de kortare transporterna.

Driftens uppehållande vid de mindre järnvägarna med redan förut relativt låg transportstandard beträffande snabbhet och tidtabellstäthet blir alltså belastande för järnvägsföretaget (varom mera nedan). Men eftersom de stora elektrifierade linjerna med genomgående tåg dessutom ha lägre gränskostnader, d. v. s. kostnadsökningar per enhet av tillkommande trafikökningar, än de trafiksvaga ångdrivna linjerna, kommer det ur järnvägsföretagets synpunkt att vara lönande att överflytta så mycket som möjligt av trafiken från de mindre till de större linjerna och detta även om transportvägarna därigenom skulle undergå ganska betydande förlängningar. De mindre linjerna komma alltså att löpa risk att genom järnvägsnätets enhetliggörande i statens järnvägars hand förlora mycket eller det mesta av den genomgående trafik, som tidigare — då godsets transportvägar i huvudsak bestämdes efter kortaste kilometertal och icke efter lägsta kostnader eller kortaste transporttid — varit en av förutsättningarna för banornas ekonomiska bärkraft. Därigenom minskas linjernas förmåga att bära sina kostnader och behovet av tågförbindelser blir mindre, varigenom det måste ligga i linje med åtminstone järnvägsföretagets företagsekonomiska intresse att hålla relativt låg tidtabellsstandard med glesa förbindelser på sidolinjerna. Man skulle alltså kunna vänta sig, att en trafikpolitik med hänsyn till småbanorna, som i första hand leddes av det företagsekonomiska intresset att hålla kostnaderna nere, skulle leda till en möjligen något förbättrad transportstandard för befolkningen, när det gäller långa transporter, vilka järnvägarna vinner på att framdraga över större men vanligen trots de ökade avstånden snabbare linjer; samtidigt kunde transportstandarderna snarast väntas undergå sänkningar för de mera lokala transporterna. Järnvägsföretaget måste vidare få ett företagsekonomiskt intresse att bli befriat från skyldigheten att driva de mindre banorna, även i många fall där desamma som enskilda företag, med då förekommande trafikvägar, skulle kunna ha varit självbärande.

Det ovan anförda är till sin senare del icke på något sätt avsett som en beskrivning av förekommande politik från statens järnvägars sida utan endast ett konstaterande av de *företagsekonomiska* konsekvenser den redan skedda utvecklingen måste ha. I den mån man i dylika fall anser att järnvägsföretagets politik bör dirigeras också av andra hänsyn än rent företagsökonomiska, finns det alltså behov av en precisering av dessa andra målsättningar för järnvägspolitiken. Dessa ha naturligtvis samband med vad som klassificerats som rättvisesynpunkter.

Samtidigt som alltså utvecklingen gått mot en allt större differentiering med hänseende till de utförda transportprestationernas rörliga kostnader mellan stamlinjerna med stor trafiktäthet å ena sidan och de trafiksvaga linjerna å den andra sidan har man erhållit en allt högre grad av likformighet i taxestruktur mellan det svenska järnvägsnätets enskilda delar. Den redan förut enhetliga statliga järnvägstaxan har nämligen genom det successiva förstatligandet kommit att tillämpas över en allt större del av järnvägsnätet. På

en rad trafiksvaga banor har man alltså erhållit en lägre taxa samtidigt som förstatligandet inneburit en kostnadshöjning på dessa linjer, såväl genom lönenivåns som den allmänna transportstandardens höjning.

Ökade kostnadsolikheter förekommande samtidigt med enhetlighet i priser på järnvägens tjänster måste tydligen leda till allt större olikheter mellan de skilda banornas ekonomiska resultat. Det numera nästan hela landets järnvägssystem omfattande statliga järnvägsföretaget har därför kommit att tjäna som en jättelik utjämningsapparat genom vilken driftöverskotten från vissa delar av nätet användas till att täcka underskotten inom andra delar. Här sker alltså helt på sidan om den allmänna budgeten en regional utjämnning av betydande mått, vars omfattning dessutom till sin storleksordning är i stort sett okänd, eftersom statens järnvägar sedan slutet av 1920-talet icke längre uppställer någon separat resultatredovisning för de enskilda bandelarna. Att en dylik regional utjämnning inom järnvägssystemet äger rum får betraktas som en konsekvens av de målsättningar, avseende skapandet av en viss interregional rättvisa eller jämlikhet, vilka även om de till sin innebörd icke klart formulerats dock måste anses utgöra bakgrunden till svensk järnvägspolitik. Med hänsyn till behovet att känna den verkliga innebörden av en viss politik måste det emellertid beklagas, att frånvaron av separat bandelsredovisning inom statens järnvägar gör det omöjligt att ens i stora drag bedöma dess konsekvenser ur kostnadssynpunkt.

Den bristande möjligheten att bedöma de enskilda banornas resultat får emellertid en än mera betänklig konsekvens för trafikpolitiken i den mån det kan bli aktuellt att tillgodose kommunikationsbehovet i en viss bygd på önskad standard med hjälp av andra trafikmedel än järnvägar. Även om man — mer eller mindre oberoende av kostnaderna för dess genomförande — accepterar målsättningen att en viss minimistandard på transportväsendets område skall uppehållas för en bygd, måste det givetvis vara ett önskemål att detta mål realiseras med de minst kostnadskrävande av de medel, som i ett visst läge stå till buds. Denna synpunkt, att de för en viss transportstandards uppehållande billigaste driftsmetoderna skola komma till användning, kan icke tillgodoses så länge kostnaderna för transporterens utförande med nuvarande järnvägsmetoder icke kunna mera exakt uppskattas.

Omfattningen av de krav på tillskott från det övriga järnvägssystemet eller från den allmänna budgeten, som de mindre järnvägarna numera ställa, har närmare belysts av 1944 års trafikutredning i dess betänkande, till vilket jag i detta sammanhang får hänvisa (a. a., sid. 110 ff.). Den av järnvägs-kommittén i tabell 20, sid. 61, lämnade uppgiften, att kostnaden för drift, underhåll och förnyelse för linjen Karlskrona—Kalmar—Berga vid drift i statens järnvägars regi vid 1939 års prisnivå, 1938—39 års trafikvolym samt smalspårsdrift skulle uppgå till 1 714 000 kr., jämförd med uppgifterna i tabell 18, sid. 58, att samma bandelar åren 1932—39 i genomsnitt skulle haft en trafikinkomst av 1 101 000 kr. kan ytterligare tjäna till att belysa pro-

blemet. Även i och för sig icke självbärande andra metoder att lösa den nu smalspårsbanorna åvilande transportuppgiften skulle med andra ord kunna visa sig mera ekonomiska.

1944 års trafikutredning (a. a., sid. 105 f.) visar också efter ingående kalkyler, att man numera bör räkna med en betydligt lägre trafiktäthet än förut såsom lönsamhetsgräns ur företagsekonomisk synpunkt för en järnvägs elektrifiering. Denna gräns har förskjutits ned till trafiktäthetstal, som gälla för vissa nu smalspåriga järnvägar samt vissa normalspåriga järnvägar berörande smalspårsområdena. Om dessa järnvägar kunna väntas bliva elektrifierade, kommer detta alltså enligt vad ovan sagts genom de uppkomna möjligheterna till avledning av genomgående trafik att påverka också de smalspåriga banornas trafikförhållanden.

Vidare har Trafikutredningen genom att som stickprov låta undersöka förhållandena på en smalspårig järnväg, linjen Falkenberg—Limmared, visat att förutsättningar ur kostnadssynpunkt föreligga för att vid relativt trafiksvaga banor ersätta järnvägsdriften med bildrift i järnvägsföretagets regi. Även om i detta sammanhang försök icke gjorts att genom något trafiktäthetstal angiva den kritiska gränsen nedåt för järnvägsdriftens överlägsenhet ur kostnadssynpunkt — individuella förhållanden vid olika bandelar kunna här väntas spela en avsevärd roll — finner man dock, att ur denna synpunkt järnvägsdriften vid en rad smalspåriga banor även i sydöstra Sverige ligger i farozonen.

Trafiksituationens karakteristiska egenskaper för glesbygder på sidan om stambanenätet synes mig alltså kunna sammanfattas i följande punkter:

1) Järnvägsrörelsen går på flertalet linjer med underskott, ofta betydande sådana.

2) Tillskott till trafikrörelsen på elektrifierade linjer, och särskilt på större, genomgående dylika med fjärrgodståg, medför betydligt mindre kostnadsökningar (gränskostnader) än motsvarande trafikändringar medföra på de mindre, ångdrivna linjerna.

3) Trafiken kan ofta framföras snabbare — även om den får dragas över omvägar — på elektrifierade huvudlinjer.

4) Genomgående trafik avledes redan eller kommer i framtiden i ännu högre grad att avledas från småbanorna till huvudlinjer i alla de fall, där detta är möjligt. En sådan avledning är till fördel för såväl järnvägsföretaget som trafikanterna.

5) Gränsen för lönsam elektrifiering har enligt senare utredningar förskjutits nedåt till banor med betydligt mindre trafikintensitet, än vad man vid 1943 års järnvägskommittés tillsättning räknade med.

6) Elektrifiering av järnvägar med ur genomgångstrafikens synpunkt lämpligt läge i en glesbygds järnvägsnät, eller tillkomsten av nya dylika järnvägar, skulle till dessa linjer draga ytterligare genomgångstrafik från områdets mindre ånglinjer. Härigenom skulle gränsen för lönsam elektrifiering

förskjutas ändå längre nedåt än vad som angives av linjernas nuvarande trafikintensitet. Trafiken på kvarstående ånglinjer skulle ytterligare minskas. Transportstandarden skulle ökas för genomgångstrafikanterna, även om dessa äro lokaliserade vid kvarstående ånglinjer.

7) Om överbelastning av det befintliga stambanenätet gör investeringar i detta nödvändiga, vilka skulle kunna minskas genom standardhöjningar, elektrifieringar och eventuellt nybyggnader av järnvägar inom glesbygderna i och för framdragande över dessa av genomgångstrafik från stambanenätet, skulle sådana anordningar samtidigt bidra till att lösa glesbygdernas trafikproblem. Så länge glesbygdernas transportbehov icke kan tillgodoses utan tillskott från det övriga järnvägsnätets driftöverskott bör givetvis varje plan för en viss dylik bygd förutsätta en undersökning av huruvida eventuellt såväl dennas som hela järnvägsnätets behov billigast kunna tillgodoses med gemensamma medel. Först i den mån detta visar sig olämpligt böra speciella åtgärder, avseende endast glesbygdernas behov, tagas upp till behandling. Det förslag till en centralbana, som i betänkandet sid. 87—88 beröres, är endast ett tänkbart tyfäll av dylika kombinerade lösningar. Kommittén har icke ens visat att detta förslag är otänkbart — dess slutsatser bygga bl. a. på förnekandet av de efterföljande punkterna — och har givetvis, eftersom sådana möjligheter icke ens antytts, ännu mindre visat att andra dylika lösningar äro uteslutna.

8) »Med moderna bussar och lastbilar samt välordnade stationära anläggningar för expedierande av resande och gods samt eventuellt även för lagring och distribution av gods kan numera i biltrafik hållas en service och transportstandard, som måste anses väl kunna tillgodose transportbehoven inom sådana trafiksvaga områden, där ekonomiskt lönande järnvägsdrift ej kan komma i fråga och där ej av särskilda skäl en förlustbringande järnvägstrafik anses böra upprätthållas. I jämförelse med förhållandena för några årtionden sedan har i detta hänseende en revolutionerande förbättring inträtt.» (Citerat från 1944 års trafikutredning, sid. 119 f.)

9) Järnvägsföretagen ha sedan länge tagit bussar och lastbilar i sin tjänst och detta icke blott för trafikerande av från järnvägen utstrålande linjer. Särskilt under senare år har det blivit allt vanligare att ersätta mindre lönsamma järnvägsturer med landsvägsdrift eller att rationalisera tågrörelsen genom dess kombination med landsvägstrafik. Trafikförvaltningen Göteborg—Dalarna—Gävle synes hittills ha utvecklat sig längst i riktning emot ett kombinerat landtransportföretag, men liknande planer föreligga även inom statens järnvägar, som närmare beröres i herr Söderlings yttrande. 1944 års trafikutredning föreslår i sitt betänkande sådana ändringar i koncessionslagstiftningen, att järnvägarnas möjligheter att taga bilarna i sin tjänst ökas. Man har anledning räkna med att dessa möjligheter utnyttjas i de fall, där det visar sig vara företagsekonomiskt lönsamt utan att trafikanternas berättigade intressen trädas förnär. Bildrift kan då givetvis också ifråga-

komma som total ersättning för järnvägsdrift, där detta blir mera lönande, resp. mindre förlustbringande.

10) Det är ovisst var lönsamhetsgränsen för närvarande går mellan järnväg och bil, men 1944 års trafikutrednings undersökning av linjen Falkenberg—Limmared gör det sannolikt, att den ligger över den trafikintensitet, som kan väntas bli den normala på flera av de smalspåriga järnvägarna. Detta gäller i ännu högre grad, om man har anledning att dels förutsätta att avledningen (enl. stycke 4) ovan) av genomgående trafik till huvudlinjerna ännu ej fått optimal omfattning, dels vid planeringen av smalspårsbygdernas framtida transportapparat räkna med alternativen 6 och 7 ovan. Ytterligare måste man räkna med att den tekniska och ekonomiska utvecklingen snarast tyder på en förskjutning uppåt, kanske långt uppåt, av denna gräns.

11) En ersättning av den linjebundna järnvägsdriften med biltransporter, vilka på grund av landsvägsnätets större utbredning och de mindre driftsenheterna vid bildrift kunna tillgodose större områden, kan dessutom väntas betyda en avsevärd höjning av transportstandarden för de av järnvägarna nu ej berörda bygderna.

Ett samlat hänsynstagande till vad som sagts under ovanstående punkter synes peka på följande allmänna riktlinjer för trafikpolitikens uppläggning beträffande ett glesbygdsområde. Transportbehoven inom området kunna sannolikt icke tillgodoses på den standard, som motsvarar de allmänna trafikpolitiska målsättningarna utan mer eller mindre betydande tillskott från landet i övrigt. De föreliggande transportbehoven komma emellertid troligen att tillgodoses bäst och billigast genom ett relativt glest nät av järnvägar, vilka däremot hållas på en relativt hög standard, bl. a. i flertalet fall elektrifierade. Eftersom detta glesare järnvägsnät får som sin väsentliga funktion att upptaga den genomgående trafiken, måste detsamma i första hand orienteras med hänsyn till de dominerande långväga transporternas inriktning. Men nätet i fråga bör givetvis samtidigt i den utsträckning det är möjligt tillgodose mera lokala transportbehov. Dessa skola emellertid i första hand samt för de förhållandevis stora områdena mellan det glesare järnvägsnätets maskor tillgodoses genom landsvägstransporter, vilka dessutom användas för att föra resande och gods till och från järnvägarna. I ett område där transportapparaten i sin helhet icke kan tänkas bli självbärande, får man betrakta det som mest sannolikt, att landsvägstransporterna såsom en underskotts rörelse organiseras i järnvägens regi. I vissa fall äro dock subventionerade enskilda trafikföretag tänkbara. Det sannolika underskottet på landsvägstransportrörelsen inom området får betraktas dels såsom en överflyttning av sådana för transporternas uppehållande nödvändiga underskott, vilka annars skulle ha uppträtt vid de nedlagda, av landsvägstransport ersatta järnvägarna, dels som det pris man får betala för att möjliggöra de längre transporternas koncentration till ett fåtal järnvägar med låga gränskostnader.

Planeringen av ett dylikt rationaliserat framtida transportsystem för en glesbygd kräver givetvis en grundlig analys av områdets nuvarande och sannolika framtida transportbehov, särskilt med hänsyn till dess riktnings- och avståndsstruktur, ävensom en fullständig kännedom om kostnaderna för olika tänkbara alternativ. I det senare hänseendet är det särskilt nödvändigt att känna till kostnaderna för de olika trafikmedlen icke bara som total- eller genomsnittskostnader utan också såsom gränskostnader, vilka senare vid det glesare men standardhöjda järnvägsnätet bli av speciell betydelse för bestämningen av den optimala transportmedelskombinationen. Järnvägarnas delvis förändrade funktion vid ett dylikt transportsystem gör det klart, att det lämpligaste kvarstående järnvägsnätet kan erhållas endast genom vissa nu befintliga linjers nedläggande och de övrigas förstärkande och upprustning (breddning, elektrifiering m. m.). Särskilt för ett oenhetligt och som resultatet av ett otal lokala initiativ tillkommet järnvägsnät som det i sydöstra Sverige förefaller det emellertid icke på något sätt orimligt att räkna med vissa nybyggnader eller linjeomläggningar såsom nödvändiga led i transportsystemets rationalisering. Speciellt skulle detta bli fallet om bygdens järnvägsnät därigenom kan tänkas med fördel få upptaga genomgående trafik från landet i övrigt.

Om det överhuvudtaget finns någon grad av sannolikhet för att ovan tecknade bild av trafikpolitikens riktlinjer för en bygd som t. ex. sydöstra Sverige är till större eller mindre del riktig, finns det alla skäl att icke nu binda sig för principbeslut om betydande investeringar för breddning av befintliga smalspårsbanor, åtminstone ej förrän man efter en mera ingående utredning visat att dessa banor verkligen kunna väntas ha en bestående funktion att fylla inom framtidens järnvägssystem. I annat fall kan man riskera, att den framtida trafikpolitikens rörelsefrihet i betydande grad begränsas och att man tvingas finna sig i för bygderna sämre och för landet dyrare lösningar av trafikproblemen än som vid bibehållen handlingsfrihet skulle kunna ernåtts.

Mot en inriktning av planeringen i här antydd riktning skulle möjligen kunna invändas att densamma måste bli en planering på tämligen lång sikt. Glesbygdernas nuvarande svårigheter skulle med andra ord för en längre tid kvarstå. Jag tror emellertid icke att en dylik invändning är berättigad. Även ett omfattande ombyggnadsprogram för en stor del av det nuvarande smalspårsnätet måste bli en affär på mycket lång sikt — om den alls kan genomföras. Däremot torde ett successivt överförande av vissa av järnvägarnas nuvarande transportuppgifter till landsväg — sedan de just nu rådande försörjningssvårigheterna övervunnits — kunna börja genomföras inom en relativt kort tidsrymd. I detta speciella hänseende kommer alltså kortsikts- och långsiktspolitiken att kunna väntas sammanfalla. I övrigt borde kortsiktspolitiken (enl. punkt 3. ovan) inriktas på sådana omedelbart genomförbara lösningar, som icke hindra handlingsfriheten på lång sikt.

## 10. Det samhällsekonomiska problemets uppläggning.

Om argumenteringen för uppbyggandet av smalspåriga järnvägar skall ske efter olika slag av samhällsekonomiska linjer, kommer smalspårsproblemet att bli ett speciellt led i ett mycket mera omfattande samhällsekonomiskt problemkomplex. Det speciella problemet måste därför läggas upp på ett sätt, som motsvarar det större problemkomplexets natur. Här nedan skall lämnas en helt schematisk uppställning över hur frågorna enligt min uppfattning i detta sammanhang lämpligen borde ställas: problemet kan lämpligen konkretiseras till att avse förhållandena i sydöstra Sverige.

Innan man överhuvudtaget kommer fram till det speciella föreliggande problemet om hur befintliga smalspåriga järnvägar skola behandlas, måste under flera punkter den ekonomiska politikens målsättningar vara fixerade, de användbara medlen för dessas realiserande vara analyserade samt någorlunda klara förutsättningar ha angivits beträffande hur stora uppoffringar man är villig taga på sig för målsättningarnas realiserande. Problemets art framträder klarast, om detsamma uppdelas på följande enskilda punkter.

### A. Rättvisesynpunkter.

Vilka minimikrav kunna enskilda landsdelar ställa på sin trafikstandard? Hur stora krav på uppoffringar från landet i övrigt kan man ställa i och för realiserandet av de lämpligaste åtgärderna för att uppehålla eller höja trafikstandarden i de i detta hänseende missgynnade landsändarna?

### B. Lokaliseringspolitikens målsättningar.

I vilka riktningar anser man det önskvärt att påverka produktionens och handelns lokaliseringstendenser inom riket? Vilka slutsatser kunna dragas från dessa allmänna målsättningar beträffande eventuella önskemål om att öka produktion och handel i sydöstra Sverige?

### C. Val av medel för lokaliseringpåverkan.

Vilka olika medel kunna ifrågakomma för att påverka lokaliseringsinriktningen åt önskvärt håll? I vilken utsträckning kunna just trafikförbättringar anses vara de lämpligaste medlen för lokaliseringens påverkan? Dessa frågor komma givetvis att få besvaras på olika sätt, beroende på vilka slag av produktion och handel man önskar påverka samt beträffande för vilka landsdelar det gäller att speciellt förbättra näringslivets arbetsförhållanden. I här föreliggande fall måste frågorna alltså besvaras för de speciella näringsgrenar, som det kan ifrågakomma att ytterligare koncentrera just till sydöstra Sverige samt med hänsynstagande till i denna landsdel föreliggande speciella förhållanden.

#### D. *Den regionala trafikpolitiken.*

Om svaren på de under A, B och C uppställda frågorna med hänsyn till det undersökta området, i detta fall sydöstra Sverige, peka på ett föreliggande behov av förbättringar på trafikväsendets område, har frågeställningen blivit begränsad till en undersökning av de medel, med vilka dylika förbättringar effektivast och billigast kunna åstadkommas. Man måste därvid undersöka såväl effekten av som kostnaderna för förbättringar beträffande endera av de olika trafikmedlen som också av olika kombinationer av dylika förbättringar. Man måste givetvis också räkna med möjligheten, att de bästa lösningarna i vissa fall kunna ernås genom lämplig koordination av de olika trafikmedlen.

Dessa problem ha närmare diskuterats i föregående avdelning. Det faller särskilt i ögonen att 1943 års järnvägskommitté icke räknar med en koordination av järnväg och bil såsom ett för lösande av de föreliggande problemen lämpligt medel; det är egentligen endast i herr Söderlings reservation, som hänsyn härtill på allvar tagits. I detta sammanhang skulle krävts en grundlig jämförande analys av de olika trafikmedlens relativa företräden för lösande av de skilda föreliggande transportproblemen samt av de olika möjligheterna till samarbete och koordination av trafikmedlen. Problemet borde opartiskt och grundligt undersökas av ett utredningsorgan med en fullständig och likvärdig representation för de olika trafikintressena samt med representation för den allmänna ekonomiska politikens och lokaliseringspolitikens synpunkter. En sådan allmän analys av trafiksituationen i en landsdel kan 1943 års järnvägskommitté med sin nuvarande sammansättning icke genomföra. Sakkunskap och framför allt intresseinriktning på bilområdet finns överhuvudtaget icke representerad inom kommittén och dess ensidighet också med hänsyn till värderingen framgår av att kommittén icke för sitt utredningsarbete velat utnyttja utomstående expertis på områden, där detta särskilt behövts, såsom beträffande biltransporter.

Ett ställningstagande till smalspårsbanornas ombyggnadsfråga utan en allmän analys av ovannämnt slag anser jag hänga i luften. Det måste vara i huvudsak byggt på subjektiva omdömen, i sin tur grundade på ovissa och oredovisade sakremsor.

#### E. *Analys av järnvägssituationen.*

Järnvägskommittén går i stort sett även förbi denna uppgift, förnekar möjligheten att nybygga eller nedlägga järnvägar och anser därför att breddning av befintliga smalspårsbanor är det enda förefintliga alternativet.

Under arbetets gång har man inom utredningen i princip vägrat diskutera frågor rörande sådana järnvägsrationaliseringar, som skulle medföra egentliga nybyggnader. Jag har icke kunnat och kan fortfarande icke acceptera denna ståndpunkt. I betänkandet finns nu några ord om de höga (dock ej

kalkylerade) kostnaderna för en ostkustbana samt en polemik på över en sida mot att det föreslagits (av undertecknad utanför kommittén, då denna vägrat diskutera dylika frågor) att utreda frågan om ej sydöstra Sveriges trafikproblem delvis kunna lösas genom att sättas i samband med dubbel-spårsfrågan för södra stambanan. Trots antydningar i texten anser jag det alltså berättigat påstå, att kommittén även vid behandlingen av sydöstra Sveriges trafikproblem som en järnvägsfråga förfarit synnerligen ensidigt, då den utgått ifrån att det befintliga (enligt kommitténs egen utsago föga rationellt utformade) järnvägsnätets bibehållande och förbättrande är en så dominerande värdepremiss att andra lösningar (nybyggnader och nedläggningar) ej ens behöva på allvar prövas. Under avdelning 9. ovan har jag antytt de frågeställningar, som jag i detta sammanhang anser kräva en mera ingående prövning.

Icke ens om man accepterade premisserna

- A) att den ifrågavarande bygden i trafikhänseende måste göras mera jämställd med övriga landsdelar,
  - B) att lokaliseringen bör påverkas genom trafikförbättringar,
  - C) att de belopp som tillskjutas för trafikförbättringar i berörda landsdelar böra helt och hållet användas för järnvägsväsendet,
- anser jag att järnvägskommitténs betänkande med sin inriktning a priori på smalspårsbyggnader kan ge tillräcklig ledning för ett rationellt ståndpunkttagande.

Mina invändningar mot det framlagda betänkandet gå således i första hand ut på

dels att de under A) till C) angivna premisserna först måste grundligt utredas och detta av instanser av en helt annan typ än ett fackligt specialiserat organ;

dels att trafiksituationen nu undergår så hastiga förändringar, att en viss stabilisering av förhållandena efter kriget måste inväntas innan förutsättningar för att bedöma en långsiktspolitikens verkningar föreligga;

dels att man i föreliggande situation borde inrikta sig på sådana snabbt realiserbara minimilösningar för trafikens förbättrande, som i minsta möjliga utsträckning verka bindande på framtidens handlingsfrihet.

Göteborg den 20 december 1947.

*Tord Palander.*

## Särskilt yttrande av herr Söderling.

Ehuru jag ansluter mig till kommitténs här framlagda förslag till ombyggnad av vissa smalspåriga järnvägslinjer i Småland, måste jag dock intaga en annan ståndpunkt i vad gäller den av kommittén förordade förlängningen till Åseda av bandelen Mönsterås—Fagerhult. Jag anser sålunda, att det icke är erforderligt eller lämpligt att bygga en smalspårig järnväg mellan Fagerhult och Åseda. Detta mitt ställningstagande grundar sig på faktiska omständigheter, som här nedan närmare angivas.

Det framgår av redogörelsen på sid. 13—15 i detta betänkande, att järnvägsföretaget Mönsterås—Fagerhult under alla år det drevs i enskild regi hade att kämpa med stora ekonomiska svårigheter. Detta föranledde bl. a. en hemställan, att staten måtte lämna bidrag till driftens upprätthållande eller lämna järnvägsbolaget tillstånd att nedlägga driften. 1932 års järnvägs-ekonomiutredning förordade i sitt i juni 1938 avgivna betänkande, att persontrafiken borde nedläggas å hela Mönsterås järnväg, under det att bandelarna Mönsterås—Sandbäckshult och Skoghult—Fagerhult borde bibehållas för godstrafik, men Sandbäckshult—Skoghult helt nedläggas.

I den proposition, som förelades 1940 års riksdag ang. statsförvärv av linjen Mönsterås—Fagerhult anförde departementschefen bl. a. att »därest driftresultatet icke väsentligt förbättrades, frågan om rörelsens nedläggande å de svagaste bandelarna snarast upptoges till förnyad prövning».

Efter järnvägens förstatligande år 1940 kan visserligen konstateras en ökning i såväl person- som godstrafiken, till väsentlig del dock framkommen till följd av krisförhållandena. Under 1946—47 har även här inträffat en betydande trafikminskning; till belysande härav meddelas följande uppgifter ang. antalet lastade godsvagnar för januari—juni 1945, 1946 och 1947:

1945	.....	4 143
1946	.....	3 747
1947	.....	2 253

Minskningen från år 1945 till 1947 utgör således 46 %. Antalet vagnaxelkilometer för lastade godsvagnar hade under samma tid minskat med 33 %.

Järnvägen har en mycket gles trafik. Kostnaderna för dess trafikering ha säkerligen icke minskat genom förstatligandet. Dess utbyggnad till Fagerhult

skulle ytterligare öka kostnaderna. Däremot skulle enligt mitt förmenande någon ny trafik knappast tillkomma, eftersom förlängningen icke i och för sig kan skapa nämnvärt förbättrade kommunikationer för ifrågavarande trafikområde. Det måste nämligen beaktas, att järnvägen alltfört skulle vara smalspårig och att den i Åseda skulle förbindas med enbart normalspåriga järnvägar, sedan linjen Växjö—Åseda—Hultsfred enligt kommitténs förslag blivit ombyggd. Gods till och från Mönsteråsbanan måste alltså omlastas i Åseda. För hela bandelen Mönsterås till Skoghult skulle den närmaste vägen till normalspårig järnväg — även efter tillkomsten av sträckan Fagerhult—Åseda — alltså leda från Skoghult till Sävsjöström. Även om trafikanterna inom Fagerhultsbygden skulle få en kortare väg till normalspårig järnväg genom att Mönsteråsbanan förlängdes till Åseda, kan det på goda grunder antagas att trafikanterna för att slippa omlastning hellre komma att anlita biltransport till närmaste trafikplats vid normalspårig järnväg.

Av nämnda anledningar synes det mig angeläget undersöka, om icke de otillfredsställande kommunikationerna i berörda område kunna upphjälpas på ett bättre sätt än att bygga en ny smalspårig järnväg. Det vill synas som om bygden inom en snar framtid hade möjlighet att få en tillfredsställande förbättring av sina kommunikationer. Kungl. Järnvägsstyrelsen har nämligen hemställt i skrivelse till Statens Biltrafiknämnd den 21 november 1946, att Svenska Lastbilaktiebolaget — ett dotterföretag till statens järnvägar — måtte beviljas tillstånd att bedriva linjetrafik för godsbefordran och utöva transportförmedlingsrörelse i den utsträckning bolaget enligt samma dag ingivna ansökningar begärt. Av dessa ansökningar framgår, att bolaget (SJ) avser att utöva lastbilstrafik i mycket stor omfattning bl. a. inom de trafikområden, som beröras av de förslag kommittén framlägger. De uttalanden, som järnvägsstyrelsen i detta sammanhang gör, tyda på, att styrelsen finner lämpligt ersätta oekonomiska tågförbindelser med bilar, och att stora fördelar torde kunna förväntas för det allmänna genom en väsentligt förbättrad och utvidgad dörr- till dörrtrafik. Av järnvägsstyrelsens uttalanden får även dragas den slutsatsen, att direkta biltransporter komma att anordnas i förbindelse med närbelägna stationer på normalspåriga järnvägar.

Den utformning av transportväsendet, som järnvägsstyrelsen sålunda angiver, synes giva Mönsterås—Fagerhults järnvägs trafikområde möjlighet att efter vägsystemets komplettering erhålla förbättrade kommunikationer långt tidigare än den av kommittén föreslagna utbyggnaden hinner förverkligas.

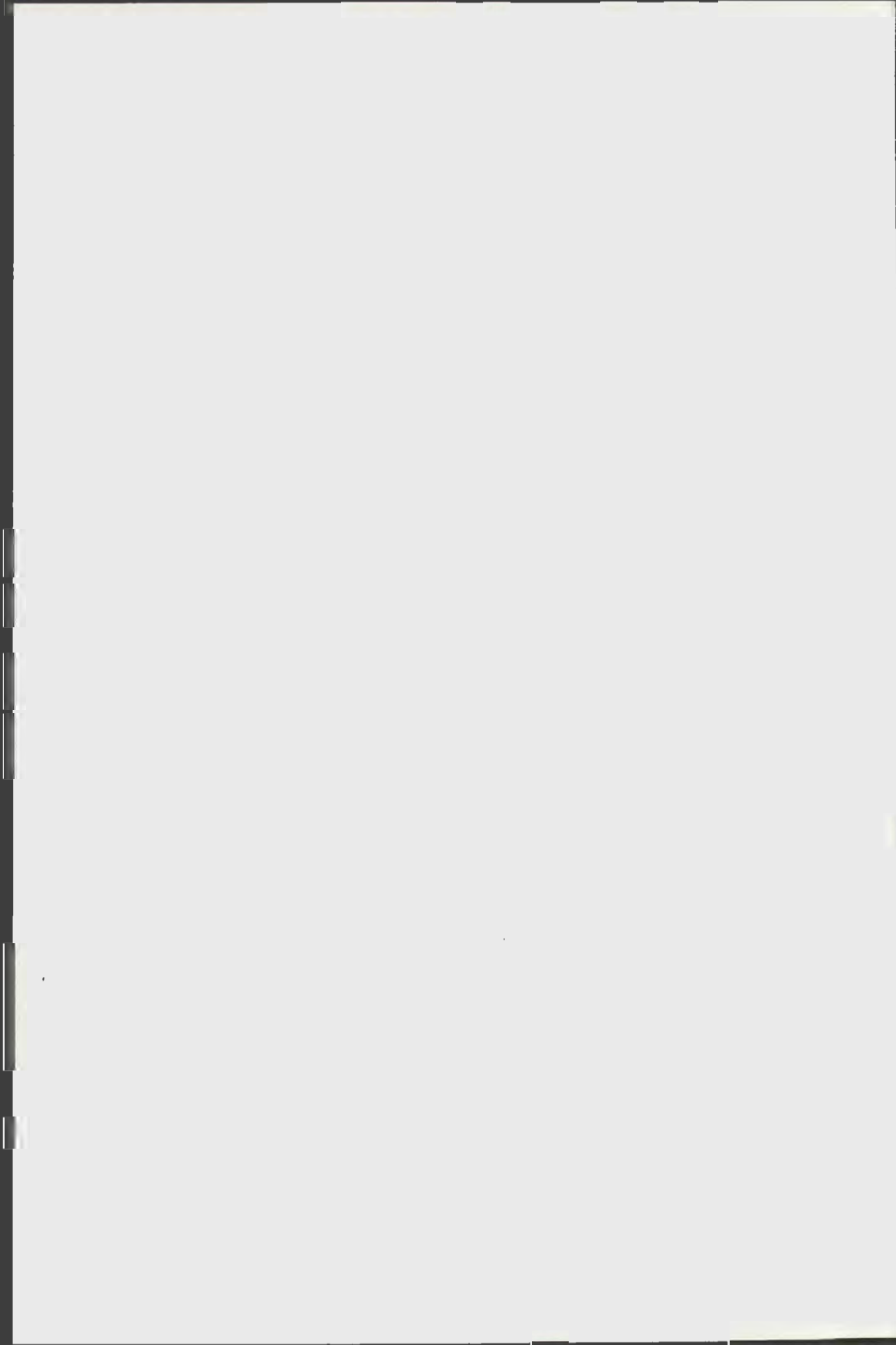
Under sådana omständigheter kan jag icke biträda förslaget om utbyggnad av Fagerhult—Åseda och anser att beslut härutinnan icke bör fattas.

Frågan härom liksom om den framtida trafikeringen av bandelen Mönsterås—Fagerhult synes mig böra upptagas till Kungl. Järnvägsstyrelsens särskilda prövning sedan av styrelsen planerad biltrafik igångsatts och under så lång tid bedrivits, att sådana erfarenheter vunnits, som kunna bliva avgörande för eventuella vidare åtgärder.

Den av järnvägsstyrelsen uppskisserade utformningen av transportväsendet borde också med fördel kunna tillämpas längs järnvägen (Växjö)—Brittatorp—Oskarshamn, vilken fortfarande tills vidare skulle kvarstå såsom smalspårig linje.

Göteborg i december 1947.

*Gustaf Söderling.*



## Ekonomisk-geografisk beskrivning av Småland med hänsyn till vissa smalspåriga järnvägars trafikområden.

Av *Helge Stålberg*.

### Smålands naturgeografiska huvuddrag.

Småland upptages till största delen av det sydsvenska höglandet, vars västra del till sin geologiska sammansättning mestadels utgöres av gnejs, medan graniter äro förhärskande i den östra delen, vilken är geologiskt mera omväxlande och bland annat har inslag av hälleflinta och andra omvandlade, lagrade bergarter. I det karga område, som går under det betecknande namnet Gråstensmon och som upptager en stor del av Uppvidinge härad av Kronobergs län, är hälleflinta förhärskande. Kalmarkustlandet bildar en jämn yta, som i geologiskt sen tid, nämligen efter inlandsisens avsmältning, legat under vatten. Slätten, som är den största i Småland, hör till landskapets bördigaste och tätast befolkade områden. De sträckor av bördig jordbruksbygd, som finnas i andra delar av Småland, äro i huvudsak knutna till områden, som vid istidens slut i likhet med kustlandet varit täckta av vatten. Urbergsterrängen är i södra Småland ytterligt jämn och har av Sten de Geer betecknats med termen Smålandsslätten. Den omfattar halva Kalmar län, nästan hela Kronobergs län samt sydvästra delen av Jönköpings län. Landisen har dock i någon mån påverkat terrängformerna och bland annat bidragit till uppkomsten av ett stort antal större och mindre sjöar. Norra Småland är mera kuperat än landskapets södra delar.

De topografiska förhållandena ävensom en större nederbörd i västra Småland ha medfört, att torvmossarna där upptaga större arealer än längre mot öster. I viss utsträckning ha torvmarkerna kunnat uppodlas. De sammanlagda torvmarksförekomsterna uppskattas i Kronobergs län till 125 000 hektar eller 14 procent av hela landarealen. I Kalmar län intaga de betydligt mindre arealer.

I nordöstra Småland, särskilt i Tjust, går ett antal djupa sprickdalar och förkastningar i riktningen nordväst—sydost, t. ex. Valdemarsviken, Loftahammarinloppet och Uknadalen, vilka varit av viss betydelse för kommunikationsnätets gestaltning.

Östra Småland är rikt på rullstensåsar, som löpa i nordvästlig—sydostlig riktning och som sedan urminnes tider varit viktiga förbindelseleder mellan inlandet och kusten, och ha utgjort den geografiska betingelsen för uppkomsten av flera gamla köpingar utefter kusten. Man kan urskilja hela områden, inom vilka den tätare bebyggelsen i huvudsak är bunden till rullstensåsar.

Vad klimatet beträffar kan nämnas, att nederbörden är mycket olika i de västra och i de östra delarna av Småland. I landskapets västligaste delar överstiger årsnederbörden 900 mm, i öster är den däremot mindre än 500 mm. Kuststräckan utefter södra delen av Kalmarsund hör till landets torraste områden. I hela Småland är försommaren relativt torr, medan skördetiden är nederbördsrik, vilket är till förfång för jordbruket.

## Kapitel I. Huvuddragen av Smålands näringsliv.

### A. Jordbruket.

#### Uppodling.

De områden, som i det följande närmare komma att behandlas, äro Kalmar län samt Kronobergs län, enär dess östra del beröres av några av de järnvägar, som undersökningen omfattar. Däremot lämnas blott enstaka uppgifter beträffande Jönköpings län, då endast en mindre del därav beröres av de ifrågavarande järnvägarna.

Undersökningsområdet utgör icke ett enhetligt område, vad beträffar jordbrukets struktur och kan därför uppdelas i skilda geografiska bygder. Vid de av Statistiska centralbyrån verkställda jordbruksräkningarna har Kalmar län hänförts till fyra områden: a) Kalmarslätten, b) Norra kustlandet, c) Skogsbygden, d) Öland. Denna uppdelning kommer även här i tillämplig omfattning till användning.

I samband med en stark befolkningstillväxt under 1800-talet bedrevs en omfattande nyodlingsverksamhet. Trots den avfolkning av landsbygden, som sedan ägt rum, särskilt efter omkring 1880, har nyodlingsverksamheten fortskridit ehuru i långsammare takt. Den odlade jordens areal vid olika tidpunkter framgår av tabell 1.

Tab. 1. Areal odlad jord i hektar.

L ä n	1805	1905	1927	1932	1937	1944
Jönköpings.....	29 001	134 628	133 762	134 146	134 897	133 428
Kronobergs.....	19 838	89 165	97 387	98 536	99 912	98 939
Kalmar.....	39 065	174 723	191 673	189 887	188 497	185 228

Siffrorna från 1805 äro icke helt tillförlitliga men torde ge en riktig bild av storleksordningen av den odlade arealen. De nyodlade områdena bestå dels av torvmarker, dels av slätteräng, som efter dränering kunnat tagas i anspråk som åker. I Kronobergs län beräknas  $\frac{1}{5}$  av åkerarealen utgöras av nyodlade torvmarker.

Uppodlingen är störst på Kalmarslätten, där 24·3 procent av landarealen utgöres av åker. I norra kustlandet sjunker procenttalet till 14·4, i Kalmar läns skogsbygd till 11·6 och i Kronobergs län till 11·1. Uppvidinge härad av sistnämnda län har en odlingsprocent av blott 5·6.

#### Åkerjordens användning och skörderesultaten.

Den med brödsäd besådda arealen har på Kalmarslätten den största relativa betydelsen; enligt jordbruksräkningen 1944 upptages där 23·4 procent av åkerarealen av vete och råg. I Kronobergs län är procentsatsen blott 11·5. Havren upptar däremot i Kronobergs län ej mindre än 27·6 procent av hela åkerarealen och odlas minst på Kalmarslätten. Blandsädens roll växlar mellan 9·4 procent på Kalmarslätten och 3·3 procent i Kronobergs län.

Potatisarealen upptar i Kronobergs län 6·0 procent av åkerarealen, på Kalmarslätten 5·1 och i skogsbygden 5·3 procent, men potatisodlingen har i norra kustlandet något mindre relativ betydelse med en arealprocent av 3·3. I motsats till vad fallet är i Kristianstads och Blekinge län, odlas i Småland nästan uteslutande matpotatis. Längst

söderut i Kalmar län odlas dock, ehuru i mindre omfattning, potatis avsedd för stärkelsefabrikation.

På Kalmarsslätten odlas även sockerbetor på en areal, som år 1944 utgjorde 0·4 procent av hela åkerjorden. Skörden uppgick till omkring 5 000 ton. Betorna transporteras huvudsakligen med järnväg till Kalmar och därifrån sjöledes till Mörbylånga råsockerfabrik på Öland. Vallväxternas andel av åkerarealen är i hela området stor, mellan 25 och 35 procent.

I Småland liksom i det övriga landet äro hektarskördarna underkastade stora växlingar år från år. En jämförelse mellan de olika delarna av Småland visar också, att jordens avkastning växlar rätt starkt mellan å ena sidan de klimatiskt och geologiskt mindre lyckligt lottade trakterna av Kronobergs län, såsom Uppvidinge härad, och å andra sidan slättbygden i Kalmar län.

Beträffande jordbrukarnas saluöverskott föreligga tillförlitliga uppgifter länsvis i fråga om vete och råg år 1939.<sup>1</sup> Skörden var detta år medelgod och siffrorna kunna därför anses vara representativa för ett normalt år.

Tab. 2. Av jordbrukarna redovisade saluöverskott av vete och råg år 1939.

	Summa ton	
	vete	råg
Östergötlands län.....	103 415	15 094
Jönköpings län.....	4 693	1 722
Kronobergs län.....	1 548	1 810
Kalmar län.....	27 822	11 610
Blekinge län.....	7 032	4 623
Kristianstads län.....	39 343	20 410
Malmöhus län.....	117 139	23 157
Hela riket.....	571 935	141 505

Till jämförelse må anföras, att enligt uppgifter från Svenska spannmålsaktiebolaget försålde jordbrukare å orter vid de smalspåriga järnvägarna i Kalmar och angränsande delar av Jönköpings och Kronobergs län under tiden 1 september 1944—31 augusti 1945 sammanlagt omkring 34 000 ton spannmål (brödsäd och fodersäd) till auktoriserade spannmålshandlare.

Jordbruket i Kalmar län uppvisar också ett stort saluöverskott av matpotatis, om vilket emellertid inga tillförlitliga statistiska uppgifter stått att erhålla.

#### Jordbruksfastigheternas storlek.

De minsta jordbruken med mindre än 2 hektar åkerjord kunna sällan ensamma ge bärgning åt sina brukare utan måste drivas vid sidan av annan sysselsättning. Deras relativa antal är störst i Kronobergs län, 25·5 procent, lägst i norra kustlandet av Kalmar län, 12·5 procent. Även den näst lägsta storleksgruppen, 2—5 hektar, är talrikast företrädd inom de till Sydsvenska höglandet hörande områdena. Storleksgruppen 5—10 hektar är i hela Småland betydelsefull. Tillsammans spela dessa tre storleksgrupper överallt men särskilt på Sydsvenska höglandet en dominerande roll. I Kronobergs län utgöra de 91 procent av samtliga jordbruk, i Jönköpings län 83 procent och i Kalmar län 65 procent. På Kalmarsslätten och i norra kustlandet äro även jordbruk med 10—20 hektar vanliga, medan de förekomma mera sparsamt i Kronobergs län och i Kalmar läns skogsbygd. Jordbruk med över 20 hektar äro talrikast på Kalmarsslätten. I Kronobergs län spela de en mycket obetydlig roll.

<sup>1</sup> Uppgifterna äro sammanställda av Statistiska Centralbyrån och förvaras därstädes.

Antalet jordbruk med över 50 hektar åker utgör i Kalmar län 375, i Jönköpings län 115 och i Kronobergs län blott 55.

Den sammanlagda åkerareal, som faller på jordbruksfastigheter med mindre än 2 hektar åkerjord, utgör endast en mindre del av den totala. Däremot äges en väsentlig del av åkerjorden utav gårdar med 2—5 och 5—10 hektar. I Kronobergs län faller sålunda 69 procent av åkerjorden på jordbruksfastigheter med mindre än 10 hektar. På Kalmarsläkten däremot tillhör den långt övervägande delen medelstora och större jordbruk. Norra kustlandet och skogsbygden i Kalmar län intaga en mellanställning.

#### Boskapsskötseln.

Boskapsskötseln är i Småland sedan gammalt omfattande. Jämfört med tiden kring sekelskiftet har hästuppfödningen ökat särskilt starkt i Jönköpings och Kronobergs län, där mellan åren 1900 och 1937 en fördubbling av antalet ägde rum. Under de senaste åren har till följd av knappheten på foder häststammen minskats, en minskning som dock för Smålandslänens del är mindre än för landet i dess helhet.

Medan uppfödningen av oxar så gott som helt upphört, har antalet kor ökat sedan sekelskiftet. Det mindre jordbruket, som är förhärskande på Sydsvenska höglandet, håller per arealenhet betydligt fler kreatur än det större. Inom varje storleksgrupp av gårdar är dessutom antalet nötkreatur större i skogs- än i slättbygderna. Lägst är antalet nötkreatur på Kalmarsläkten.

Svinskötseln är särskilt utvecklade i Kronobergs och Jönköpings län.

Fårskötseln är av relativt stor betydelse i vissa delar av Kalmar län, särskilt i skogsbygden och norra kustlandet. Även i Uppvidinge härad av Kronobergs län hålles ett jämförelsevis stort antal får. Getterna äro däremot numera i hela Småland ytterst fåtaliga.

Antalet husdjur redovisas i följande tabell.

Tab. 3. Antal husdjur på 100 hektar reducerad jordbruksareal<sup>1</sup> år 1944.

O m r å d e	Hästar	Nöt- kreatur	Får	Svin	Nöt- kreaturs- enheter <sup>2</sup>
Jönköpings län.....	17.6	102.0	14.9	26.2	115.0
Kronobergs län.....	16.2	93.2	15.8	35.4	109.7
Kalmar län.....	17.7	74.7	19.8	24.6	91.4
Länets norra del.....	16.1	72.8	24.1	23.1	89.2
a) Norra kustlandet.....	15.5	69.5	23.7	20.5	84.6
b) Skogsbygden.....	17.8	84.0	25.5	31.9	104.9
Länets södra del.....	18.6	75.7	17.6	25.3	92.5
a) Kalmarsläkten.....	15.1	72.7	9.9	28.7	86.1
b) Norra kustlandet.....	17.0	75.2	32.3	28.6	96.3
c) Skogsbygden.....	15.9	87.9	22.3	25.8	102.0

<sup>1</sup> Förutom åkern ingår ången, reducerad efter sitt värde i förhållande till åkern.  
<sup>2</sup> 1 nötkreaturenhet = 1 fullvuxet nötkreatur, 2 ungnöt eller kalvar,  $\frac{2}{3}$  vuxen häst,  $\frac{4}{3}$  unghästar eller föl, 4 svin, 10 får eller 12 getter. Till kaniner, fjäderfän och bisamhällen har hänsyn ej tagits.

I det föregående har djurantalet satts i relation till arealen, varvid skogsbygderna med deras många småbruk i stort sett intagit en mera framträdande plats än slättbygderna med deras större gårdar. Räknar man däremot djurantalet i förhållande till antalet personer sysselsatta inom jordbruket, erhålles en omvänd bild, i det att Kronobergs län då får lägre siffror än de båda smålandsläna. Avsaluöverskottet från småbruken av animaliska produkter blir därför icke så stort som eljest vore att vänta.

## Livsmedelsindustrien.

Den del av Smålands livsmedelsindustri, som bedrivs under mera storindustriella former, är huvudsakligen koncentrerad till staden Kalmar. Orsaken härtill får sökas i att Kalmar är belägen i en rik jordbruksbygd och i att dess hamn blivit en av de förnämsta i landet för import av jordbruksförnödenheter och vegetabiliska produkter. Staden har en av Sveriges största kvarnar samt betydande margarin-, konserv- och chokladindustri. I övrigt finnas endast få handelskvarnar i Småland men däremot ett stort antal s. k. tullkvarnar, d. v. s. legokvarnar, där lantbrukarna få sin säd malen. Rätt vanlig är kombinationen kvarn och såg.

Tab. 4. Livsmedelsindustri (inkl. kvarnindustri).

L ä n	Fabriker	Arbetare	Tillverkningsvärde	
			Tusental kronor	I proc. av hela rikets
<b>1913</b>				
Jönköpings.....	71	318	3 491	0.6
Kronobergs.....	29	159	1 201	0.2
Kalmar.....	125	1 070	22 079	3.9
Hela riket.....	3 088	35 868	565 149	
<b>1925</b>				
Jönköpings.....	94	440	8 836	0.8
Kronobergs.....	58	198	3 250	0.3
Kalmar.....	167	1 409	46 870	4.3
Hela riket.....	3 486	41 808	1 092 170	
<b>1930</b>				
Jönköpings.....	151	629	15 141	1.3
Kronobergs.....	104	298	5 756	0.5
Kalmar.....	218	1 379	37 575	3.3
Hela riket.....	4 307	43 713	1 128 234	
<b>1935</b>				
Jönköpings.....	175	729	22 921	1.8
Kronobergs.....	120	367	11 209	0.9
Kalmar.....	218	1 494	40 582	3.2
Hela riket.....	4 433	44 957	1 250 746	
<b>1944</b>				
Jönköpings.....	215	985	65 431	2.0
Kronobergs.....	146	614	49 065	1.5
Kalmar.....	238	1 534	108 324	3.3
Hela riket.....	4 900	53 026	3 319 464	

Vid smalspåriga järnvägar inom Småland äro följande andelsslakterier belägna, nämligen Kalmar, Västervik, Vetlanda och Sävsjö. Endast Västerviksslakteriet är i fråga om järnvägstransporter helt hänvisat till smalspåriga järnvägar. Övriga ligga vid för- eningsstationer mellan normal- och smalspåriga järnvägar. Slakteriet i Kalmar, vilket är stort och nyuppfört, saknar emellertid anslutningsspår till de smalspåriga järnvä- garna. Denna omständighet antyder den minskade betydelse, som numera får tillmätas järnvägarna vid transport av slaktboskap.

Mejerierna äro i Småland talrika och som följd därav mestadels små. Under krigs- åren har en viss centralisering ägt rum. De största mejerierna ligga helt naturligt i

städerna. I Ljungbyholm på Kalmarslätten har emellertid uppförts ett stort mejeri, till vilket fyra undermejerier i närheten äro anslutna. I norra Tjust kring bandelen Västervik—Norsholm ligger ett stort antal småmejerier. Mejerierna ha i allmänhet ganska ringa anknytning till järnvägarna, även om de flesta äro belägna i stations-samhällen. De flesta mejerier äro genom mejeriförbund anslutna till Svenska Mejeriernas Riksförening.

Under vintermånaderna förekommer stundom järnvägstransport i tankvagnar av mjölk från Jönköpings och Kalmar län till Stockholm. Beträffande Kalmar län sändes sådan mjölk särskilt från Vimmerby, Berga och Nybro och uteslutande på normalspåriga banor. 1944 sändes från Jönköpings län 921 ton, från Kalmar läns södra del 1 765 ton och från dess norra del 1 594 ton.

Kalmar län har ett större överskott av smör än Jönköpings och Kronobergs län, medan osttillverkningen i Kalmar län är betydligt mindre än i de båda andra Smålandslänen. (Jmf tabell 5.)

Tab. 5. Produktion år 1944 vid mejerier, anslutna till mejeriförbund.

	Vid mejeriet in- vägd mjölk ton	Vid mejeriet till- verkat smör ton	Vid mejeriet till- verkad ost ton
Östergötlands läns Mejeriförbund.....	80 311	2 317	992
Jönköpings läns Mejeriförbund.....	160 752	5 318	1 753
Kronobergs läns Mejeriförbund.....	104 755	3 643	1 499
Tjustbygdens Mejeri.....	25 720	843	476
Sevede och Tunaläns Mejeri.....	19 086	664	43
Södra Kalmar läns Mejeriförbund.....	114 022	4 186	509
Hela riket.....	3 109 675	87 304	29 924

#### Jordbrukets transporter.

De viktigaste varuslagen i jordbrukets transporter utgöras av gödningsämnen och utsäde till gårdarna och av spannmål, rotfrukter, mjölk och slaktdjur från gårdarna. Mycket härav går normalt på bil. Järnvägstransporterna för jordbrukets räkning äro erfarenhetsmässigt ganska ringa. Produktionsöverskottet av spannmål samlas i allmänhet till lagerhusen, varav jordbrukarnas egna organisationer äga flera, bland annat i Kalmar, Mönsterås och Åseda. De relativt korta transporterna till lagerhusen falla endast i mindre grad på järnvägarna, under det att transporterna från lagerhusen i större utsträckning ske på järnväg. Samma gäller även slakterier. Slaktboskap sändes numera så gott som undantagslöst på bil, medan köttet i järnvägarnas kylvagnar föres till underskottsområden.

## B. Skogsbruket.

#### Skogsbrukets utveckling.

Lantbruket är i Småland nära förbundet med skogsskötseln, vilken särskilt under vintern, då jordbruksarbetet i stort sett ligger nere, erbjuder lönande fyllnadsarbeten. Skogsbruket ger de många småbrukarna ett tillskott i inkomster, varförutan de icke skulle kunna föra en dräglig existens. Såsom av tabell 6 framgår utgöres största delen av skogsmarken av bondeskogar.

De smärre jordbruksfastigheterna inneha ofta betydande skogsmarksarealer. Framför allt gäller detta Kronobergs län, där skogsbruket ej sällan kommer i första hand och jordbruket närmast är att betrakta som en binäring till detsamma.

Tab. 6. Skogsmarksarealens fördelning på olika ägare.

	L ä n			Hela riket
	Jönköpings	Kronobergs	Kalmar	
	procent av skogsarealen			
Staten och andra samfälligheter ..	9	10	12	24
Aktiebolag .....	5	13	6	25
Enskilda personer.....	86	77	82	51

Den väldiga industriella expansion, som under det senaste århundradet ägt rum, har skapat ökad efterfrågan på trävaror. Skogsbruket och en mängd industrier, som använda skogen som råvaru- eller bränslekälla, ha fått en dominerande betydelse. Denna utveckling har betytt, att nya inkomstkällor öppnats för landsbygdens befolkning och sysselsättning skapats genom skogens avverkning och vidare förädling, vilket allt annat ge en väsentligt högre levnadsstandard än enbart jordbruk. Detta har förlänat byggelsen på landsbygden en ny karaktär.

Inom handelspolitiken kommo vid mitten av 1800-talet de nya liberala och frihandelsvänliga idéerna att medföra ökade möjligheter att avsätta trävaror utomlands. Den stegrade utrikeshandeln bidrog i sin tur till anläggandet av järnvägar. Allt efter som järnvägsnätet utbyggdes, spred sig avverkningarna över allt större delar av Småland och jämsides härmed ökades virkesexporten.

Kunskaperna om skogens skötsel voro tyvärr bristfälliga och lagbestämmelser om aterplanteringskyldighet funnos ännu ej, varför de småländska skogarna, som tidigare blivit illa åtgångna av svedjebuket, nu blevo utsatta för svår skövling. Skogstillgångarna började att sina, och följderna av rovdriften ha ännu icke övervunnits. Enligt W. Lothigius<sup>1</sup> har intet annat landskap i Sverige under historisk tid utsatts för en sådan förödelse, som övergått småländska marker under de senaste 100 åren. Först genom skogsvårdslagstiftningen 1918 och 1923 sattes stopp för skogsskövlingen. Redan omkring 1905 hade emellertid återuppbyggnadsarbetet i mindre skala påbörjats genom skogsvårdsstyrelserna. Kalmarkerna upptaga alltjämt stora ytor, i Kronobergs län 19 procent av landarealen, och virkeskapitalet per ytenhet är ringa. Enligt riksskogstaxeringen 1923 understeg det utom i Kalmar läns norra landstingsområde medeltalet för hela landet.

#### Skogstillgångar och virkesförbrukning.

Skogsmarken upptar i Kalmar läns skogsbygd med 73 procent den största relativa arealen. I norra kustlandet utgör den 66 procent, i Kronobergs län och på Kalmar-slätten 61 procent. Nordöstra delen av Kronobergs län är emellertid mera skogrik och skogsmarksarealen utgör i Uppvidinge härad sålunda 72 procent av landarealen. För att mera konkret åskådliggöra skogsmarkens relativa utbredning inom undersökningsområdet har upprättats en karta över skogsmarksarealen i procent av landarealen sockenvis. Se fig. 13.

Under åren 1923—1929 företogs en s. k. riksskogstaxering, varvid de tre Smålands-länen undersöktes redan år 1923. Tabell 7 visar, att virkeskapitalet i Småland enligt denna taxering växlar mellan 48 och 61 m<sup>3</sup> per hektar skogsproduktiv mark, medan riksmedeltalet beräknats till omkring 59. För att erhålla den avkastning, som anges i tabellens sista kolumn, borde skogsförrådet uppdrivas till minst 80 m<sup>3</sup> per hektar.

De anförda siffrorna hänföra sig som nämnts till år 1923 och torde numera giva en allt för mörk bild av skogstillståndet. Enligt muntligen lämnade uppgifter från fack-

<sup>1</sup> Smålands och Blekinge handelskammare 1907—1931. Minnesskrift.

mannahåll skulle virkestillgången inom Kronobergs län för närvarande kunna anslås till 70 m<sup>3</sup> fast mått per hektar (m<sup>3</sup>f./ha) produktiv skogsmark och medelboniteten till 3·4 m<sup>3</sup>f./ha och år. Inom Kalmar län har virkesförrådet stigit med 21 procent enligt en år 1941 företagen inventering. Dessa siffror antyda en väsentligt bättre skogstillgång och tillväxtmöjlighet än man räknade med för ett tjugotal år sedan.

**Tab. 7. Virkesförråd inom bark av samtliga träd, dess tillväxt samt markens genomsnittliga avkastning (bonitet). Enligt riksskogstaxeringen 1923—1929.**

	Virkesförråd frånsett lövskog med mindre än 5 cm vid bröst-höjd		Årlig tillväxt		Markens avkastningsförmåga vid god skötsel inkl. bark m <sup>3</sup>
	samtliga träd i milj. m <sup>3</sup>	per hektar skogsproduktiv mark m <sup>3</sup>	samtliga trädslag i milj. m <sup>3</sup>	per hektar skogsproduktiv mark m <sup>3</sup>	
Jönköpings län.....	36·9	53·5	1·62	2·33	3·4
Kronobergs län.....	27·6	48·1	1·26	2·19	3·0
Kalmar läns fastlandsdel, norra landstingsområdet.....	22·0	61·4	0·85	2·37	3·0
Kalmar läns fastlandsdel, södra landstingsområdet.....	15·2	54·9	0·73	2·61	3·0
Hela riket.....	1 417·5	59·1	47·65	1·99	3·1

Om man utgår från riksskogstaxeringens värden på skogsmarkens avkastningsförmåga, 3·0 m<sup>3</sup>f./ha inom Kronobergs och Kalmar län samt 3·4 m<sup>3</sup>f./ha inom Jönköpings län, finner man att den årliga avkastningen av skogsmarken vid god skötsel kan uppskattas till 1 600 000 m<sup>3</sup>f. i Kronobergs län, 2 000 000 m<sup>3</sup>f. i Kalmar län och 2 100 000 m<sup>3</sup>f. i Jönköpings län.

För år 1937 har företagits en undersökning rörande skogsavverkningen i riket. Undersökningen grundades på deklARATIONER om verkställda avverkningar. Den innefattade dock icke till husbehovsavverkning erforderligt virke, varför några slutsatser rörande tillväxtöverskottet icke kunna dragas. Avverkningens storlek i m<sup>3</sup> fast mått per ytenhet skogsmark åskådliggöres på kartan, fig. 14. Av denna framgår att avverkningarna nämnda år voro särskilt stora i nordöstra Småland och relativt låga i ett antal socknar i sydöstra delen av landskapet. I övrigt kunna några regionala tendenser icke urskiljas. Siffermässigt sammanfattas undersökningens resultat i tabell 8.

**Tab. 8. Avverkning efter sortiment år 1937.**

L ä n	Timmer			Pappersved	Brännved	Träd på rot	Övriga sortiment	Summa
	Tall och gran	Lövträd	Summa					
	1 000-tal m <sup>3</sup> f.							
Jönköpings.....	481	21	504	312	114	259	100	1 247
Kronobergs.....	502	12	514	308	112	136	28	1098
Kalmar.....	615	30	645	272	169	429	128	1643

Siffrorna torde få anses representativa för en »normal» avverkning under förkrigsåren. Vad beträffar virkesförbrukningen för husbehov finnas vissa hållpunkter för

Jönköpings län, där skogsvårdsstyrelsen under åren 1933—1934 verkställde en undersökning inom ett par representativa socknar. Med ledning härav uppskattades den totala årsförbrukningen inom Jönköpings län till 750 000 m<sup>3</sup>. Sedan dess torde behovet av husbehovsvirke knappast ha minskats. Under krisåren ha huggningarna av ved starkt ökat. Tab. 9, som grundar sig på uppgifter från statens bränslekommission, utvisar avverkningarna av ved och massaved under tre av krigsåren.

Tab. 9. Vedavverkning 1/7 1942—30/6 1945.

L ä n	1/7 42—30/6 43		1/7 43—30/6 44		1/7 44—30/6 45	
	Kastved, långved, stubbved	Massa- ved	Kastved, långved, stubbved	Massa- ved	Kastved, långved, stubbved	Massa- ved
	1 000-tal fm <sup>3</sup>					
Jönköpings.....	1 021	404	773	496	606	300
Kronobergs.....	987	338	803	336	694	206
Kalmar.....	1 278	277	1 186	356	1 098	190

Betydande kvantiteter småländskt virke gå till skogfattiga trakter inom närliggande landskap, särskilt till Skåne. Exporten till främmande länder är också omfattande. Västervik, Oskarshamn och Kalmar samt Blekingehamnarna utföra till övervägande del plank och bräder, Malmö är exporthamn för plank och bräder men även för sågade och bilade bjälkar och sparrar, vilka huvudsakligen framställas utefter södra stambanan. Över Halmstad utföras gruvstötter och liknande timmersortiment. En överslagsberäkning ger vid handen att omkring 350 000 m<sup>3</sup>f. småländsvirke exporterades över nämnda hamnar år 1937.

På basis av 1923—1929 års riksskogstaxering har företagits en undersökning över skogsmarkens föryngringsarealer sedan 1850-talet samt över de arealer, som lämpa sig för genomhuggning eller föryngringshuggning fram till 1960. Föryngringsarealerna voro i Kalmar läns norra landstingsområde störst under tiden 1860—1880, i det södra landstingsområdet samt i Kronobergs län däremot 1880—1900. Vad beträffar de arealer, som beräknas komma att genomhuggas (skog i åldern 40—70 år), konstateras, att i Kalmar län någon nämnvärd förändring troligen icke kommer att ske under tiden fram till år 1960. Arealen av skog, som sannolikt helt eller delvis kommer att avverkas (skog i åldern 70—90 år), är dock i stigande. I Kronobergs län torde såväl genomhuggnings- som föryngringsarealen komma att stiga under samma period.

Den under senare år ökade virkestillgången i skogarna har skapat en vidgad råvarubas för den småländska träindustrien. Emellertid förekommer i viss utsträckning att virkesförbrukare inom Småland hämta virke från Norrland. Detta kan böttna i svårigheter att inom det normala inköpsområdet uppdriva tillräckliga kvantiteter, men oftast är skälet, att man önskar få fram viss virkeskvalitet, som icke står till buds i Småland. I sinom tid torde även kvaliteten på det småländska virket komma att förbättras. Lothigius<sup>1</sup> säger härom: »Förutom att virkesmängden, som för framtiden beräknas kunna produceras för industriens räkning, med sannolikhet överstiger den, som nu produceras, med 50 upp till 70 procent, kommer framtidens uttag att ligga på ett betydligt högre plan i fråga om kvalitet, resultatet av skogsvårdande arbeten.»

Skogstillgångarnas utnyttjande för tillgodoseende av järnbrukens behov av träkol har förlorat sin betydelse, sedan järntillverkningen vid järnbruk inom Småland så gott som helt upphört. Däremot tillgodogöres avfall (ribbved m. m.) vid sågverken fortfarande genom kolning på en del platser.

<sup>1</sup> Smålands och Blekinge handelskammare 1907—1931, Minnesskrift

*Skogsbrukets transporter.*

Transporterna av timmer från skogsskiftena äro arbetskrävande och dyra. Skogsvägar som tillåta trafik med bilar och traktorer anläggas emellertid nu i stor skala med hjälp av statsbidrag. Biltransporter få som följd därav en alltmer ökad betydelse. Till denna utveckling bidrager även tillkomsten av talrika flyttbara småsågar, från vilka det sågade virket vanligen sändes på bil antingen direkt till förbrukaren eller till järnvägsstation för vidare befordran järnvägsledes. Järnvägarnas betydelse för transporter såväl av sågat virke som av massaved är fortfarande stor.

Det smäländska järnvägsnätet är ganska tätt i betraktande av att stora delar av landskapet äro glest befolkade. För ett rationellt skogsbruk är järnvägarnas längd per arealenhet fullt tillräcklig. Den för Småland öster om stambanan utmärkande blandningen av normalspåriga och smalspåriga järnvägar verkar dock hindrande på transporter av skogsprodukter mellan olikspåriga järnvägars trafikområden.

**C. Träindustrin.***Sågverk.*

Den på skogstillgångarna grundade industrien är särskilt i östra Småland väl utvecklad. Detta gäller icke minst de trakter, som beröras av det smalspåriga järnvägsnätet. Sågverksindustrin är sålunda högst utvecklad i östra delen av Kronobergs län samt i angränsande trakter av Kalmar län.

Vattendragen ha i Småland utnyttjats som drivkraft av sågar, kvarnar och smärre industrier redan innan den elektriska kraftöverföringen skapat nya förutsättningar för industriens lokalisering. På grund härav samt emedan större delen av de smäländska sågverkens produktion är avsedd för den inhemska marknaden, har det icke funnits anledning att koncentrera anläggningarna till kusttrakterna. Sågverken äro i regel relativt små, eftersom råvaran hämtas landvägen från ett lokalt begränsat upphandlingsområde. Utvecklingen har karakteriserats av att de små vattensågarna, vilka voro helt knutna till vattenfallen, i stor utsträckning ersatts med transportabla cirkelsågar, lokomobil- eller motordrivna, varjämte större stationära ångsågverk, utrustade med ramsågar, växt upp utefter järnvägarna. Konkurrensen mellan de fasta sågverken har emellertid varit hård, och en del har måst nedläggas på grund av brist på råvaror. I stället ha de ambulerande cirkelsågarna ökat i antal, eftersom de lätt kunna flyttas till nya avverkningsområden.

Sågverksindustrin i Småland företer mycket starka säsongväxlingar, i det att flertalet anläggningar endast äro i drift under några månader på våren. Den sågade virkesmängden har i genomsnitt under de senaste femtio åren icke ökat, även om variationerna år från år varit stora.

**Tab. 10. Sågverkens och hyvleriernas huvudsakliga avsaluproduktion av plankor, bräder, lådämnen, stav etc. i m<sup>3</sup>.**

L ä n	1913	1930	1935	1944
Jönköpings.....	220 539	149 375	213 833	236 690
Kronobergs.....	202 845	123 564	124 219	120 531
Kalmar.....	298 833	148 152	215 851	178 354
Hela riket.....	8 287 219	6 645 091	6 266 050	4 212 510

<sup>1</sup> Tabellen är uppgjord genom sammanställning av uppgifter i kommerskollegii officiella årsberättelser över industrien. Enär totalproduktionen icke alltid kan skiljas från avsaluproduktionen, kunna vissa dubbelräkningar ha skett i tabellens siffror, vilka dock torde lämna en i huvudsak riktig bild av förändringarna i produktionen.

**Massafabriker och pappersbruk.**

Vid slutet av förra seklet fanns i Småland, särskilt i Jönköpings län, ett stort antal massafabriker, främst träsliperier. Antalet massafabriker i Småland har sedermera reducerats och uppgick år 1946 till 16.

Ännu i slutet av 1800-talet funnos många handpappersbruk, av vilka de minsta blott sysselsatte ett par man. Dessa äro nu samtliga nedlagda. Antalet pappersbruk och pappfabriker utgjorde i hela Småland år 1946 18.

Jämsides med att massa- och pappersindustrin kommit att drivas i storindustriella former, har en väsentlig mekanisering och rationalisering av arbetsprocesserna ägt rum, som möjliggjort produktionsökning, varigenom råvarubehovet avsevärt stigit. Utvecklingen under de senaste decennierna framgår av tabell 11.

**Tab. 11. Tillverkningen i ton av pappersmassa, papp och papper.**

L ä n	1913	1925	1930	1935	1944
<b>a) Pappersmassa, mekanisk (torr vikt)</b>					
Jönköpings.....	3 123	2 620	2 405	1 566	405
Kronobergs.....	4 198	7 180	10 412	8 260	5 853
Kalmar.....	4 615	1 276	2 555	5 493	6 304
Hela riket.....	326 097	438 943	577 471	671 628	294 724
<b>b) Pappersmassa, kemisk (torr vikt).</b>					
Jönköpings.....	42 022	49 317	61 210	70 365	47 466
Kronobergs.....	21 905	28 842	37 182	51 834	31 199
Kalmar.....	7 184	12 325	11 873	16 792	4 580
Hela riket.....	860 480	1 294 255	1 853 753	2 305 934	1 003 155
<b>c) Papp.</b>					
Jönköpings.....	8 565	5 062	4 670	6 736	6 256
Kronobergs.....	6 463	11 784	16 973	24 328	21 464
Kalmar.....	74	3 979	4 916	6 704	3 035
Hela riket.....	48 591	72 238	97 825	112 912	82 215
<b>d) Papper.</b>					
Jönköpings.....	24 291	30 366	35 744	46 508	34 836
Kronobergs.....	16 839	18 198	24 420	31 392	31 470
Kalmar.....	8 820	17 981	18 967	22 878	22 923
Hela riket.....	284 365	484 880	559 135	751 597	588 002

Pappersmassindustriens råvarubehov är mycket stort, och fabrikena måste förden-skull hämta massaved från jämförelsevis avlägsna trakter. Men transportkostnaderna spela en ganska stor roll för denna skrymmande artikel, och därför blir kostnaden för omlastning mellan järnvägar av olika spårvidder stundom betungande.

**Tändsticksfabriker.**

Den svenska tändsticksindustrin daterar sig från början av 1840-talet. Ett av de första företagen var Jönköpings tändsticksfabrik, vilken blev en av de största i landet och samtidigt intog en ledande plats i tekniskt avseende. I Kalmar län fick tändsticks-industrin omkring år 1870 ett uppsving. Litet varstades anlades nya fabriker, men de flesta av dem voro små, och många blevo av kort varaktighet. Några av anlägg-

ningarna kommo emellertid upp till ett betydande arbetarantal. Genom en fortgående koncentration av tändsticksindustrien ha sedermera de smärre fabrikerne nedlagts. De kvarvarande fabrikerne äro sedan 1917 sammanslutna till Svenska Tändsticks AB. År 1946 funnos tändsticksfabriker i Jönköping, Västervik, Kalmar, Mönsterås och Vetlanda samt utanför Småland i Tidaholm och Lidköping.

Aspvirke för tändsticksindustrien importerades tidigare i stor utsträckning från Finland och Balticum men har under de senaste årtiondena alltmer kommit att ersättas med svensk råvara, av vilken en stor del tages i Småland.

#### *Snickeri- och möbelfabriker.*

Ehuru sågverk, massafabriker och pappersbruk samt tändsticksfabriker äro av stor betydelse i Småland, präglas landskapets industri i kanske ännu högre grad av den vidare förädling av sågverksprodukterna, som äger rum vid snickeri- och möbelfabriker.

Fabriksmässig tillverkning av byggnadssnickerier, såsom inredningar, fönster och dörrar, började i Småland bedrivas på 1860-talet. Först på 1890-talet blev emellertid denna industrigren av mera betydande omfattning. I Kalmar län funnos 1890 fyra »mekaniska snickerifabriker», men deras antal ökades sedan snabbt. Exporten av fönster och dörrar, framförallt till Storbritannien och Frankrike, har tidvis varit bety-

Tab. 12. Snickeri- och möbelindustri.

L ä n	Fabriker	Arbetare	Tillverkningsvärde	
			Tusental kronor	I procent av hela rikets
<b>1913</b>				
Jönköpings.....	62	2 361	6 243	20·0
Kronobergs.....	12	348	910	2·9
Kalmar.....	43	1 373	4 099	13·2
Hela riket.....	411	10 549	31 155	
<b>1925</b>				
Jönköpings.....	114	2 844	12 815	18·7
Kronobergs.....	28	525	2 430	3·5
Kalmar.....	77	1 712	8 331	12·2
Hela riket.....	725	12 656	68 539	
<b>1930</b>				
Jönköpings.....	158	3 385	18 079	18·3
Kronobergs.....	43	742	3 796	3·8
Kalmar.....	100	2 232	11 471	11·6
Hela riket.....	1 090	16 511	98 774	
<b>1935</b>				
Jönköpings.....	211	4 125	27 014	22·8
Kronobergs.....	51	868	4 988	4·2
Kalmar.....	102	2 353	12 081	10·2
Hela riket.....	1 342	19 379	118 350	
<b>1944</b>				
Jönköpings.....	311	5 374	70 200	21·9
Kronobergs.....	80	1 315	15 336	4·8
Kalmar.....	147	3 433	34 265	10·7
Hela riket.....	1 965	28 295	321 200	

dande företrädesvis från fabriker i Kalmar län. Snickeriindustrien kräver stora mängder sågat virke, men ännu större kvantiteter slukas av de på senare år tillkomna fabriker för tillverkning av monteringsfärdiga trähus. De äro mestadels belägna i områden med relativt god skogstillgång. Trähusfabrikerna i Småland förbrukade år 1944 cirka 34 000 m<sup>3</sup>f. rundtimmer för egen uppsågning och därutöver cirka 153 000 m<sup>3</sup>f. inköpt sågat virke.

Fabrikation av bobiner, huvudsakligen för export till England, begynte i början av 1880-talet, men denna industri bedrivs numera endast på få platser.

Den moderna möbelindustrien hade en föregångare i den mer eller mindre hantverksmässiga pinnstolstillverkning, som på 1860-talet bedrevs på flera håll i Småland men särskilt i trakterna söder om Jönköping. Tillverkningen kom sedermera att ske mera industriellt, och även andra möbler än pinnstolar började tillverkas, varigenom fabrikationen fick en alltmer mångsidig karaktär. Möbelindustrien spred sig också till Kalmar län, men ännu år 1900 funnos där blott 8 möbelfabriker mot 23 i Jönköpings län. I Kronobergs län fanns vid denna tid ingen egentlig möbelfabrik. Vårt lands möbelindustri har för närvarande sitt huvudområde i Jönköpings län, men ett stort antal an-

Tab. 13. Torvindustri.

L ä n	Fabriker	Arbetare <sup>1</sup>	Tillverkningsvärde	
			Tusental kronor	I procent av hela riket
<b>1913</b>				
Jönköpings.....	14	354	306	9·7
Kronobergs.....	11	456	405	12·8
Kalmar.....	4	118	61	1·9
Hela riket.....	110	3 379	3 161	
<b>1925</b>				
Jönköpings.....	14	326	479	9·5
Kronobergs.....	16	648	1 159	23·0
Kalmar.....	3	70	107	2·1
Hela riket.....	108	3 077	5 031	
<b>1930</b>				
Jönköpings.....	17	275	449	12·2
Kronobergs.....	19	460	663	18·0
Kalmar.....	4	65	84	2·3
Hela riket.....	133	2 816	3 677	
<b>1935</b>				
Jönköpings.....	13	199	461	15·5
Kronobergs.....	15	287	397	13·3
Kalmar.....	3	51	72	2·4
Hela riket.....	106	1 985	2 981	
<b>1944</b>				
Jönköpings.....	55	1 855	5 078	12·7
Kronobergs.....	83	3 537	11 058	27·7
Kalmar.....	11	358	803	2·0
Hela riket.....	460	13 563	39 888	

<sup>1</sup> Torvindustrien, stenindustrien och sågverksindustrien utmärkas av starka säsongvariationer. I kommerskollegii statistik redovisas arbetarantalet såsom omedelantalet under verksamhetstiden anställda arbetare, varför siffrorna för dylika säsongindustrier icke äro fullt jämförbara med uppgifterna över arbetarantalet inom industrigrupper med helårsdrift.

läggningar finnas även i Kalmar och Kronobergs län. Den goda skogstillgången i denna del av landet är av betydelse för möbelindustrin, ehuru dess råvaruförbrukning är betydligt mindre än byggnadssnickeriindustriens.

#### D. Övrig industri.

##### Torvindustri.

De vidsträckta torvmossarna i Småland, särskilt i de västra delarna av Jönköpings och Kronobergs län, ha fått stor betydelse för framställning av brännortv och torvströ.

Tillverkning av brännortv har under de gångna krigsåren bedrivits på en mängd platser. Av mindre kristidsbetonad karaktär är framställningen av torvströ. Liksom brännortvindustrin är denna högst utvecklad i Kronobergs län, framför allt i dess västra del. Export av torvströ från Småland förekom före kriget. Upptagningen och även bearbetningen av torven är i hög grad säsongbetonad, och under större delen av året ligger verksamheten nere.

##### Stenindustri.

Norra delen av Kalmar län har en omfattande stenindustri i Västerviks och Gamleby skärgård samt i kusttrakterna mellan Fieholm och Mönsterås. Huvudsakligen brytes

Tab. 14, Stenindustri.

L ä n	Fabriker	Arbetare	Tillverkningsvärde	
			Tusental kronor	I procent av hela rikets
<b>1913</b>				
Jönköpings.....	4	122	330	1.4
Kronobergs.....	8	239	362	1.6
Kalmar.....	21	838	1 208	5.3
Hela riket.....	349	14 352	22 828	
<b>1925</b>				
Jönköpings.....	7	102	361	1.0
Kronobergs.....	11	138	478	1.4
Kalmar.....	23	642	2 097	6.0
Hela riket.....	379	13 820	35 234	
<b>1930</b>				
Jönköpings.....	9	175	816	1.7
Kronobergs.....	13	246	869	1.8
Kalmar.....	27	856	3 212	6.8
Hela riket.....	501	16 769	47 438	
<b>1935</b>				
Jönköpings.....	10	137	556	2.1
Kronobergs.....	11	212	995	3.7
Kalmar.....	23	555	2 607	9.8
Hela riket.....	452	8 413	26 557	
<b>1944</b>				
Jönköpings.....	12	97	1 195	3.0
Kronobergs.....	12	113	1 364	3.4
Kalmar.....	25	508	3 982	9.9
Hela riket.....	408	5 988	40 265	

granit. Viktigast är den finare stenförädlingsindustrin, särskilt stenarbeten av s. k. svarta och gröna graniter. Värdet av denna arbetade sten uppgick år 1944 i Kalmar län till över 2 miljoner kronor eller 43 procent av rikssiffran. Vid Vånevik och Virbo brytes en vacker, storkornig, röd granit, som även vunnit avsättning utomlands. I Jönköpings och Kronobergs län har stenindustrin betydligt mindre omfattning än i Kalmar län. I Kronobergs län är den särskilt företrädd i länets västra och södra delar. Endast ett fåtal stenbrott i Kronobergs län äro belägna i de områden, som beröras av det smalspåriga järnvägsnätet.

#### Tegelindustri.

Denna industrigren är mest utvecklad i Kalmar län, där de smalspåriga järnvägarna anlitas bland annat av tegelbruken i Högsby, Berga, Gamleby m. fl. platser.

#### Glasindustri.

I östra delen av Kronobergs län utgöra glasbruken den mest karakteristiska industrigrenen. Under åren 1886—96 anlades en mängd glasbruk i denna del av Småland. Orsaken till denna utveckling låg till en del i riklig tillgång på billig ved, vilket i främsta rummet bestämmer glasbrukens lägen. Härvidlag voro förutsättningarna gynnsamma för uppkomsten av glasindustrier i dessa trakter. Vidare fanns vid Kosta glas-

Tab. 15. Glasindustri.

L ä n	Fabriker	Arbetare	Tillverkningsvärde	
			Tusental kronor	I procent av hela rikets
<b>1913</b>				
Jönköpings.....	1	44	152	1·1
Kronobergs.....	30	1 806	3 844	29·0
Kalmar.....	7	418	1 001	7·6
Hela riket.....	69	5 639	13 257	
<b>1925</b>				
Jönköpings.....	3	169	902	3·7
Kronobergs.....	27	2 279	8 113	33·3
Kalmar.....	14	740	2 651	10·9
Hela riket.....	89	5 875	24 368	
<b>1930</b>				
Jönköpings.....	4	157	728	2·7
Kronobergs.....	29	3 806	8 752	32·6
Kalmar.....	15	785	2 914	10·8
Hela riket.....	102	6 153	26 894	
<b>1935</b>				
Jönköpings.....	3	192	1 023	3·6
Kronobergs.....	34	2 434	8 962	31·3
Kalmar.....	16	795	3 183	11·1
Hela riket.....	111	5 789	28 623	
<b>1944</b>				
Jönköpings.....	4	232	2 605	4·8
Kronobergs.....	39	2 335	18 194	33·5
Kalmar.....	16	820	7 723	14·2
Hela riket.....	124	5 774	54 723	

bruk, som daterar sig från år 1741, en kunnig arbetarstam, vars yrkesskicklighet spred sig till de kringliggande socknarna. Efterfrågan på glas, särskilt för hushållsändamål, blev efter hand större, och även om konjunkturena växlade, tillkommo nya företag fram till det första världskrigets slut. Därefter har utvecklingen i viss mån stagnerat. År 1944 funnos i Småland 59 av landets 124 glasbruk. Deras arbetarantal var 3 387 eller nära 60 procent av hela landets glasbruksarbetare.

*Järn- och metallindustri samt varvsindustri.*

Järn- och stålmanufakturen är högt utvecklad, framför allt i de västra delarna av Jönköpings län. I Kronobergs och Kalmar län är antalet företag betydligt mindre, men i gengäld höra några av dem till de största i landet, såsom industrierna i Gunnebo, Ankarsrum och Överum vid Norsholm—Västervik—Hultsfreds järnväg. Vidare märkas gjuterier i Klavrestrom och Norrhult vid linjen Växjö—Hultsfred, en radiatorfabrik i Lenhovda vid järnvägen Brittatorp—Oskarshamn samt flera företag i Västervik och andra städer. Åtskilliga mekaniska verkstäder finnas, särskilt i städerna, men även i samhällen som Blomstermåla, Virserum och Hultsfred.

Varvsindustrien har i Kalmar län mycket gamla anor. Den rikliga ektillgången i östra Småland var i äldre tid en av förutsättningarna för det livaktiga skepps- och båtbyggeri, som ägde rum i hamnplatserna utefter kusten. Oskarshamn och Kalmar ha

**Tab. 16. Järn- och övrig metallindustri (inkl. skeppsvarv).**

L ä n	Fabriker	Arbetare	Tillverkningsvärde	
			Tusental kronor	I procent av hela rikets
<b>1913</b>				
Jönköpings .....	88	4 548	17 759	3·1
Kronobergs .....	18	457	1 158	0·2
Kalmar .....	45	1 967	7 924	1·4
Hela riket .....	1 457	111 044	577 557	
<b>1925</b>				
Jönköpings .....	124	4 293	28 661	3·0
Kronobergs .....	27	442	2 620	0·3
Kalmar .....	45	2 118	16 780	1·7
Hela riket .....	1 942	113 529	959 522	
<b>1930</b>				
Jönköpings .....	170	5 092	34 942	2·6
Kronobergs .....	41	740	3 996	0·3
Kalmar .....	78	3 154	25 742	1·9
Hela riket .....	2 801	144 145	1 353 741	
<b>1935</b>				
Jönköpings .....	248	6 883	57 199	3·4
Kronobergs .....	52	1 014	6 082	0·4
Kalmar .....	102	3 355	28 198	1·7
Hela riket .....	3 910	159 906	1 659 656	
<b>1944</b>				
Jönköpings .....	422	10 410	149 151	3·4
Kronobergs .....	87	1 621	23 667	0·5
Kalmar .....	152	5 707	82 563	1·9
Hela riket .....	5 295	242 622	4 359 587	

stora skeppsvarv, men i övrigt bedrivs fartygs- och båtbyggeri numera endast på ett fåtal platser i länet och ingenstädes i större skala.

*Textil- och beklädnadsindustri.*

Textil- och beklädnadsindustrien är i Småland i huvudsak samlad till städerna och starkast utvecklad i Jönköpings län, där den på senare år uppvisat ett kraftigt uppsving. Mest betydelsefull är sömnadsindustrien. Ännu i början av 1900-talet fanns ett otal små spinnerier kringspredda överallt på landsbygden, men en stark koncentration har sedermera ägt rum.

Tab. 17. Textil- och beklädnadsindustri.

L ä n	Fabriker	Arbetare	Tillverkningsvärde	
			Tusental kronor	I procent av hela rikets
<b>1913</b>				
Jönköpings .....	17	684	3 000	4·7
Kronobergs.....	2	24	52	0·1
Kalmar.....	6	92	169	0·3
Hela riket.....	493	43 755	63 596	
<b>1925</b>				
Jönköpings.....	27	980	6 519	1·6
Kronobergs.....	3	70	267	0·1
Kalmar.....	6	115	462	0·1
Hela riket.....	634	50 505	420 313	
<b>1930</b>				
Jönköpings.....	26	1 214	8 816	1·7
Kronobergs.....	4	120	830	0·2
Kalmar.....	4	192	879	0·2
Hela riket.....	742	61 178	506 267	
<b>1935</b>				
Jönköpings.....	43	1 709	13 845	2·3
Kronobergs.....	6	271	1 844	0·3
Kalmar.....	10	283	1 643	0·3
Hela riket.....	953	73 157	603 124	
<b>1944</b>				
Jönköpings.....	72	2 517	36 441	2·7
Kronobergs.....	11	557	8 505	0·6
Kalmar.....	15	371	3 762	0·3
Hela riket.....	1 278	83 738	1 334 436	

*Garverier samt päls- och skinnvaruindustri.*

Ännu starkare har koncentrationstendensen varit inom garveriindustrien, som tidigare blomstrade i Kalmar län, där tillgången på ekbark för beredning av garvämnen var god. När sådana började importeras från utlandet gick garveriindustrien tillbaka. Inom de områden, som direkt eller indirekt beröras av smalspårnätet, finns blott ett större garveri, beläget i Vimmerby. Päls- och skinnvaruindustrien är betydande i Tranås, som är centrum för denna industri i södra Sverige.

### *Sko- och gummivarufabriker.*

Skoindustrien sysselsätter ett stort antal arbetare särskilt i Jönköping men även i en del av de orter, som beröras av smalspårnätet, såsom Sävsjö och Vetlanda. I Kronobergs län finnas skofabriker i Ljungby och Moheda men ej i länets östra del. I Kalmar län är skoindustrien nästan obefintlig. Gummivaruindustrien är i Jönköpings län företrädd främst av storföretagen i Gislaved och Värnamo. I Kronobergs och Kalmar län saknas den helt.

### *Kemisk industri.*

Den kemiska industrien representeras, fränsett tändsticksfabrikerna, av tre stora företag, nämligen en fabrik i Västervik, där garvämnen och en mängd andra kemiska produkter tillverkas, ett kopparverk i Oskarshamn samt en fabrik i Fliseryd för tillverkning av ackumulatormassa. Dessutom finnas kemisk-tekniska fabriker bland annat i Jönköping och dess närmaste omnejd samt i Gislaved och Nässjö. I Kalmar, Jönköping och Hultsfred tillverkas syrgas, och vanlig lysgas tillhandahålles invånarna i Jönköping, Kalmar och Västervik genom kommunala gasverk.

Industriernas belägenhet samt industriorternas storlek efter antalet arbetare framgår av kartan fig. 15.

## **E. Industriens lokalisering.**

Ett viktigt önskemål i fråga om kommunikationer har varit att få goda utskeppningsmöjligheter för skogsprodukter. Järnvägarna ha därvidlag spelat en stor roll. Vid den tid då järnvägarna byggdes, var industrien i Småland föga utvecklad. I en del av städerna, särskilt i Jönköping, var visserligen den industriella verksamheten tidigt differentierad på ett flertal branscher, men på landsbygden utefter de nybyggda järnvägarna bedrevs till en början i huvudsak blott sågverksrörelse. Sedermera uppkommo industrier för vidare förädling av trävaror. Möbelindustrien har givit upphov till åtskilliga tätorter utefter såväl de normalspåriga som de smalspåriga banorna.

De för järnvägarna typiska fallande zontarifferna gynna industriens förläggande endera till den ort, där råmaterial erhålles, eller till den ort, där fabriken ha sin huvudsakliga avsättning. Vid biltransport tillämpas fast kilometerpris och dessutom lika tariffer oavsett varans värde, men vid befordran med järnväg äro fraktsatserna högre för de färdiga och värdefullare produkterna än för råvarorna, varigenom det kan vara fördelaktigt att förlägga industrien vid konsumtionsorten. Så är emellertid icke alltid fallet, ty de färdiga varorna ha lägre vikt, eftersom en del av råvaran under produktionsprocessen går bort som avfall. Enär bilarna icke ha fallande tariffer utan tillämpa avståndstariff kan det stundom vara fördelaktigare att placera industrien någonstades mellan råvaru- och konsumtionsorten. Bilarna verka sålunda decentraliserande på produktionen. Järnvägen kan likväl sällan undvaras helt, och i allmänhet är industrien beroende av såväl järnväg som bil och använder de olika transportmedlen med hänsyn till vad avstånd och leveranstid göra lämpligast.<sup>1</sup>

För jordbruket och skogsbruket ha lastbilarna skapat större enhetlighet mellan olika trakter i fråga om produktpriser och avsättningsmöjligheter. Gårdarnas lägen i förhållande till järnvägen äro icke längre av så väsentlig betydelse som förr.

Då tillkomsten och utvecklingen av industrianläggningar i landsdelar, som icke äro ägnade för hög jordbruksproduktion, i väsentlig grad bidraga till att höja det allmänna väståndet, uppställer sig frågan, huruvida industriell utveckling kan stimuleras genom

<sup>1</sup> Ang. transportkostnadernas inverkan på produktionens lokalisering, se T. Palander: Beiträge zur Standortstheorie. Uppsala 1935.

åtgärder från samhällets sida i orter utefter de järnvägar, som för närvarande ha mindre tillfredsställande transportförmåga. För att kunna besvara detta, måste man först klagöra orsakerna till att industrien med förkärlek uppsökt vissa orter.

Enär snickeri- och möbelindustrien i stora delar av det småländska smalspårnätets område spelar en betydande roll, må här anföras något om huru förhållandena gestalta sig inom denna bransch. Vid en specialundersökning av H. Stålberg riktades en förfrågan till cirka 400 företag i olika delar av Småland och angränsande landskap rörande de faktorer, som varit utslagsgivande för de nuvarande företagens lokalisering. Av denna undersökning framgår att den första lokaliseringen av ett mindre företag vanligen är betingad av att företagaren redan tidigare är bosatt på orten och invuxen i dess förhållanden och därför fäster vikt vid att lägga sitt företag så, att han fortfarande har denna förmån. När företaget småningom vuxit upp till en större industri, kan det stundom visa sig, att dess geografiska läge icke är idealiskt, men då är det ofta för sent att flytta. Gäller det däremot nygrundning av större företag blir väl i allmänhet lokaliseringen underkastad en mera rationell prövning. Därvid kunna bland annat följande viktiga faktorer bliva föremål för bedömning. Den inbördes rangordningen dem emellan kommer naturligtvis för varje särskilt fall att betingas av de lokala förhållandena och industriens art.

Lämpliga transportmöjligheter och närhet till avsättningsområdena,

tillgång på arbetskraft,

tillgång på råvara,

tillgång på vattenkraft eller exceptionellt billigt bränsle (sågverksavfall och dylikt)

samt

tillgång på billig eller särskilt lämplig tomtmark eller redan existerande fabriksbyggnader.

Betydelsen av god råvarutillgång är stor för vissa industrier, t. ex. trähusfabrikationen, som slukar stora virkesmängder. För andra industrier, t. ex. möbelindustrien, spelar råvarutillgången på orten mindre roll, då kostnaden för transporten av de relativt små kvantiteterna trävirke, även när det gäller längre sträckor, blir låg i jämförelse med de färdiga möblernas värde. Under i övrigt gynnsamma förhållanden kan sålunda en möbelindustri ha goda existensmöjligheter även i trakter med mindre god skogstillgång. Givetvis är dock närheten till högvärdig skog alltid en fördel.

Vid äldre industrianläggningar har ofta tillgången på vattenkraft varit av avgörande betydelse för lokaliseringen. Nyare anläggningar drivas däremot i regel med elektrisk kraft från det allmänna kraftnätet och kunna därför förläggas till vilken ort som helst, om denna blott beröres av någon kraftlinje och krafttillgången är tillräcklig.

Priset på tomtmarken är en viktig faktor vid anläggandet av nya fabriker. Vissa städer, köpingar och municipalsamhällen gynna tillkomsten av nya företag genom att ställa billig tomtmark till förfogande i de industriområden, som stadsplanen upptager. I andra orter äro tomtmarkerna i händerna på personer eller bolag, som icke ha intresse av att nya företag anläggas på platsen, vilket de också effektivt kunna förhindra genom att vägra försäljning eller utarrendering av tomtmark.

Närhet till avsättningsområden är betydelsefull för smärre företag med huvudsakligen lokal avsättning. Dit höra åtskilliga fabriker för tillverkning av byggnadssnickrier. Möbelindustriens produkter vinna däremot avsättning i hela landet, och så till vida kan hela landskapet Småland anses ha ett fördelaktigt läge mellan tre av landets största konsumtionscentra, Stockholm, Göteborg och Malmö. Goda järnvägsförbindelser anses ännu så länge vara utslagsgivande och i det avseendet äro industrierna längs normalspårsbanorna bäst ställda. Det är emellertid av vikt att förutom järnväg även ha goda vägförbindelser åt olika håll, framför allt för framtransport av timmer.

Har ett företag väl kommit i gång på en ort, äro genast förutsättningarna större för anläggande av nya företag i samma bransch. Åtminstone gäller detta snickeri- och möbelindustrierna, där flera företag gärna uppsöka samma ort. När en fabrik varit i verksamhet några år, bruka ofta en eller flera av arbetarna lämna företaget och i samma ort sätta upp en egen verkstad, som sedan kanske utvidgas och i sin tur ger upphov till nya anläggningar.

## F. Handel.

I samband med den av nya industrianläggningar betingade geografiska omfördelningen av befolkningen har även skett en förskjutning i handelns lokalisering. Nya lokala centra för handel ha vuxit upp i samhällena längs järnvägarna. Samtidigt ha de bättre kommunikationerna lett utvecklingen dithän att de stora städerna, särskilt Stockholm och Göteborg, fått ökad betydelse som centra för grosshandeln. En annan utvecklingsfaktor har under de senare årtiondena fått allt större betydelse, nämligen jordbrukarnas och industrimännens ekonomiska organisationer. Dessa ha varit ett uttryck för en allmän tendens att i största möjliga utsträckning sköta såväl råvaruanskaffning som försäljning utan anlitan av prisfördrande mellanhänder. Bland industrisammanslutningarna må särskilt framhållas Sydsvenska Virkesföreningen, vilken har till uppgift att ombesörja trämasseindustriens råvaruanskaffning. Den har varit av stor betydelse för virkestransporterna.

Jordbrukarnas föreningsrörelse har blivit en viktig faktor, bland annat genom mejeriförbunden, slakteri-, skogsägare-, central- och lagerhusföreningarna. De sistnämnda ha sin huvudsakliga arbetsuppgift i de egentliga jordbruksområdena. Södra Kalmar läns spannmålsodlareförening är en sådan lagerhusförening, som i sina lagerhus har utrymmen för 11 000 ton spannmål.

Flera av de statliga regleringarna i fråga om spannmål, animaliska livsmedel och fodermedel ha bidragit till en minskning av den privata handeln. I många fall ha de ekonomiska organisationerna åstadkommit en begränsning av s. k. korstransporter. Kooperativa Förbundet har fått en mycket stor betydelse genom de lokala konsumtionsföreningarna. På vissa platser hållas avsevärda lager, bland annat i Kalmar, från vilka varorna distribueras till de olika konsumtionsföreningarnas butiker. I den mån så är möjligt dirigeras emellertid numera transporter direkt från producenterna till butikerna, varigenom även inom Kooperationen ett led inom distributionsapparaten i viss utsträckning kunnat elimineras. I stället för stora tillfälliga transporter till vissa uppsamlingscentra expedieras nu varorna i mindre, men tätt förekommande sändningar från produktions- till konsumtionsorten. En liknande omgestaltning av distributionen har den privata handelns organisationer, i Sydsverige t. ex. EOL-bolaget, åstadkommit.

De antydda förändringarna i såväl den privata som den kooperativa handelns struktur ha i främsta rummet möjliggjorts genom biltrafiken, vilken som bekant, särskilt på kortare sträckor, i stor utsträckning ersatt järnvägstransporter. I särskilt hög grad gäller detta i fråga om livsmedel och vissa andra förbrukningsartiklar.

En mindre ort har i egenskap av lokalt handelscentrum sin största betydelse för tillgodoseende av ortens egna och den omgivande landsbygdens dagliga behov, särskilt av livsmedel. För inköp av varor med längre förbrukningstid, såsom manufaktur- och järnvaror, skodon m. m., är däremot landsbygdens befolkningen stundom hänvisad till städerna och vissa andra större orter, som sålunda omgivas av ett större eller mindre handelsområde. Affärsverksamheten är i städerna starkare specialiserad på olika branscher, butikerna kunna i regel erbjuda sina kunder fler varuslag och en rikhaltigare sortering än de diversebutiker, som ute på landsbygden stå allmänheten till buds. Stä-

dernas relativa betydelse som kommersiella centra minskas emellertid efter hand som affärsverksamheten i de smärre orterna utvecklas.

En Orts inflytelsezon eller handelsområde är olika stor för olika varor. Från en plats ute på landsbygden far man kanske för inköp av skor och beklädnadsartiklar till en viss stad men föredrager en annan, då man vill köpa järnvaror eller möbler. Uttrycket »att resa till sta'n för att handla» innebär i de flesta fall, att man reser till den stad, där ens flesta uppköp ske, i den mån som de eventuella landsbygdshandlarna icke äro tillräckliga. Många av landsbygdsbefolkningens affärstransaktioner förmedlas också genom bankerna i staden. Handelsområdena äro sålunda icke skarpt avgränsade från varandra, och inom ett större handelsområde kunna mindre, lokala centra utbildas. Handelsområdenas utformning bestämmas till icke ringa del av administrativa gränser och av utsträckningen av telefontaxeområden och distrikt för läkare och lasarettsvård. Handelsområdenas gestaltning är vidare beroende av kommunikationsnätet och tillämpade tidtabeller och befordringsavgifter. Där olika centra konkurrera med varandra, fölla ofta kommunikationerna utslaget till förmån för den ena eller andra orten. En större förändring i fråga om järnvägsväsendet t. ex. genom ombyggnad till normal-spår, kan medföra betydande omkastningar i berörda handelsorters inflytelsezoner. Genom en sådan ändring underlättas vissa orters förbindelser med varandra, men å andra sidan kunna nya omlastnings- och omstigningsplatser uppstå, som försvåra trafik i viss riktning. Om, för att taga ett exempel, linjen Kalmar—Berga ombygges, ökas visserligen Kalmar stads konkurrensmöjligheter bortom Berga men å andra sidan försvagas inflytandet i riktning Skoghult—Fagerhult genom uppkomsten av spårvidsbrottet i Sandbäckshult.

Jönköpings handelsområde<sup>1</sup> har sin största utsträckning i nord—sydlig riktning. I söder går gränsen ungefär vid Norra Hestra, Skillingaryd och Vrigstad, varefter den svänger upp mot Malmbäck, Forserum, Vireda och Gränna samt går i väster ett gott stycke in i Västergötland. Huskvarna har på grund av närheten till Jönköping icke något handelsområde av betydelse.

Eksjö, Vetlanda och Tranås äro belägna inom relativt goda jordbruksområden, vilket medför, att de ha större handelsområden än t. ex. Nässjö.<sup>2</sup> Särskilt Vetlanda är i långt högre grad än Nässjö ett kommersiellt centrum och har ett handelsområde, som särskilt österut är vidsträckt. Sävsjö torde få betraktas som centrum i ett eget, mindre handelsområde.

Mellan Kalmar, Växjö och Karlskrona har konkurrensen varit hård. Även Nybro, Oskarshamn och Mönsterås ha strävat att utvidga sina intressesfärer. Kalmar har sedan länge haft ett mycket vidsträckt handelsområde<sup>3</sup>, men genom järnvägarnas tillkomst ha landsbygdens förbindelser i vissa fall kommit att orienteras åt andra håll. De intressen, som Kalmar hade norrut, stärktes genom byggandet av järnvägen till Berga men försvagades genom Växjö—Oskarshamns och Mönsterås—Fagerhults järnvägar, vilka gävo Fagerhults socken bättre förbindelser med Oskarshamn och Mönsterås, varjämte Älg-hult knöts närmare både Oskarshamn och Växjö. Gentemot de nämnda järnvägslinjerna, som korsade Kalmar—Bergabanan i Sandbäckshult och Ruda, hävdade sig Kalmarintressena genom att på Kalmar—Bergabanan införa särskilt billiga tur- och retur-biljetter till Kalmar och särskilt låga fraktsatser för gods. Södra delen av Älg-hults socken har livligast förbindelser med Kalmar, den norra delen däremot med Växjö. Kalmar handelsområde innefattar i norr Ålems socken. För invånarna i Kråksmåla och Långemåla socknar är Kalmar den viktigaste handelsstaden, men norra delen av Kråksmåla röner även inflytande från Oskarshamn. Mönsterås är för bägge socknarna

<sup>1</sup> G. Weiler: Jönköping, en stadsgeografisk undersökning. Göteborg 1936.

<sup>2</sup> G. Bauman i Svensk geografisk årsbok 1935.

<sup>3</sup> E. Fredriksson i Svensk geografisk årsbok 1930.

av relativt ringa betydelse. I söder sträcka sig Kalmarintressena ungefär till Bergkvara och Torsås, och gränsen till Karlskrona handelsområde sammanfaller sålunda i stort sett med järnvägarnas spårviddsgräns. I Algutsboda socken mötas Kalmar- och Växjöintressena, men de långa avstånden till bägge städerna förhindra en livligare trafik från socknen. Av Hälleberga socken kan större delen räknas till Kalmarområdet. Sävsjöströms samhälle har dock livligare handelsförbindelser med Växjö.

Kalmar handelsområde i vidare bemärkelse omfattar även Torsås och Emmaboda, vilka emellertid var för sig utgöra centra av andra rangen för de omgivande bygderna.

Nybro har tack vare järnvägarna till Emmaboda och Sävsjöström utvecklats ej blott till en betydande industriort utan därjämte till ett viktigt affärscentrum, som berövar Kalmar en del av dess kommersiella inflytande västerut.

Mönsterås kom till som sjöfartsort. Numera är det relativt få fartyg som anlöpa dess hamn och inga i linjetrafik. Ehuru belägen i en bördig jordbruksbygd har köpingen ett rätt obetydligt handelsområde. Den har trots byggandet av järnvägen Mönsterås—Fagerhult icke förmått att i fråga om detaljhandel bringa Fagerhults och Kråksmåla socknar inom sin inflytelsezon. De nämnda socknarna ha sina huvudsakliga handelsförbindelser med Kalmar. Mönsterås som sådant har Oskarshamn som sin huvudort.

Oskarshamn har ett handelsområde<sup>1</sup>, vars gräns utefter järnvägen till Nässjö går väster om Målilla. Sistnämnda samhälle spelar likväl en självständig roll som handelsort, om än dess betydelse är mindre än Virserums och Hultsfreds. Gränsen för Oskarshamns handelsområde löper från Målillatrakten ned mot området mellan Fagerhult och Fågelfors. Inom detta område ligger Högsby, som i sig är en utpräglad handelsort med stor betydelse för den kringliggande bygden, inklusive Fågelfors, Berga och Ruda. Oskarshamns handelsområde omfattar i sydväst Allgunnen vid Växjö—Oskarshamns järnväg. Gränsen går vidare strax norr om Långemåla och därefter rätt österut till kusten. Samhällena Ruda och Fliseryd samt köpingen Påskallavik falla sålunda inom Oskarshamnsområdet.

Växjö handelsområde har icke blivit föremål för någon detaljerad specialundersökning. En antydning om handelsområdets storlek giver det vidsträckta telefontaxeområdet, som sträcker sig från Åseda-trakten i norr till området söder om Tingsryd och ned emot Blekingegränsen. Av gjorda undersökningar över Blekingestädernas handelsområden framgår att de sydligaste delarna av Småland med bland annat Ryds municipalsamhälle falla inom Karlshamns handelsområde, medan Urshult och Tingsryd närmast äro att hänföra till Växjö handelsområde. Längre österut avskära Ronneby och Karlskrona de sydligaste delarna av Kronobergs län från inflytande från Växjö. I övrigt begränsas Växjö intressesfär österut av inflytanden från Kalmar och Oskarshamn, i norr från Vetlanda, Sävsjö och i viss mån Jönköping och i väster från Värnamo och Ljungby.

## G. Sjöfart.

Sjötrafiken mellan Sverige och utlandet har under senare år visat tendens till koncentration till de större hamnarna. Särskilt Göteborg har utvidgat sitt bakland, och många småländska industrier, som tidigare sände sina exportvaror över ostkusthamnarna, ha börjat anlita Göteborg. Vissa industrier, som ligga vid smalspårig järnväg, sände före kriget stundom sina produkter med bil hela den långa vägen till Göteborg. Av hamnarna på Smålandskusten har Kalmar den största in- och utgående trafiken.

<sup>1</sup> Carl Erik Nordenskjöld i Oskarshamns sparbanks minneskrift. Oskarshamn 1944.

Småland mottager på det hela taget sjövägen mer gods än det avsänder. Ej obetydliga mängder komma in via Blekingehamnarna. De större hamnarna, såväl på Smålandskusten som i Blekinge, ävensom Halmstad, ha större mängder lossat än lastat gods.

Kalmar och Västervik äro i utpräglad grad mottagande hamnar, medan kvantiteterna lossade och lastade varor väga mera jämnt i Oskarshamn. Av hela varutrafiken<sup>1</sup> utgjorde år 1938 det lastade godset i Kalmar 29 procent, i Västervik 32 procent och i Oskarshamn 49 procent. Småhamnarna, såsom Blankaholm, Gamleby och Mönsterås, ha i regel större mängder lastat än mottaget gods.

Den småländska industrien är, bortsett från träindustrien, för sitt bränslebehov i viss utsträckning beroende av stenkols- och koksimport. Järnvägarna, som till största delen icke äro elektrifierade, behöva likaledes stenkol. Härtill kommer gasverkens och hushållens behov. Bland de varor, som lossas i Kalmar läns hamnar, intog före kriget stenkol och koks främsta rummet. De förnämsta importhamnarna för dessa varor voro Kalmar, Oskarshamn och Västervik i nu nämnd ordning. Dessa tre städer, särskilt Kalmar, hade också ganska stor oljeimport. Glasindustrien i Småland erhåller kemikalier och utländsk sand över Kalmar, vilken hamn även mottager cement och sten från Öland. Över Oskarshamn införes bland annat en del kemiska råvaror för massa- och pappersindustriens räkning. Den största posten bland de i Oskarshamn lossade varorna är malm för kopparverkets behov. I flera hamnar äro oarbetade trävaror en av de största lossade varuposterna. Efter bearbetning vid sågverken i dessa hamnars omedelbara närhet utskeppas en del av trävarorna på nytt.

Förnödenheter för jordbruket samt dettas produkter intaga i flera av hamnarna en framträdande plats. Över Kalmar införes avsevärda mängder kraftfoder och gödningsämnen samt spannmål. Från Öland mottager Kalmar särskilt hästar. Oskarshamn och Västervik lossa bland annat gödningsmedel, Västervik även kraftfoder. För övriga hamnar äro totalsiffrorna lägre, men jordbruksförnödenheterna intaga relativt sett främsta platsen i Gamleby, Mönsterås och Solstadström. I Bergkvara och Gamleby lossas vidare kalk. Till Västervik inkomma rätt betydande mängder fisk.

Bland de varor, som lastas i Smålandshamnarna, dominera trävarorna. Huvudparten av dessa exporterades tidigare till Danmark, Tyskland och England. I några hamnar, särskilt Blankaholm men även i Kalmar, lastas betydande mängder träkol, avsedda för järnbruken i Mellansverige. Tändsticksfabriken i Kalmar sänder en del tändstickor sjövägen. Bland arbeten av trä, vilka i Kalmar lastas för export, må nämnas bobiner, askar, kapsyler m. m. från fabriker bland annat i Påryd och Trekanten. Oskarshamn är utskeppningsort för byggnadssnickrier, särskilt fönster och dörrar, samt monteringsfärdiga trähus från Fågelfors och Berga. I Oskarshamn utgör slagg från kopparverket en av de större lastade varumängderna. I Västervik lastas bland annat garvämnen och papper samt spannmål.

Vad beträffar den utgående trafiken ha jordbruksprodukterna betydelse särskilt för hamnen i Kalmar, där sockerbeter till fabrik i Mörbylånga samt vidare mjöl och potatis lastas.

## Kapitel II. Befolkningsutveckling och yrkesfördelning.

Befolkningsutvecklingen i Småland har i stort sett företett samma huvuddrag som i det övriga landet med en sedan lång tid tillbaka fortgående folkökning. Sedan 1880-talet har denna ökning i huvudsak hänfört sig till städer, köpingar och övriga tätorter, medan däremot befolkningen på den rena landsbygden undergått en minskning. Den nuvarande folktätheten på landsbygden samt tätorternas folkmängd framgår av fig. 16.

<sup>1</sup> »Levande djur» ha approximativt beräknats i genomsnitt väga 400 kg per styck, trävaror 700 kg per m<sup>3</sup> och träkol 20 kg per hl.

Tab. 18. Folkmängdens procentuella fördelning efter näringsgren.

	I Jordbruk m. m.	II Industri och hantverk	III Handel och sambärfärd	IV Allmän tjänst m. m.
<b>1910</b>				
Jönköpings.....	53·5	31·9	8·9	5·7
Kronobergs.....	64·2	22·7	8·1	5·0
Kalmar.....	55·0	27·5	12·2	4·4
Hela riket.....	48·4	32·3	13·5	5·8
<b>1920</b>				
Jönköpings.....	48·1	36·4	10·4	5·1
Kronobergs.....	58·5	28·2	9·1	4·2
Kalmar.....	53·1	30·8	12·2	3·9
Hela riket.....	44·0	35·0	15·2	5·8
<b>1930</b>				
Jönköpings.....	44·1	36·9	13·1	5·9
Kronobergs.....	55·0	29·1	11·0	4·9
Kalmar.....	49·2	31·9	14·3	4·6
Hela riket.....	39·4	35·7	18·2	6·7
<b>1940</b>				
Jönköpings.....	36·7	41·1	14·8	7·4
Kronobergs.....	49·1	31·4	13·0	6·5
Kalmar.....	44·1	34·3	15·8	5·8
Hela riket.....	33·9	37·9	19·7	8·5

Landsbygdsbefolkningen sysselsattes i äldre tid till övervägande del inom jordbruket. Industriens, hantverkets och handelns utövare voro för sin verksamhet i stort sett hänvisade till städer och köpingar. I våra dagar äro förhållandena annorlunda. Jordbruket har icke längre behov av så stort uppbåd av mänsklig arbetskraft som förr, och andra näringar ha fått övertaga en del av folköverskottet. Städer och köpingar ha alltjämt kvar sin gamla roll som centra för den ekonomiska verksamheten, men därjämte finnas kringstridda på landsbygden municipalsambällen och en mängd icke administrativa tätorter, där de näringar, som tidigare voro förbehållna städer och köpingar, numera fritt få bedrivas. I de flesta fall har tillkomsten av en järnväg påskyndat bildandet av tätorter.

Jordbruket förblev länge den dominerande näringen. Dess utövare uppgingo år 1750 till 80 procent av landets hela folkvärd, och denna proportion var 100 år senare nästan oförändrad. Därefter började emellertid en relativt hastigare tillväxt av den icke jordbrukande befolkningen, och 1940 voro endast 34 procent sysselsatta inom jordbruket och dess binärningar. Jordbruksbefolkningen nådde sin högsta totalsiffra, 3·10 miljoner, år 1880 och hade 1940 sjunkit till 2·17 miljoner. Nyodlingsverksamheten var under 1800-talet mycket betydande. Samtidigt fortgick emellertid en långt gående styckning av jorden till allt för små och ekonomiskt mindre bärkraftiga brukningsdelar. Näringslivet i övrigt förmådde icke hålla jämna steg med folkvärdens tillväxt, och följden blev en partiell överbefolkning, som ledde till en omfattande utvandring till Amerika. Efter hand kom den expanderande inhemska industrien och handeln att absorbera allt mer arbetskraft och skapade indirekt bättre förutsättningar för jordbruksproduktionen, vilken ökades avsevärt, räknat såväl per arealenhet som per arbetande. Av denna och andra orsaker upphörde emigrationen vid tiden för det

första världskriget att spela någon större roll i befolkningsutvecklingen, och efter år 1930 har nämnvärd utvandring ej förekommit.

Folkmängdens förändringar i de tre Smålandslänen framgår av tabellerna 20 och 21 å sid. 26.

Vad beträffar befolkningens uppdelning på olika huvudgrupper av yrken ger tabell 18 en översikt av förhållandena.

De personer, som försörja sig genom jordbruket och dess binärningar, äro till antalet fler per arealenhet åkerjord i skogsbygderna än nere på Kalmarslätten. Denna befolkningsgrupp utgör sålunda i Uppvidinge härad av Kronobergs län 88 personer per km<sup>2</sup> åker, i de till Kalmarslätten hörande socknarna av Södra Möre härad däremot blott 43. Genomsnittet för hela Kronobergs län är 63 och för Kalmar län 45. Dessa olikheter sammanhänga med förut nämnda regionala skillnader i åkerjordens fördelning på ägarekategorier.

Enligt H. Hyrenius<sup>1</sup> kommer i Uppvidinge en arbetskraft av 33·0 personer per km<sup>2</sup> åker, i Norra och Södra Möre slättbygd blott 16·7.

Medan emigrationen i huvudsak tillhör en förgången tid, ha tätorternas industrier fortsatt att draga landsbygdens befolkning till sig. Många ha också flyttat ifrån Småland till storstäderna. Jordbruket hade i det övervägande antalet socknar sina flesta utövare på 1880- eller i början av 1890-talet. I Jönköpings län har den egentliga jordbruksbefolkningen minskats med ungefär 0·4 procent per år, i Kalmar län har minskningen varit något snabbare och i Kronobergs län än mer markerad med 0·9 procent per år. Jordbruksbefolkningen utgjorde där år 1940 föga mer än 57 procent av 1880 års siffra.

Tab. 19. Antal yrkesutövare och hustrur utan yrke inom den redovisade egentliga jordbruksbefolkningen under tiden 1880—1940, tusental.

L ä n	1880	1890	1900	1910	1920	1930	1940
Jönköpings.....	80	75	72	67	64	61	53
Kronobergs.....	75	69	65	59	53	49	43
Kalmar.....	78	81	78	71	66	63	55
Hela riket.....	1 576	1 602	1 575	1 459	1 379	1 293	1 161

Dödligheten var i äldre tid högre än nu, och denna har jämte emigrationen för befolkningen i dess helhet åstadkommit en onormal reduktion av de höga åldersgrupperna, medan de lägre minskats genom den särskilt under de senaste årtiondena sjunkande nativiteten. Därigenom finns det relativt fler personer i de arbetsföra åldrarna än som kan anses normalt. Hopningen i de arbetande åldrarna är mest utpräglad i den icke jordbrukande delen av befolkningen, särskilt bland städernas invånare, men gör sig märkbar även inom jordbruksbefolkningen.

Man torde för den närmaste framtiden få räkna med en fortsatt minskning av jordbruksbefolkningen såväl i skogsområdena som i slättbygderna, trots att de sistnämnda redan nu sysselsätta mindre arbetskraft per arealenhet åker än skogsområdena. Sysselsättningsmöjligheterna inom industrien ha hittills varit och torde även i fortsättningen komma att bli större i skogstrakterna än på slättbygden, eftersom huvudparten av de småländska industrianläggningarna för sin råvaru- eller bränsleförsörjning äro beroende av skogens alster.

För den framtida utvecklingen ha prognoser för varje län uppgjorts av Hyrenius på uppdrag av 1942 års jordbrukskommitté. Flera alternativ för den kommande utveck-

<sup>1</sup> Jordbrukets framtida tillgång på arbetskraft, Statens Off. Utredn. 1944: 65.



lingen ha tagits med i beräkningen. Här må blott anföras, att den yrkesverksamma jordbruksbefolkningen i åldrarna 20—60 år under de närmaste årtiondena enligt undersökningens huvudalternativ kommer att undergå en minskning på sätt som framgår av tabell 22.

Tab. 22. Prognos rörande jordbruksbefolkningens sannolika utveckling.

L ä n	Folkmängd 20—60 år		Förändring från 1940 till 1960		Prognoserad folkmängd 1960 i % av 1940
	1940	1960	absolut	% per år	
<i>Män.</i>					
Jönköpings.....	22 500	17 200	—5 300	—1.3	76.4
Kronobergs.....	18 900	14 800	—4 100	—1.2	78.1
Kalmar.....	25 400	21 000	—4 400	—1.0	82.6
Hela rikets landsbygd...	544 100	451 100	—93 000	—0.9	82.9
<i>Kvinnor.</i>					
Jönköpings.....	18 100	14 200	—3 900	—1.2	78.5
Kronobergs.....	14 500	11 200	—3 300	—1.3	77.4
Kalmar.....	19 100	16 200	—2 900	—0.8	84.9
Hela rikets landsbygd...	419 100	352 900	—66 200	—0.9	84.2

Folkminskningen har undantagslöst varit stark i socknar, som ej beröras av järnväg. Å andra sidan har förefintligheten av en sådan ingalunda inneburit någon garanti mot folkminskning. Järnvägen motverkar icke landsbygdens avfolkning, snarare är den ägnad att påskynda densamma genom skapandet av industritätorter, som tillika i högre eller lägre grad utgöra centra för bygdens handel. Tätorterna ha emellertid visat så god utveckling att de, såsom tabell 24 sid. 40—41 antyder, i stort sett kunnat uppväga folkminskningen inom trafikområdenas jordbruksbygder. Järnvägstrafiken har dragit fördel av tätortsbildningen genom att denna ger upphov till ökade transporter av livsmedel, råvaror och industrialster. Den minskade landsbygdsbefolkningen har föranlett att lantbruket fått ett större överskott av jordbruksprodukter till avsalu till tätorterna, vilket givit lantbruket en ekonomiskt förbättrad ställning.

### Kapitel III. Befolkning och industri inom vissa smalspåriga smålandsjärnvägars trafikområden.

#### Trafikområdet för järnvägen Kalmar—Torsås.

Järnvägen erhöll koncession år 1897 och öppnades för allmän trafik år 1899.

Till järnvägens trafikområde höra större delen av Ljungby socken samt socknarna Hossmo, Arby, Hagby, Våxtorp, Halltorp, Söderåkra och delvis Torsås. Järnvägen går genom den bördiga kustslätten i Södra Möre härad. De naturliga förutsättningarna ha varit gynnsamma för att skapa en rik jordbruksbygd. Befolkningsutvecklingen och näringslivets gestaltning ha också den karaktär man kan vänta sig i en bördig landsända. I så gott som samtliga socknar kulminerade folkmängden på 1880-talet för att därefter sjunka. Om man undantager Hossmo och Ljungby, där en viss förortsbebyggelse uppkommit tack vare närheten till Kalmar, har folkminskningen från år 1880

till 1945 uppgått till omkring 31 procent. Näringslivets karaktär har icke gynnat uppkomsten av tätorter, vilka kunnat kompensera tillbakagången i befolkningstalet på den rena landsbygden. Den totala folkmängden inom trafikområdet har därför minskat från 14 900 personer år 1880 till 11 450 personer år 1945, d. v. s. med cirka 23 procent. Trots denna negativa utveckling är folktätheten fortfarande hög. Sålunda har Voxtorp och Hagby vardera 35 inv./km<sup>2</sup>, Söderåkra 26 etc. Torsås, som utgör ett övergångsområde till den fattigare skogsbygden, har 17 inv./km<sup>2</sup>.

Industrien är föga utvecklad. Området har icke såsom det övriga Småland en närbelägen råvarubas för träförädlingsindustrier. Sådana finnas visserligen, t. ex. i Ljungbyholm och Halltorp, men desamma bli beroende av virkestillförsel från avlägsnare orter. På grund av den relativa knappheten på bränsleved har ej heller glasindustrien spritt sig till detta område.

Bland industriorterna märkas främst Vassmolösa, där Skånska Cementgjuteriet har ett större grustag med maskinella anordningar jämte en cementvarufabrik. I samma ort finns också en ångsåg, kombinerad med en fabrik för tillverkning av klädhängare. Även i Halltorp, Torsås och Bergkvara finnas träindustrier. Vid Ekenäs i Våxtorps socken är ett mindre skeppsvarv beläget. Vid Träfabriks AB i Torsås framställas parkettstav, handtag och skaft. Bergkvara har sågverk och snickerifabriker. Såväl Bergkvara (732 inv.)<sup>1</sup> som Torsås (618 inv.) äro municipalsamhällen, och förutom dessa båda orter redovisades i folkräkningen 1945 blott Söderåkra (304 inv.) och fiskeläget Ragnabo (208 inv.) som tätorter.

### Trafikområdet för järnvägen Ljungbyholm—Påryd.

Järnvägen öppnades för allmän trafik år 1908.

Järnvägens trafikområde omfattar Karlslunda och Mortorps socknar. Även Ljungby socken beröres av järnvägen, men denna socken kan närmast anses tillhöra Kalmar—Torsåslinjens trafikområde. I sin nedre del går järnvägen över en inskjutande flik av kustslättens bördiga åkerbruksbygd. I övrigt genomlöper banan skogsbygd, huvudsakligen av lövträd eller blandning av löv- och barrträd.

Mortorps sockens folkmängd uppnådde sitt största värde omkring år 1880, då invånaretalet var 2 105, men har därefter minskats till 1 122 år 1945, eller med 47 procent. Folktätheten har under samma period nedgått från 21 inv./km<sup>2</sup> till 11. Anledningen härtill är närmast att söka i att socknen icke fått någon industri och därmed icke någon tätortsbebyggelse.

Karlslunda sockens folkmängd kulminerade år 1877 med 1 923 personer. Därefter sjönk den kraftigt under ett par årtionden men började åter stiga vid samma tid som järnvägen blev färdig. År 1945 hade socknen 1 402 invånare. Folktätheten utgör 11 inv./km<sup>2</sup>.

Efter järnvägens tillkomst utvecklades dess slutpunkt Påryd till ett framåtgående industrisamhälle. Folkmängden därstädes angives år 1935 till 535 personer och år 1945 till 695. Den betydande utvidgning som under de allra senaste åren ägt rum vid platsens största industriföretag, Kalmar Bobbin Co AB, har medfört denna folkmängdsökning i samhället. Nyssnämnda företaget sysselsatte 1944 över 100 arbetare. Sedan bobbintillverkningen för export på England stoppats genom kriget, har fabrikationen varit inriktad på träaskar, skruvkapsyler, verktygshandtag, leksaker m. m. Påryd har dessutom tre småindustrier, nämligen en möbelverkstad, en trätoffelfabrik och en lädervarufabrik. Sammanlagt ha dessa tre industrier omkring 35 arbetare.

<sup>1</sup> Såväl här som i fortsättningen hänföra sig de lämnade siffrorna rörande folkmängden i tätorterna till år 1945.

## Trafikområdet för järnvägen Kalmar—Berga.

Koncession på järnvägen erhöles år 1892 och järnvägen öppnades för allmän trafik år 1897.

De bygder, järnvägen genomlöper, ligga helt och hållet nedanför den marina gränsen och ha därför, särskilt utefter Emån och på Kalmarslättens siluravlagringar, en ganska tät jordbruksbebyggelse. Mellan Berga och Blomstermåla har kulturlandskapet karaktär av åsbygd.

Bandelen Sandbäckshult—Kalmar har ett trafikområde, som i stort sett omfattar socknarna Ålem, Ryssby, Åby, Förlösa och Kläckeberga. Den sistnämnda är mycket tätbebyggd, ehuru större tätorter saknas. Trafikområdet i övrigt, vars folktätthet på landsbygden växlar mellan 12 och 18 invånare per km<sup>2</sup>, har flera tätorter, såsom Förlösa (422 inv.), Läckeby (404 inv.) och Rockneby (579 inv.).

Socknarna på Kalmarslättan äro alla utpräglade jordbrukskommuner. Områdets jordbrukskaraktär återspeglas också i befolkningskurvan, som i alla socknarna uppvisar samma nedslående bild med kulmen på 1870- eller 1880-talet och därefter en så gott som oavbruten minskning. Kalmar—Bergabanans byggande har icke satt märkbara spår i befolkningskurvorna.

Ålems socken är belägen i övergångsområdet mellan skogs- och jordbruksbygden. Utefter kusten var sjöfarten i äldre tid livaktig, och två hamnplatser finnas sedan gammalt inom socknen, nämligen Timmernabben samt Pataholms köping. Mellan åren 1830 och 1860 ökades folkmängden i socknen från 3 081 till 4 338. I stort sett har folkökningen fortsatt även efter år 1860 ehuru i långsammare takt. Folkmängden utgjorde år 1945 5 059 invånare, varav 2 175 i tätorterna. Ej heller inom denna socken åstadkom Kalmar—Bergabanen någon märkbar förändring i befolkningsutvecklingen. Dock har tätorternas andel av den totala folkmängden säkerligen ökats i hög grad. Pataholm har emellertid gått tillbaka och utgör med sina 62 invånare landets minsta köping. Den största industriorten är Blomstermåla (1 019 inv.), där bland annat två större möbelfabriker och en fanerfabrik äro belägna. Den sistnämnda liksom fanerfabriken i Ålems stationssamhälle är starkt beroende av järnvägen. En annan storindustri i Blomstermåla, Maskinfabriks AB Norrbacken, framställer gjutgoods, bleck- och plåtvaror samt diverse maskiner för metallbearbetning.

Hamnplatsen Timmernabben hade år 1945 562 invånare och järnvägsknuten Sandbäckshult 212 invånare. I Timmernabben märkes en fabrik med tillverkning av lerkärl och krukmakargods och i Sandbäckshult en träindustri, vilken som specialitet har blyertspennämnen av al.

Mellan Sandbäckshult och Berga går järnvägen inom socknarna Långemåla och Högsby. För dessa socknar spelar järnvägen Växjö—Oskarshamn en viss roll (för Högsby även linjen Nässjö—Oskarshamn), men huvuddelen av järnvägstrafiken går dock på Kalmar—Bergabanen. Både Högsby och Långemåla ha låg folktätthet på landsbygden. I Högsby bor 42 procent av invånarna i tätorter, i Långemåla blott 20 procent. Av tätorterna ha Högsby 1 250 invånare, Ruda 573 och Berga 775 invånare. Högsby är en utpräglad handelsort, medan de båda andra samhällena äro typiska industriorter.

Inom Högsby socken började under 1880-talet den moderna snickeriindustrien vinna insteg, i det att verksamheten vid Fågelfors bruk år 1882 lades om från järnbruk till framställning av dörrar och andra byggnadssnickerier. Från Högsby socken avskildes år 1889 den del som kom att bilda Fågelfors kommun, vilken inklusive Fågelfors samhälle med dess betydande snickeriindustrier faller inom trafikområdet för den år 1874 färdigställda normalspåriga Nässjö—Oskarshamnslinjen. Snickeriindustrien kom emellertid efter hand att utvecklas även på andra håll inom Högsby socken. 1896, d. v. s. året innan Kalmar—Bergabanans invigning, grundades sålunda AB Berga Snickeri-

fabrik, vilken liksom Fågelfors bruk tillverkade dörrar för export till England, Tyskland m. fl. länder, och vid Frövi vattenfall i närheten av Högsby grundades år 1900 en möbelfabrik. Till Ruda förlades år 1906 en fabrik för svarveriarbeten (skaft, handtag etc.), vilken sedermera övergätt till möbelfabrikation och bär namnet Ruda Snickeri- och Möbelfabrik. Genom dessa och andra industrianläggningar kom folkmängden socknen att stiga och särskilt starkt markerad var denna ökning under 1900-talets första år. Säkerligen bidrog Kalmar—Bergabanans tillkomst år 1897 till den industriella aktiviteten och den därav följande folkmängdsökningen. Under förra kriget, då bland annat exporten av dörrar tillfälligt måste upphöra, inträdde en stagnation i fråga om folkmängden, vilken även sedan sakta sjunkit från 5 797 invånare år 1920 till 5 443 invånare år 1945. Detta är så mycket märkligare, som flera industrier under de senaste decennierna grundats, särskilt i Ruda och Berga, vilka samhällen vuxit upp till rätt betydande orter. Det bör dock i detta sammanhang påpekas, att en del av Ruda med bland annat flera fabriksanläggningar tillhör Långemåla socken.

Sedan år 1883 ägde i Långemåla en sakta folkminskning rum fram till 1910, men därefter skedde en viss stabilisering, och fluktuationerna ha hållit sig inom ganska snäva gränser. År 1945 var folkmängden 1 597 personer. Tvivelsutan har jordbruksbefolkningen i såväl Högsby som Långemåla minskat kraftigt, vilket endast i den sistnämnda socknen någorlunda kompenseras genom utvecklingen av Ruda samhälle. Andra tätorter finnas icke i Långemåla.

Industrien inom Högsby och Långemåla socknar bygger, nu liksom tidigare, till största delen på skogstillgångarna, men i Berga och i Högsby samhällen finnas också tegelbruk. Mossmarkerna i Högsby socken utnyttjas av en större torvfabrik. Mera betydande kvarnindustri finnes blott i Hornsö. I Högsby socken ha under kriget flera kol- och tjärugnar varit i verksamhet. Som en utlöpare av glasbruksbygden i Kronobergs län ligger i Ruda ett glasbruk med tillverkning av hushålls- och prydnadsglas. Av träindustrier finnas i Berga bland annat tvenne företag med tillverkning av byggnads-snickerier, AB Berga Snickerifabrik och AB Berga Träindustri. Vid det förstnämnda företaget tillverkas särskilt dörrar och fönster för export, vid det sistnämnda monteringsfärdiga trähus. Möbelindustriens centrum är Ruda, beläget på gränsen mellan Högsby, Långemåla och Fliseryds socknar. Där arbetar omkring 110 personer, fördelade på sex företag inom denna bransch.

### Trafikområdet för järnvägen Mönsterås—Fagerhult.

Mönsterås erhöi år 1902 järnvägsförbindelse med Sandbäckshult. År 1905 utsträcktes linjen till Alsterbro, 1912 till Kråksmåla, 1913 till Grönskåra och 1916 till Fagerhult, som alltjämt är banans slutpunkt.

Till järnvägens trafikområde ha här hänförts Mönsterås socken och köping, Bäckebo, Kråksmåla (inkl. föreningsstationen Skoghult vid järnvägen Brittatorp—Oskarshamnbanan) och Fagerhults socknar.

Landsbygden i Mönsterås socken har mellan åren 1877 och 1945 varit utsatt för en folkminskning på 41 procent, en även för småländska förhållanden osedvanligt hög siffra. Samtidigt har köpingen ökat sin folkmängd med 35 procent, vilket dock icke kompenserat landsbygdens avfolkning. Några år innan tillkomsten av järnvägen till Sandbäckshult år 1902 började köpingen öka sin folkmängd. Denna ökning fortgick till år 1930, varefter en stagnation inträtt. På landsbygden var folkminskningen under 1900-talets båda första årtionden endast obetydlig, men efter 1920 tog avfolkningen ny fart. Landsbygdens folktäthet är 13 inv./km<sup>2</sup>. År 1945 hade socknen 2 338 och köpingen 1 609 invånare.

Mönsterås är mera handels- än industriort. Bland industrianläggningarna är tändsticksfabriken viktigast. Tändsticksfabriken har spårförbindelse med järnvägen och erhåller med denna årligen cirka 1 600 ton aspvirke i vagnslaster. Ungefär lika stora kvantiteter färdiga produkter avsändas med järnväg. Fabriken begagnar även bil- och båttransporter. Träindustrin representeras av två snickeri- och möbelfabriker.

Mönsterås är ett centrum för bygdens spannmålshandel. I hamnområdet har Svenska Lantmännens Centralförening en nyuppförd siloanläggning. Vidare ha AB J. Bruun och firma Alex Adolfsson spannmåls- och fodervarumagasin i Mönsterås. AB Sveafoder tillverkar hönsfoder. De avgående järnvägstransporterna från dessa spannmåls- och foderfirmor beräknas till sammanlagt cirka 3 600 ton i vagnslaster och 1 700 ton som styckegods årligen.

Bäckebo sockens folkmängd kulminerade på 1880-talet men har därefter starkt avtagit. Folkminskningen under tiden 1880—1945 belöper sig till 35 procent. Sistnämnda år var folkmängden 1 874 personer. Avfolkningen har bromsats men icke helt hejdats genom tillkomsten av Alsterbro samhälle, av vilket en mindre del är belägen inom Bäckebo socken. Vid Sandslätts hållplats har Sandslätts Möbel- och Industri AB en större möbelfabrik jämte kraftverk i Alsterån. Det förefaller sannolikt, att Bäckebo-delen av Alsterbro samhälle i samband med en planerad utvidgning av möbelfabriken kommer att tillväxa. Förutom den nämnda fabriken finns inom Bäckebo-delen av samhället även en bobinfabrik med omkring 25 arbetare. Landsbygdens folktäthet utgjorde år 1945 8 inv./km<sup>2</sup>.

Kråksmåla socken hade år 1887 sin största folkmängd eller 2 275 invånare. Den därpå följande folkminskningen bromsades påtagligt genom tillkomsten av järnvägarna, vilka medförde nya industrianläggningar utefter båda de järnvägslinjer som genomkorsa socknen och stimulerade skogsavverkningen. Men efter år 1928 vidtog åter en tillbakagång i folkmängd. År 1945 hade socknen 1 809 invånare.

Landsbygdens folktäthet är i Kråksmåla mycket låg, endast 6 inv./km<sup>2</sup>. Ehuru Skoghult är en knutpunkt mellan två järnvägar, har någon egentlig tätortsbebyggelse icke uppstått där. För socknen som helhet synes Mönsterås—Fagerhultsbanan ha större betydelse än Växjö—Oskarshamnbanan. I socknen finnas två tätorter, Grönskåra och Alsterbro, båda belägna vid järnvägen Mönsterås—Fagerhult. En del av Grönskåra är beläget inom Fagerhults socken och en del av Alsterbro inom Bäckebo socken. Grönskåra i sin helhet hade år 1945 261 invånare och Alsterbro 629 invånare.

Bland industrianläggningarna i Kråksmåla må nämnas AB Alsterbro Glasbruk vid Alsterbro station, i Grönskåra en bobin- och leksaksfabrik samt en mekanisk verkstad för tillverkning av glasmaskiner.

I Fagerhults socken hejdades under 1900-talets första år den sedan 1880-talet pågående folkminskningen, men kort efter järnvägens fullbordande år 1916 började folkmängden på nytt sjunka. Invånarantalet i Fagerhults socken utgjorde år 1945 2 085. Landsbygden har en folktäthet av 8 inv./km<sup>2</sup>.

Redan före järnvägens tid funnos en del industrianläggningar i Fagerhults socken, däribland AB Björkskults Glasbruk, som anlades år 1892. Som en specialitet tillverkas sedan 1930 bland annat hårdhärdat glas. I Fagerhults samhälle märkes AB Bobin & Trä, med huvudsaklig tillverkning av lådämmen, parkettstav och sågvirke. Lådämmena gå i stor utsträckning till utlandet.

### Trafikområdet för järnvägslinjen (Växjö—)Brittatorp—Oskarshamn.

Sträckan Ruda—Oskarshamn öppnades för trafik år 1907. I övrigt färdigställdes linjen Brittatorp—Ruda åren 1922—23.

I sin västra del berör järnvägen Uppvidinge härad, som i stort sett utgör ett täm-

ligen enhetligt geografiskt område. Folktätheten på landsbygden är i hela detta område mycket låg, och området hör till Smålands kargaste bygder. Dädesjö har sålunda 7 inv./km<sup>2</sup>, Lenhovda 4, Älghult 7 och Hälleberga 5. Sistnämnda socken ligger emellertid till en del inom Kalmar—Nässjöbanans trafikområde.

Beträffande befolkningsförändringarna i de olika socknarna må nämnas, att folkmängden i Dädesjö under tiden 1880—1910 nedgick från 1 750 till 1 400. Efter en tillfällig ökning i samband med byggandet av järnvägen från Brittatorp till Älghultsby i början på 1920-talet har folkmängden från omkring år 1930, då ett fönsterglasbruk i Ramnåsa nedlades, visat en markerad nedgång till 1 208 invånare år 1945. I Lenhovda socken kom jordbruksbefolkningens minskning från omkring år 1880 icke att såsom i Dädesjö medföra en minskning av folkmängden, ty landsbygdens avfolkning kompenenserades av tillkomsten av industriella anläggningar i Sävsjöström och Lenhovda. År 1945 hade socknen 2 338 invånare. En ökning under den närmaste tiden synes sannolik på grund av utvidgningen av industrierna i Lenhovda stationssamhälle — ett municipalsamhälle med en folkmängd av 1 100 personer. I Älghults socken kulminerade folkmängden år 1901 med 4 689 invånare men hade år 1945 trots förekomsten av flera glasindustrier gått tillbaka till 4 262 invånare.

Beträffande näringslivet i här nämnda socknar må nämnas att glasbrukens antal i Älghults socken länge har varit tämligen oförändrat, men att arbetarantalet ökat från 254 år 1913 till 484 år 1944. Inom socknen voro sistnämnda år 7 glasbruk och glasvarufabriker i verksamhet. Vedförbrukningen är vid flera av företagen betydande. Förutom de egentliga glasbruken, som framställa hushålls- och buteljglas, finnas flera företag, som tillverka speglar och arbeten av fönsterglas. De flesta anläggningarna äro belägna utefter järnvägen, där samhällena Fröseke, Rydefors, Hohultslätt och Älghultsby ha glasindustri. I Lenhovda socken finns endast ett glasbruk och ett mindre kristallsliperi. Som ett komplement till de småländska glasindustrierna har en mindre, kemisk industri, Österviks Bruk, anlagts i Lenhovda för framställning av vissa silikater. Råvaruförbrukningen är relativt stor, men utgöres till hälften av sand från lokala sandtäkter. Torvindustrin har särskilt under det andra världskriget varit livaktig.

Sågverksindustrin inom trafikområdet har varit underkastad synnerligen starka växlingar. Nya industrier, grundade på en längre gående förädling av virket, ha vuxit upp, såsom snickeri- och trähusfabriker.

Inom Älghults socken har snickeriindustrin koncentrerats till Hohultslätt. Ett av företagen, Hohults snickerifabrik, har tvättbräden som specialitet, de båda övriga framställa byggnadssnickerier.

I Sävsjöström inom Lenhovda socken har anlagts en fabrik för monteringsfärdiga trähus, AB Svensk Bostadsindustri. Även i Lenhovda municipalsamhälle har uppförts en större fabrik för tillverkning av trähus. Möbelindustrin har icke i högre grad vunnit insteg i någon av trafikområdets socknar. Däremot finns en verkstadsindustri, Lenhovda Radiatorfabriks AB, som huvudsakligen tillverkar värmeledningselement.

Älghults socken har en storindustri, nämligen Alstermo Bruks AB i närheten av Hohultslätt. Där tillverkas papp samt reseffekter.

Som jämförelse med de tre nyssnämnda vid smalspårig järnväg belägna socknarna Dädesjö, Lenhovda och Älghult, må anföras att icke heller den vid normalspårig järnväg belägna grannsocknen Hälleberga ökade sin folkmängd i nämnvärd grad omedelbart efter järnvägens tillkomst på 1870-talet, men att däremot en markerad folkmängdstillväxt ägde rum under 1890-talet, då bland annat glasbruken i Orrefors och Gullaskrubb anlades. Alltsedan sekelskiftet har folkmängden hållit sig vid tämligen konstant nivå, omkring 2 300, varvid dock här liksom annorstädes jordbruksbefolkningens relativa andel oavlatligt minskats.

Öster om Älghult genomlöper järnvägen Brittatorp—Oskarshamn Kråksmåla och

Högsby socknar; den förra socknen är dock mera sammanhörande med linjen Mönsterås—Fagerhult och den senare med linjen Kalmar—Berga.

Järnvägen fortsätter vidare genom Fliseryds socken. Denna har på landsbygden en folktäthet av blott 5·6 inv./km<sup>2</sup>. Befolkningen är i stor utsträckning koncentrerad till Fliseryds samhälle (759 inv.), där Svenska Ackumulator AB Jungner har en fabrik, samt till Finsjö (296 inv.), som förutom ett kraftverk har ett pappersbruk. Den nordligaste delen av Fliseryds socken tillhör Nässjö—Oskarshamns järnvägs trafikområde. Folkmängden, som år 1805 var 2 125, nådde år 1880 3 438. År 1890 hade folkmängden minskats till 3 200 personer, men genom tillkomsten av Finsjö pappersbruk och andra industrier kom socknen upp i en folkmängd av nära 3 500, ungefär samtidigt som järnvägen Ruda—Oskarshamn blev färdig år 1907. Järnvägen har emellertid icke förmått hålla folkmängden uppe, utan denna började omedelbart efter banans tillkomst att sjunka, vilket sedan i stort sett fortsatt. År 1945 var folkmängden 2 428, varav 1 059 bodde i tätorter.

Antalet industriarbetare inom Fliseryds socken har fluktuerat kraftigt, beroende på att torvindustrin varit starkt kristidsbetonad och att stenindustrin fått stora avsättningssvårigheter.

Av Döderhults socken tillhör större delen Nässjö—Oskarshamns järnvägs trafikområde. Den södra delen av socknen, inklusive Påskallaviks köping, ligger dock inom den smalspåriga järnvägens område.

Döderhult domineras av jordbruket och skogsbruket, men inom socknen finnes även stenindustri, särskilt i Vånevik vid Oskarshamn. Landsbygdens folktäthet är 11 inv./km<sup>2</sup>. Påskallaviks köping, som icke har järnvägsförbindelse, hade år 1910 omkring 380 invånare men folkmängden har sedan nedgått till 233 invånare år 1945. Vid Påskallavik ligger AB Emsfors Bruk, som omfattar både sulfittfabrik och pappersbruk. Det anlades år 1867 såsom träsliperi.

### Trafikområdet för järnvägen Växjö—Hultsfred.

Sträckan Växjö—Klavreström färdigställdes år 1895, Klavreström—Åseda år 1902 och Åseda—Virserum samt Virserum—Hultsfred respektive åren 1911 och 1922.

I sin södra del går järnvägen genom ett område, där sjöavlagringar givit upphov till en bördigare jordbruksbygd med en folktäthet, som i Söraby socken når upp till 16 inv./km<sup>2</sup>. Även Tjureda och Tolgs socknar uppvisa en relativt stor folktäthet på landsbygden. Kring sulfittfabriken i Böksholm i Hornaryds socken har ett samhälle på omkring 200 invånare vuxit upp. Genom stickspår från Växjö—Hultsfreds järnväg är sulfittfabriken förbunden med Braås, en sågverks- och handelsort på 505 invånare.

Längre norr ut bli förhållandena beträffande folktätheten på landsbygden annorlunda. Nottebäcks socken med Granhult uppvisar blott 6 inv./km<sup>2</sup>. Å andra sidan finnas inom socknen tvänne betydande industrisamhällen, Klavreström och Norrhult, med tillsammans omkring 1 400 invånare. Utvecklingen av dessa samhällen har sålunda medfört, att folkmängden inom socknen såsom helhet icke minskats. Sålunda kunde den tidigare pågående folkminskningen inom socknen avbrytas år 1888, sju år innan järnvägen Växjö—Klavreström blev färdig. Under tidsperioden 1890—1920 ökades folkmängden från 1 900 invånare till 2 700. Därefter inträdde en minskning med ett par hundra personer, men under 1930-talet steg folkmängden åter och var 1945 2 593.

Påpekas må i detta sammanhang att Nottebäcks socken icke helt ligger inom det ifrågavarande trafikområdet, då den sydligaste delen med bland annat Marhults såg hör till Brittatorp—Oskarshamnsbanans trafikområde (Lenhovda station) och trakten kring Lindshammars glasbruk längst uppe i norr ligger närmare Milletorp inom Korsberga socken vid den normalspåriga järnvägen Kalmar—Nässjö.

I Åseda socken kulminerade folkmängdstalet år 1865 med 3 690 invånare, varefter folkminskning inträdde, vilken hejdades år 1895, då kurvan åter började stiga. Bandelen Växjö—Åseda öppnades för trafik år 1902, och järnvägens vidare utbyggande till Virserum år 1911 och tillkomsten av den normalspåriga järnvägen till Nässjö år 1914 sporrade ytterligare utvecklingen. Emellertid var det huvudsakligen samhället vid Åseda station, som uppbar folkökningen, och efter år 1916 förmådde det icke längre utbalansera den kraftiga avfolkningen av landsbygden, utan en minskning av socknens totala folkmängd inträdde. Åseda köping har nu med sina 1 761 inv. något större folkmängd än den omgivande socknen. På grund av att Åseda station utgör korspunkt för tvenne järnvägar är socknen uppdelad på flera trafikområden. Vid den smalspåriga Växjö—Hultsfreds järnväg ligger inom socknen ytterligare stationsområdet Hultanas.

I Virserums socken var folkmängden år 1860 omkring 2 700 invånare. Folkmängden minskades under 1860- och 1870-talen med 300 personer. Från år 1877 vidtager en folkmängdsstegring, som ännu icke är avslutad. Denna utveckling sammanhänger med omvandlingen till fabriksdrift av den tidigare i socknen hantverksmässigt bedrivna möbeltillverkningen. Under 1920-talet inträffade en tillfällig stagnation i folkmängdsökningen, trots att järnvägen år 1922 utsträcktes till Hultsfred. Hela Virserums socken hade år 1945 3 823 inv., varav 1 954 voro bosatta inom municipalsamhället. Detta är den enda tätorten på hela sträckan mellan Åseda och Hultsfred.

Gårdveda socken avskildes på 1880-talet från Målilla socken. Trots att Gårdveda är knutpunkt för de båda smalspåriga banorna Växjö—Hultsfred och Sävsjö—Vetlanda—Målilla, är industrien föga utvecklad, varför folkmängden minskat med nära 30 procent sedan år 1880. Starkast var minskningen under 1900-talets första år, varefter den ej varit så utpräglad, bl. a. till följd av tillkomsten av ett par möbelfabriker, den ena vid Gårdveda station, den andra i Flaten.

Från Gårdveda till Hultsfred går järnvägen på kort avstånd från den normalspåriga Nässjö—Oskarshamns järnväg. Målilla socken beröres visserligen av Växjö—Hultsfreds järnväg, men Målilla station ligger vid föreningspunkten mellan den normalspåriga järnvägen och den smalspåriga Sävsjö—Målilla järnväg. Befolkningen i Målilla socken torde endast i mindre utsträckning använda sig av Växjö—Hultsfredslinjen. Inom socknen finnas på denna två hållplatser, Målilla sanatorium med Kalmar läns landstings sanatorium, och Ödhult med en mindre anläggning för sågning av möbelämnen av ek och björk samt ekparkettstav. Godstransporterna till och från denna plats skedde emellertid före kriget så gott som helt med lastbilar. Målilla sanatorium ligger endast 0.7 km från hållplatsen Sanatorievägen på Sävsjö—Målillalinjen.

Den folkmängdstillväxt, som varit utmärkande för 1800-talets förra hälft, kulminerade i de flesta socknar inom järnvägens trafikområde omkring år 1865, alltså innan järnvägen ännu fanns. Flera av socknarna höllo sig mellan åren 1860 och 1880 på en tämligen konstant folkmängdsnivå, men därefter vidtog en minskning av jordbruksbefolkningen, vilken icke överallt motvägdes av tillkomsten av tätorter. I de typiska jordbrukssocknarna Tolg, Gårdsby, Ramkvilla, Stenberga och Näshult har icke skett någon tätortsbildning, och socknarnas folkminskning är därför relativt stark.

Ett genomgående drag för trafikområdet är, att en folkminskning inträdde under 1920-talets depressionsår. För industrisocknarna blev denna minskning övergående.

Nottebäcks socken domineras i ekonomiskt avseende av AB Klavreströms bruk, AB Norrhults gjuteri samt av Rosdala glasbruk, Norrhult. Vid Klavreströms bruk, vilket grundades år 1736 såsom järnbruk men på 1870-talet lade om driften till gjuteri, framställes förutom handelsgjutods även arbetsmaskiner för metallbearbetning, pumpar, ventilgods m. m. Vid Rosdala glasbruk tillverkas glas till belysningsarmatur. Järnvägen är det dominerande transportmedlet.

Den mekaniska verkstadsindustrien företrädes inom trafikområdet förutom av Klavreströms bruk bland annat av AB Hjortöströms gjuteri och mekaniska verkstad i

Virserums socken samt av Rydhs fabriks AB i Virserums municipalsamhälle. Tillverkningen vid den förstnämnda består av arbetsmaskiner för mekaniska verkstäder och sågverk, medan Rydhs fabriks AB framställer bildelar. Även i Åseda och andra platser finnas mekaniska verkstäder, ehuru av mindre storleksordning.

Järnvägen går genom skogrika trakter och skogen ger upphov till en rikt blomstrande trä- och möbelindustri. I Åseda, Braås m. fl. orter finnas fasta sågverk, även om ambulera cirkelsågar på senare tid blivit allmänna. I områdena kring sjön Örken är skogsbruket i viss utsträckning inriktat på att tillgodose Böksholms sulfittfabrik med granmassaved. Åseda hör till de orter, som på grund av traktens rika skogstillgång och goda trafikläge utvalts för anläggande av en fabrik för monteringsfärdiga trähus, AB Åsedahus. Liksom vid andra fabriker av detta slag är råvaruutgången stor. Råvaran når fabriken mestadels i form av sågade plankor och bräder. Dessutom erfordras stora mängder wallboard.

Virserum är ett centrum för möbelindustrien. Detta samhälle med omnejd har 21 möbelfabriker med tillhoppa 487 arbetare. Den nuvarande möbeltillverkningen har sina rötter i det hantverk, som sedan gammalt bedrivits i trakten. Den maskinella möbeltillverkningen i Virserum daterar sig från omkring år 1880, men de flesta fabriker ha tillkommit långt senare. Det största företaget är Oscar Edvard Ekelunds Snickerifabriks AB, grundat år 1899. Möbelindustrien i Virserum har genomgått en kraftig utveckling särskilt under det senaste decenniet, såsom framgår av nedanstående tabell.

**Tab. 23. Möbelindustriens utveckling i Virserum.**

A r	Antal arbetare	Antal arbetstimmar i tusental	Tillverkningsvärde i tusental kronor
1913.....	187	Uppgift saknas	457
1920.....	258	556	1 718
1925.....	262	556	1 164
1930.....	316	656	1 338
1935.....	347	687	1 317
1938.....	455	934	2 356
1940.....	404	642	1 718
1942.....	440	835	3 143
1944.....	453	928	3 874

Förutom i Virserum är möbelindustrien av betydelse i Åseda, vidare i Brittatorp och Rottne, vilka båda orter äro belägna inom Söraby socken. Inom Tjureda socken, som också hör till trafikområdet, finns blott ett industriföretag av vikt, nämligen AB Åby Möbelfabrik. Det är ett av de få större företag i branschen, som ej ligger i omedelbar närhet av järnväg. Fabrikens läge har betingats av den numera nästan betydelselösa Asa—Räppe kanal samt av den lilla Åbyån, vars vattenkraft utnyttjas.

De flesta orter inom trafikområdet ha, som av ovanstående framgår, en ganska ensidig industri. Endast Åseda samhälle kan sägas vara mera mångsidigt i fråga om näringslivet. Förutom träförädlingsindustrier av olika slag finnas där mekanisk verkstad samt två konfektionsfabriker.

### **Trafikområdet för järnvägen Sävsjö—Målilla.**

Linjen Sävsjö—Vetlanda öppnades för trafik år 1885, Vetlanda—Målilla år 1906.

De socknar, som tillgodoses av Sävsjö—Vetlandalinjen äro i främsta rummet Vallsjö, Skepperstad, Fröderyd, Lannaskede, Myresjö och Nävelsjö.

Järnvägen går genom ett av Smålands bäst utvecklade skogsindustridistrikt. Särskilt tillverkningen av monteringsfärdiga trähus har på senare år koncentrerats till orter vid

denna järnväg. Ändpunkterna Sävsjö och Vetlanda ha sådan industri. De beröras emellertid även av normalspåriga järnvägar, vilka för nämnda orter torde spela en större roll än den smalspåriga linjen. Denna är däremot av stor vikt för trähusfabrikerna i Landsbro och Myresjö.

Sävsjö (2 320 inv.) växte upp efter stambanans anläggning på 1860-talet och blev stad vid årsskiftet 1946/47. Även den smalspåriga järnvägen Sävsjö—Vetlanda har stimulerat tillväxten av samhället, för vilket dock stambanan är av långt större betydelse. Ehuru snickeri- och möbelindustrin i Sävsjö sysselsätter det största antalet arbetare, äro även metall-, konfektions- och skoindustrierna företrädde.

Skepperstad, Nävelsjö och Fröderyd genomlöpas icke av någon järnväg men ligga närmare bandelen Sävsjö—Vetlanda än andra järnvägar. I alla tre socknarna kulminerade folkmängden omkring år 1880, varefter landsbygdens avfolkning medfört en tillbakagång av den totala folkmängden.

Även de socknar, som beröras av järnvägen, ha fått vidkännas minskning i folkmängd. I Myresjö började tillbakagången redan vid seklets mitt, och varken här eller i de nyssnämnda socknarna medförde järnvägens tillkomst något avbrott i folkmängdsminskningen. År 1924 grundades emellertid Myresjö ångsåg och snickerifabrik, vilket företag började tillverka byggnadssnickerier och monteringsfärdiga hus. Bolaget ombildades senare till det nuvarande AB Myresjö-Hus. En livaktig torvindustri har vuxit upp. Industriernas uppblomstring medförde, att folkminskningen upphörde mot slutet av 1920-talet och efterträddes av en långsam folkökning.

Lannaskede hade under 1850-talet en folkminskning, men under de båda följande årtiondena skedde en återhämtning. Omkring år 1880 börjar en ny nedgångsperiod, som icke avbrytes genom järnvägens tillkomst. Först i slutet av nittiotalet svänger folkmängdskurvan åter uppåt, bland annat i samband med tillkomsten av ett sågverk i Landsbro år 1896. Monteringsfärdiga trähus begynte i Landsbro tillverkas ungefär samtidigt som i Myresjö, och från år 1930 till 1945 ökar folkmängden i Landsbro samhälle från 452 till 1 218. Lannaskede socken i övrigt har under samma tid haft en tämligen stationär folkmängd av cirka 400 personer. År 1945 hade Lannaskede socken (inkl. Landsbro) 1 585 invånare. Befolkningen är i Landsbro till största delen sysselsatt i trähusfabrikationen, AB Boro-hus, ägt av Hyresgästernas Sparkasse- och Byggnadsföreningars Förbund, vanligen förkortat till HSB. Specialvirke, såsom golvträ, erhålles delvis från Norrland med järnväg, men eljest hämtas trävirket från kringliggande bygder, huvudsakligen med lastbilar. Traktorer med släpvagnar användas i stor utsträckning för transport till fabriken av virke från småsågarna i trakten. Däremot utlastas de färdiga produkterna huvudsakligen på järnväg.

Järnvägen går genom det inre av sydsvenska höglandet, och de socknar, som utgöra trafikområdet, ha gles landsbygdsbefolkning. Lannaskede har sålunda endast 8 inv./km<sup>2</sup>. Medeltalet för området är ungefär 10 inv./km<sup>2</sup>.

Vetlanda var redan före järnvägarnas tillkomst en marknads-, torghandels- och tingsplats. Vid 1800-talets mitt erhöill samhället sin första handelsbod. Orten befann sig i tillväxt, och genom anläggandet av järnvägen till Sävsjö stimulerades utvecklingen, så att Vetlanda blev municipalsamhälle i slutet av 1880-talet. År 1890 var folkmängden i socknen inklusive municipalsamhället 2 638, tio år senare 3 839. År 1910 hade den stigit till 4 415, varav något över hälften inom den året innan bildade köpingen. Denna fick stadsrättigheter år 1920. Folkmängden inom staden och landsförsamlingen uppgick år 1945 till 7 775 invånare. Folkmängdsökningen under 1900-talets första år torde sammanhånga med byggandet av banan till Målilla, vilken blev färdig år 1906. Därigenom kom Vetlanda även i förbindelse med Oskarshamn, som bland annat kom att tjäna som utförselhamn för trävaruindustriens produkter.

Vetlanda mekaniska verkstad anlades år 1904 och tillverkningen bestod i början av järnvägsvagnar för Sävsjö—Vetlanda—Målilla och andra smalspåriga järnvägar. Seder-

mera har produktionen varit inriktad på snickeri- och sågverksmaskiner. År 1915 tillkom den normalspåriga banan från Nässjö mot Kalmar, och därefter minskades trafiken på den smalspåriga järnvägen i hög grad. Staden har fortsatt att växa, och nya industrier ha tillkommit. Av fabrikena må nämnas en tändsticksfabrik samt 13 snickeri- och möbelfabriker.

Öster om Vetlanda går banan vidare genom ett utpräglat träförädlingsdistrikt utefter Emån, som delvis lämnar drivkraft till industrierna. Här liksom utefter den normalspåriga sträckan Eksjö—Hultsfred är virkeskvaliteten sällsynt god, vilket gjort timret eftersökt. Trafikområdet omfattar Skede, Alseda, Ökna, Järeda och Skirö socknar. Ungefär halva Nye socken hör även till området, liksom också södra delen av Karlstorps socken, i det att Pauliströms pappersbruk och såg använder Järnforsens station.

Av socknarna öster om Vetlanda hade Alseda sin största folkmängd redan på 1860-talet. Ädelfors guldgruva hade under åren 1824—1870 sin betydelsefullaste period, och vid det närbelägna Kleva utvanns koppar och nickel. Gruvorna nedlades omkring år 1890. Vid nickelgruvan upptogs åter verksamheten under krigsåren 1915—1918, och samtidigt inträdde ett tillfälligt uppehåll i folkminskningen. Sedan år 1860 har socknen mist 25 procent av sin folkmängd, vilken år 1945 uppgick till 2 020 personer.

Även i Skede kulminerade folkmängden år 1860 med 1 728 invånare, varefter en markerad tillbakagång inträdde, så att folkmängden år 1890 endast utgjorde 1 318 invånare. Vid denna tid grundades Hällarydsverken, och folkmängden steg på tjuu år med omkring 100 personer, men alltsedan år 1910 har kurvan åter gått nedåt.

I Skirö, där ingen tätort finnes, har folkmängden kontinuerligt minskats från 1 059 år 1877 till 612 år 1945.

Ökna och Järeda socknar förete en ljusare bild av befolkningsutvecklingen. En folkminskning begynte visserligen i Ökna på 1860-talet och i Järeda ännu något tidigare, men i båda socknarna nåddes bottenläget på 1890-talet. Vid Kvillsfors intill gränsen mellan Ökna och Järeda socknar anlade Nyboholms AB år 1901 fabriker för pappers- och papptillverkning. Möbelindustrier ha sedermera tillkommit i Kvillsfors, som år 1945 hade 588 invånare. Inom Järeda socken har Järnforsen vuxit upp till en träindustriort med 572 invånare. Flera av arbetarna vid Pauliströms bruk äro bosatta i Järnforsen. Under det senaste årtiondet har folkmängden i Järeda socken sjunkit något, men det är sannolikt, att Järnforsens fortgående tillväxt kommer att uppväga folkminskningen på landsbygden.

Landsbygdens folktäthet växlar mellan 8 i Järeda och 17 i Nye. Av tätorterna ligger Skede med Hällaryd (377 inv.) icke vid järnvägen utan ungefär 5 km från stations-samhället Holsbybrunn (407 inv.). AB Hällarydsverken bedriver bland annat tillverkning av vattenturbiner.

Pauliströms pappersbruk var tidigare järnbruk, men järntillverkningen nedlades år 1886 och ersattes med ett träsliperi. Pappersbruket byggdes år 1898. Tidvis har även sågning och tillverkning av snickerier, särskilt tvättbräden för export till England, bedrivits. Någon egentlig tätortsbebyggelse har emellertid icke uppstått i Pauliströms omedelbara närhet.

Målilla socken är belägen på gränsen mellan skogs- och jordbrygsbygd. Väster om järnvägen Växjö—Hultsfred är socknen mycket glest befolkad. I skarp kontrast därtill står Emåns bördiga och tätbebyggda dalgång. Folkmängdstillväxten i socknen var stark under början av 1800-talet men långsammare från omkring år 1850. Nässjö—Oskarshamnbanan, som blev färdig år 1874, medförde blott obetydlig folkmängdsökning. Genom järnvägen till Vetlanda samt banan Växjö—Hultsfred blevo förbindelserna goda åt alla håll, och landsbygdens avfolkning har kompenserats genom uppkomsten av samhället Målilla kyrkby vid Vetlandabanan samt något längre österut av tätortsbebyggelse vid Målilla station. Tillsammans ha de båda orterna 1 285 invånare.

För socknen som helhet torde järnvägen Nässjö—Oskarshamn samt Vetlandabanan vara av större vikt än banan Växjö—Hultsfred. Industrien bygger huvudsakligen på skogsprodukterna; sammanlagt sex snickeri- och möbelfabriker finnas.

### **Trafikområdet för järnvägen Norsholm—Västervik—Hultsfred inklusive Spångenäs—Vimmerby.**

Sträckan Norsholm—Bersbo öppnades för trafik år 1878, Bersbo—Västervik—Hultsfred året därpå och Spångenäs—Vimmerby år 1906.

Bandelen Norsholm—Västervik berör i sin nordligaste del Östgötaslätten i socknarna Skärkind, Gistad och Örtomta, men söder om Ringstorp går banan in i en skogsbygd, som utan större avbrott sträcker sig ned mot Västervik. Mestadels är området kuperat med djupa, långsmala, nordväst—sydöstliga förkastningar, vilkas östra delar äro ned-sänkta under havet och bilda långsmala vikar, skyddade av en välutvecklad skärgård. Järnvägen utnyttjar i möjligaste mån dalgångarna, i norr Uknadalen och i söder sänkan utefter Gamlebyviken. Vägnätet har på samma sätt tvingats anpassa sig efter terrängen. Vägar löpa parallellt med järnvägen, och verkliga vägknutpunkter finnas endast på få ställen i banans närhet.

Folkminskningen sedan slutet av 1800-talet har inom trafikområdet varit mycket markerad, då minskningen av jordbruksbefolkningen icke uppvägs av tätortsbildningen. De största tätorterna äro på bandelen Norsholm—Västervik Åtvidaberg, Överum och Gamleby. Dessa ha uppsugit en stor del av folköverskottet i de omgivande socknarnas landsbygd. Åtvidaberg hade 1945 4 029 invånare. Överums socken avskildes år 1931 från Ukna, Dalhem, Västra Ed, Lofta och Gamleby till en självständig socken. År 1945 var dess invånareantal 1 862, varav 1 376 inom Överums samhälle. Utvecklingen i sistnämnda samhälle belyses av att under senare år närmare 50 bostadslägenheter i egna hem tillkommit per år.

I trafikområdet vid bandelen Västervik—Hultsfred äro Gunnebo och Ankarsrum de största tätorterna. Dessa ligga i respektive Gladhammars och Hallingebergs socknar. Gladhammars socken hade sin största folkmängdsökning under tiden 1850—1880, vilket sammanhängande med utvecklingen av Gunnebo bruk. Järnvägen kom till år 1879, just vid den tidpunkt, då jordbruksbefolkningen började minskas. Gunnebo bruk kunde absorbera större delen av denna övertaliga befolkning, och den totala minskning, som inträdde efter år 1880, har under de båda senaste årtiondena varit av relativt obetydlig omfattning. Gunnebo samhälle hade år 1945 854 invånare och det närliggande stations-samhället i Verkeback 264 invånare.

Av liknande struktur är Hallingebergs socken, där Ankarsrums bruk under de senaste decennierna utvidgats så starkt, att den folkminskning, som för socknen i dess helhet gjorde sig gällande närmast efter sekelskiftet, nu förbytt i folkökning. Folkmängden var år 1945 3 363 eller högre än någonsin tidigare. Ankarsrums samhälle hade år 1945 1 677 invånare. Ytterligare tillväxt av samhället är att emotse. Det beräknas, att under de närmaste åren minst 35 nya lägenheter måste byggas per år för att tillgodose behovet av bostäder. För närvarande äro många av brukets arbetare bostatta utanför orten.

I Hjorteds socken har folkminskningen fortgått utan större avbrott sedan år 1880, trots att större industrier finnas inom socknen både i Blankaholm och Totebo. Folkmängden var år 1880 4 249, år 1945 3 300. Än starkare har folkminskningen varit i Västrum, där ett större sågverk i Skaftet blivit nedlagt.

Folkminskningen satte i några socknar in redan under 1860-talet. Sålunda var folkmängden i Tryserum år 1860 3 267, år 1945 blott 1 650 eller föga mer än hälften av 1860 års siffra. I Värna norr om Åtvidaberg var folkmängden år 1870 1 443 men

1945 blott 551 eller 38 procent av siffran för år 1870. Även i Ukna har minskningen varit stark, trots att järnvägen löper rätt igenom socknen. Vid Spångenäs har trots att det är en järnvägsknut, icke bildats någon tätort. Vägförbindelserna äro här föga tillfredsällande. Däremot har järnvägsknuten Hultsfred avskilt från Vena kommun till egen köping.

Folktätheten på landsbygden är hög inom den del av trafikområdet, som ligger på Östgönslättan och högst i Gistads socken med 27 inv./km<sup>2</sup>, en folktäthet som erinrar om den på kustslättan i södra Møre. Helt annorlunda äro förhållandena i skogsbygden, där bebyggelsen på landsbygden till största delen är koncentrerad till dalgångarna. Yxnerum strax intill Smålandsgränsen har blott 7 inv./km<sup>2</sup>. Nästan lika låg, 8 inv./km<sup>2</sup>, är den i Västrums socken, vilken till stor del utgöres av skärgård. Där saknas tätorter, bortsett från Skaftet (230 inv.). Ett par av Smålandssocknarna ha relativt hög folktäthet på landsbygden, nämligen Gamleby och Lofta med respektive 18 och 16 inv./km<sup>2</sup>. Industriebefolkningen är i dessa socknar, särskilt i Gamleby, rätt talrik även utanför tätorterna.

Vad beträffar industrien kan först konstateras att järnvägens trafikområde mellan Åtvidaberg och Norsholm icke kan uppvisa någon nämnvärd industriell verksamhet. Längre söder ut är däremot förhållandet annorlunda. För att först nämna träindustrin finnes utmed järnvägen större och mindre sågverk jämte annan på trä grundad förädlingsindustri. Bland större anläggningar märkas Lucernans Trävaru AB och en fabrik för monteringsfärdiga trähus, båda i Västervik. I Totebo finnes en hjulfabrik, vilken förutom vagnshjul även har en betydande tillverkning av grammofon- och radiolådor.

Åtvidaberg är som bekant ett mycket viktigt centrum för snickeri- och möbelindustri, men denna industrigrupp är även väl företrädd i Överum, Gamleby och Västervik. I övrigt är denna industrigen, trots riklig virkestillgång, svagare utvecklad än i de centralare delarna av det sydsvenska höglandet.

Skogarna utefter Norsholm—Västerviksbanan äro av stor vikt för råvaruförsörjningen vid Skärblacka och Ljusfors fabriker i Östergötland, vilka till stor del erhålla massaved med järnvägen. Skogarna utnyttjas också av sulfatfabriken i Edsbruk, belägen i Västra Eds socken, något öster om järnvägen. Vidare äro snickerifabriken i Vimmerby och trähusfabrikerna i Hultsfred och Västervik avnämare av skogsprodukter från järnvägens trafikområde. Slutligen är Västerviks tändsticksfabrik en stor förbrukare av asptimmer.

I äldre tid funnos i norra Kalmar län och angränsande delar av Östergötlands län flera koppargruvor. Till de större hörde gruvorna i Åtvidaberg och Bersbo. Redan på 1300-talet eller möjligen ännu tidigare bedrevs där kopparverksdrift, och denna fortsatte även de följande århundradena. År 1862 uppgick kopparproduktionen till 1 021 ton, den högsta siffra som något år uppnåtts. Därefter minskades tillverkningen och nedlades slutgiltigt år 1919. Åtvidaberg är omgivet av baroniet Adelswärds vidsträckt egendom. Skogarna sparades genom att det för gruvdriften erforderliga träkolet inköptes utanför fideikommisset, och när kopparutvinningen började gå ned, anlades på 1880-talet ett ramsågverk, ur vilket småningom den nuvarande stora fabriksanläggningen, tillhörig AB Åtvidabergs industrier, växte fram. Särskilt värdefull för driften är skogarnas rikliga tillgång på ek. Rörelsen omfattar numera sågverk, träförädlingsfabrik, kemisk-teknisk fabrik samt tryckeri. Träförädlingsfabriken har kontorsmöbler och butiksinnredningar som specialitet, men tillverkningen omfattar även trästommar till bilkarosserier, kylskåp, parkettgolv m. m. Av dotterbolagen är AB Facit beläget i Åtvidaberg. Dess tillverkning utgöres av räknemaskiner.

En annan storindustri är Åtvidabergs Spårväxlar och Signalfabriks AB (Åssa). Dessutom finnas en del smärre mekaniska verkstäder. I Åtvidaberg sysselsättes inom denna

Tab. 24. Folkmängdens förändringar i de olika trafikområdena under tiden 1850—1945.

Kalmar stad upptages såväl på tabellen för Kalmar—Berga som Kalmar—Torsås—Gullberna trafikområden. Likaså redovisas Ålems socken både på Mönsterås—Fagerhults och Kalmar—Berga trafikområden, Kråksmåla på Mönsterås—Fagerhults och Växjö—Oskarshamns trafikområden samt Gårdveda och Målilla på Växjö—Hultsfreds och Sävsjö—Målilla trafikområdet.

	1850	1860	1870	1880	1890	1900	1910	1920	1930	1940	1945
<b>Trafikområdet Kalmar—Torsås—Gullberna.</b>											
Hosso, Ljungby, Hagby, Arby, Voxtorp, Halltorp, Söderåkra, Torsås, Gullabo, Kristianopel, Jämjö, Ramdala, Lösen, Augerum, Torhamn.....	35 946	39 619	43 421	46 352	43 011	39 515	38 082	38 423	38 872	34 758	34 114
Kalmar stad.....	6 634	8 061	9 275	10 963	11 772	12 715	15 535	17 086	19 800	21 439	24 400
Summa	<b>42 580</b>	<b>47 680</b>	<b>52 696</b>	<b>57 315</b>	<b>54 783</b>	<b>52 230</b>	<b>53 435</b>	<b>55 509</b>	<b>58 672</b>	<b>56 197</b>	<b>58 514</b>
<b>Trafikområdet Mönsterås—Fagerhult.</b>											
Fagerhult, Kråksmåla, Bäckebo, Mönsterås kommun och köping, Ålem .....	14 988	15 742	16 592	17 453	16 563	16 046	16 037	16 001	15 647	14 964	14 774
<b>Trafikområdet Ljungbyholm—Påryd.</b>											
Karlslunda, Mortorp.....	3 259	3 615	3 862	4 028	3 708	3 517	3 112	3 137	2 884	2 580	2 524
<b>Trafikområdet Växjö—Åseda—Hultsfred.</b>											
Gårdveda, Målilla, Virserum, Åseda kommun och köping, Stenberga, Nåshult, Nottebäck med Granhult, Sjösås, Hornaryd, Drev, Tolg, Tjureda, Gårdsby, Söraby.....	19 819	21 060	20 617	20 698	19 306	20 007	20 781	21 391	20 921	20 643	20 684
Växjö stad och landsförsamling.....	4 224	4 956	5 726	7 118	8 665	9 482	10 962	12 823	14 259	15 609	17 261
Summa	<b>24 043</b>	<b>26 016</b>	<b>26 343</b>	<b>27 816</b>	<b>27 971</b>	<b>29 489</b>	<b>31 743</b>	<b>34 214</b>	<b>35 180</b>	<b>36 252</b>	<b>37 945</b>
<b>Trafikområdet Kalmar—Berga.</b>											
Högsby, Långemåla, Ålem, Ryssby, Åby, Förlösa, Kläckeberga.....	20 335	22 048	23 110	23 089	20 186	19 734	19 625	19 464	19 364	18 709	18 538
Kalmar stad.....	6 634	8 061	9 275	10 963	11 772	12 715	15 535	17 086	19 800	21 439	24 400
Summa	<b>26 969</b>	<b>30 109</b>	<b>32 385</b>	<b>34 052</b>	<b>31 958</b>	<b>32 448</b>	<b>35 160</b>	<b>36 550</b>	<b>39 164</b>	<b>40 148</b>	<b>42 938</b>

	1850	1860	1870	1880	1890	1900	1910	1920	1930	1940	1945
<b>Trafikområdet (Växjö)—Brittatorp—Oskarshamn.</b>											
Dådesjö, Lenhovda, Älghult, Kråksmåla, Fliseryd.....	12 000	13 081	12 972	13 666	13 355	14 774	13 554	13 381	13 174	12 042	12 045
<b>Trafikområdet Sävsjö—Vetlanda—Mällilla.</b>											
N. Ljunga, Vallsjö, Skepperstad, Fröderyd, Lannaskede, Myresjö, Nävelsjö, Näsby, Alseda, Skirö, Ökna, Skede, Järeda, Gårdveda, Mällilla.....	18 298	18 791	18 618	19 729	18 540	18 044	17 759	17 670	18 036	18 247	18 237
Vetlanda stad och landsförsamling.....	1 931	2 163	2 246	2 469	2 638	3 839	4 415	5 541	6 195	7 038	7 775
Summa	<b>20 229</b>	<b>20 954</b>	<b>20 864</b>	<b>22 198</b>	<b>21 178</b>	<b>21 883</b>	<b>22 174</b>	<b>23 211</b>	<b>24 231</b>	<b>25 285</b>	<b>26 012</b>
<b>Trafikområdet Norsholm—Västervik—Hultsfred (inkl. Spångenäs—Vimmerby).</b>											
Skärkind, Gistad, Gårdeby, Askeby, Örtomta, Grebo, Värna, Åtvid, Ö. Ryd, Björsäter, Yxnerum, Gårdsrum, Dalhem, Ukna, Hannäs, V. Ed, Loftahammar, Lofta, Överum, Gamleby, Odensvi, Blackstad, Hallingeberg, Törnfall, Västrum, Hjärted, Tuna, Vena, Hultsfred, Gladhammar.....	52 367	57 770	60 575	61 879	57 873	56 230	55 096	55 495	45 048	53 108	52 443
Västerviks stad.....	4 346	5 257	5 127	6 189	6 872	8 299	9 970	11 859	12 611	13 010	13 730
Summa	<b>56 713</b>	<b>63 027</b>	<b>65 702</b>	<b>68 068</b>	<b>64 745</b>	<b>64 529</b>	<b>65 066</b>	<b>67 354</b>	<b>67 659</b>	<b>66 118</b>	<b>66 173</b>

industrigren sammanlagt omkring 600 arbetare. Flera andra industribranscher än de nu nämnda äro företrädde i Åtvidaberg, bland annat sömnads-, bryggeri- och kvarn-industrierna.

Överums bruk anlades år 1654. Rörelsen omfattar nu mekanisk verkstad, gjuteri, aduceringsverk, sågverk och snickerifabrik. Till bruket hörde fordom ett flertal järngruvor, bland annat i Ukna socken. Tillverkningen utgöres numera av lantbruksredskap, gjutgods samt sågade och hyvlade trävaror jämte byggnadssnickerier och träull. Bruket äger 7 000 hektar skog, vilket är den närmaste orsaken till att det 1918 inköptes av Svenska Tändsticks AB. Detta sålde i sin tur bruket år 1943 till AB Åtvidabergs Industrier, vilket bolag därigenom erhöi för sin tillverkning värdefulla skogsområden.

Ankarsrums bruk anlades år 1655. Fabrikationen består av handelsgjutgods, såsom hushållskärl, kaminer och rör. Vidare märkas kokkärl och andra varor av tunnplåt samt plåtradiatorer. Vid gjuteriet förbrukas mer än 3 000 ton tackjärn årligen. För tillverkningen i övrigt inköpas stora mängder pressplåt m. m. Man planerar en ombyggnad av en av brukets kraftstationer och ett omfattande arbete med reglering av sjön Yxern för att öka krafttillgången.

Gunnebo bruk, som anlades år 1764, är beläget i närheten av Verkebäcks hamnplats och station. Tillverkningen består av dragen tråd, trådspik, klippspik, kättingar och snökedjor, trådduk, ståltrådslinor m. m. Råvaruförbrukningen är över 10 000 ton, varav det mesta är varmvalsad järntråd. Gunnebo och Verkebäck ha tillsammans mer än hälften av Gladhammars sockens invånarantal, vilket uppgår till 2 172 personer.

Metallindustrien, särskilt den mekaniska verkstadsindustrien, är inom trafikområdet företrädd genom ytterligare ett antal företag, bland annat i Gamleby och Lofta. I Gamleby finns också ett båtvarv.

Tegelbruk finnas bland annat i Gamleby, Edsbruk samt Almvik och Gäddeglo i närheten av Västervik.

Stenindustrien är särskilt livaktig i Västervik. Bland företagen märkas bland annat AB Bröderna Flinks Granitstenhuggeri, Bröderna Styrenius Stenhuggeri AB, AB C. J. Flinks Söner samt Nilsson och Söner stenhuggeri. Industrien i Västervik är för övrigt mycket mångsidig och omfattar även bland annat pappers- och grafisk industri, tändsticksindustri och annan kemisk-teknisk industri. AB Tannin är en garvämnesfabrik och kemisk-teknisk fabrik men bedriver även sågning av ekämnen för möbel- och byggnadsindustrien samt parkettråstav. AB Slipmaterial-Naxos tillverkar slipskivor och annan materiel för slipning och bearbetning av järn, metall, trä etc. De färdiga produkterna försändas i stor utsträckning med järnväg. Ytterligare må nämnas AB Svenska Strebelverken, ett verkstadsföretag med tillverkning av värmepannor etc. AB Elektro-lux planerar att uppföra en verkstad med 400 à 500 arbetare.

## Kortfattad ekonomisk-geografisk beskrivning av Vikbolandsbanans trafikområde.

Östgötaslätten, landets rikaste jordbruksområde näst den skånska slättbygden, sträcker sig som ett cirka 4 mil brett bälte genom landskapet i östvästlig riktning. Östra Vätterstranden med Omberg kan sägas utgöra den västra gränsen, och Östersjökusten med Arkösund den östra.

Detta tätbebyggda område omfattar såunda även Vikbolandet. Denna del av Östgötaslätten, som i norr och söder begränsas av Bråviken respektive Slätbaken, och som sålunda har karaktären av en stor halvö, bebos av en huvudsakligen jordbruksidkande befolkning. Icke mindre än cirka 80 procent ha nämligen jordbruket som huvudnäring. En kalkrik jordmån bidrager till att årsskördarna bli mycket goda; avkastningen per hektar är på Vikbolandet nästan lika hög som på de centrala delarna av Östgötaslätten.

Söder om Slätbaken möter en bygd av helt annan geografisk prägel, nämligen Tjust med kuperad terräng och kalkfattigare jordmån, ett område rikt på skogar, som ge en betydande årlig avkastning och som besitta god virkeskvalitet. Den industriella verksamheten är även betydande.

Såväl Vikbolandet som nordligaste Tjust genomdragas av Norrköping—Söderköping—Vikbolandets järnväg, vanligen benämd Vikbolandsbanan. Denna järnväg har två grenar, en östlig, som från Norrköping sträcker sig förbi Kummelby genom hela Vikbolandet fram till Arkösund och en sydlig från Kummelby över Söderköping till Valdemarsvik. Arkösundsgrenen har på grund av trafikområdets struktur erhållit karaktär av utpräglad jordbruksbana. Valdemarsvikslinjen påverkas däremot kraftigt av skogens och industriens transporter. Ekonomisk-geografiska data för de båda linjernas trafikområden återfinnas i bilaga 3 till detta betänkande, tabellerna 2 A och 2 B.

I fråga om Vikbolandsbanans godstrafik kan fastställas, att de viktigaste transportslagen, som årligen framgå på järnvägen, äro jordbrukets alster och dess konsumtionsvaror samt andra livsmedel, skogsprodukter, industriella råvaror och produkter samt byggnadsmaterial. Däremot anlitas järnvägen i allmänhet icke, när det gäller de lokala transportererna av den i bygden odlade spannmålen, som i betydande kvantiteter förmales vid de många tullkvarnarna utmed banan. Här anlitas uteslutande lastbilar. Å andra sidan transporteras årligen cirka 1 500 ton strömming och annan fisk från Arkösund och Valdemarsvik till Norrköping och andra städer inom landet. Arkösund är hemstation för en av ostkustens mest betydande fiskeflotta för strömmingsfiske.

Bandelen Söderköping—Valdemarsvik tillföres årligen ganska betydande kvantiteter virke, vilket användes dels som bränsle och dels som massaved. Speciellt stora mängder redovisas vid stationerna Birkekärr och Yxningen. Från båda dessa stationer har järnvägsföretaget anlagt bispår ner till sjön Yxningen, och till dessa lastplatser flottas virket från olika trakter av norra Tjust. Yxningens sjösystem mäter också drygt 5 mil i ost-västlig riktning och cirka 3 mil i nord-sydlig riktning. Sådant virke, som avses bli massaved, transporteras sedan via Norrköping Ö och Kimstad till massafabrikerna i Skärblacka och Ljusfors. Mindre kvantiteter gå även via omlastning i Norrköping till Fiskeby fabriker. Dessa transporter ha varit speciellt omfattande under krigsåren 1939—1945. Under 1946 ha emellertid virkessändningarna avtagit på Vikbolandsbanan. Transporterna av virke och ved uppgingo år 1945 till sammanlagt nära

54 000 ton. I fråga om skogsprodukter har således trafiken uppvisat kraftiga fluktuationer under senare år. Till följd av den efter kriget stegrade konkurrensen från lastbilarnas sida visar trätransporterna en tendens att minska. Transporterna för industriernas räkning ha synbarligen varit mindre beroende av konjunkturväxlingarna. Mycket tyder på att järnvägen även i framtiden kommer att få behålla transporterna för industriernas räkning, om man då undantager vissa slags råvaror och vissa bränslen. För närvarande utgör denna trafik drygt  $\frac{2}{3}$  av den totala godstrafiken. En närmare redogörelse för trafiken på Vikbolandsbanan lämnas i kapitel IV i detta betänkande.

De största industrierna finner man som nämnts utmed bandelen Söderköping—Valdemarsvik. Säs-kilt äro orterna Valdemarsvik och Gusum starkt industrialiserade. Omfattningen av den industriella verksamheten i orterna längs järnvägen belyses av följande sammanställning över produktvärde och arbetareantal år 1945.

O r t	Produktvärde i tkr	Antal arbetare
Valdemarsvik.....	18 800	600
Gusum.....	5 200	600
Söderköping.....	2 090	200
Ringarum.....	265	25
Styrstad.....	225	20
Dockan.....	120	20

I Valdemarsvik är C. J. Lundbergs Läderfabrik AB dominerande med ett produktvärde av icke mindre än 16 milj. kronor år 1945, ett av Sveriges största garverier. Vikbolandsbanan ombesörjer transporter av praktiskt taget samtliga produkter från fabriken. En betydande del av råvarorna anländer också till Valdemarsvik med järnväg. Det gäller då i första hand vissa slag av hudar samt garvämnena och garvextrakter. Däremot tillföres fabriken under normala förhållanden sitt bränslebehov uteslutande sjövägen. Sålunda importeras årligen cirka 8 000 ton kol och oljor över Valdemarsviks hamn, och Vikbolandsbanan har därvidlag ingen andel i dessa transporter, enär garveriet är beläget i omedelbar anslutning till Valdemarsviks hamn. Under krigsåren 1939—1945, då importen av kol var mycket begränsad, eldade fabriken med ved och torv. Drygt hälften av dessa kvantiteter tillfördes företaget sjöledes, och resten transporterades till Valdemarsvik med järnväg.

Övriga industrier i Valdemarsvik anlita järnvägen för sina transporter i långt mindre grad än garveriet. Nämnas må dock trafiken med kött och fläsk järnvägsledes från kontrollslakteriet till Norrköping, Gusum och Söderköping.

Näst C. J. Lundbergs Läderfabrik är Gusums Bruks- & Fabriks AB den största industriella anläggningen vid Vikbolandsbanan. Fabriken just nu viktigaste produkt, blixtlåsen, lämnar fabriken till största delen med järnväg. Även råvarorna och bränsle anlända huvudsakligen järnvägsledes. Det fossila bränslet kommer från importhamnen Norrköping.

Längs Vikbolandsbanan finnas flera tegelbruk med betydande årlig kapacitet. Tegelvarorna transporteras dock i stor utsträckning med lastbil den relativt korta vägen till Norrköping, där teglet huvudsakligen finner användning. Kol och koks, tegelbrukens vanligaste bränsle, tages sjöledes till närmaste brygga eller kaj. Vikbolandsbanan får sålunda endast en mindre andel i transporterna för tegelbrukens räkning.

Den rikliga tillgången på kvalitetsskog i nordligaste Tjust har åstadkommit, att det vid sidan av skogsavverkningarna uppstått en rätt betydande snickeriindustri. Denna visar en tendens till ökning. Järnvägens andel i transporterna för speciellt möbelindustrien är för närvarande påfallande stor; Vikbolandsbanan svarar för cirka 75 procent av de levererade produkterna.

## Översikt av vissa ekonomiska och geografiska förhållanden inom de smalspåriga Smålands- och Östgötajärnvägarnas trafikområden.

För att få en allmän överblick av näringslivets utveckling inom de smalspåriga järnvägarnas trafikområden i Småland och Östergötland sammanställas i följande tabeller 1 A, 1 B, 2 A och 2 B uppgifter rörande invånareantal, åkerareal, skogsmarksareal, skogsavverkning och industriproduktion. Statistik över skogsavverkningen finnes endast för år 1937 och uppgifter rörande densamma lämnas endast i tabellerna för Smålandsområdet. Åker och skogsmark hänföra sig till 1937 års förhållanden. Senare siffror äro visserligen tillgängliga men anses icke vara så pålitliga och då variationerna äro fråga om åkerareal och skogsmarksareal äro obetydliga, torde det vara fullt försvarligt att stanna vid 1937 års siffror. Vad angår uppgiften om industriproduktionen har det med hänsyn till inträdda ändringar ansetts vara lämpligast att välja material för ett senare år, vilket även gäller folkmängdsuppgifterna. Beträffande persontrafikens omfattning på de olika järnvägarna föreligga för flera bandelar icke någon senare statistik än för år 1939, och uppgifterna om godstrafikens omfattning har då även anknutits till detta år.

För att kunna göra jämförelser mellan normalspåriga och smalspåriga järnvägar inom undersökningsområdet lämnas i tabellerna 1 A och 1 B även uppgifter avseende de normalspåriga Smålandsjärnvägarna Nässjö—Oskarshamn och Nässjö—Kalmar.

De olika linjernas trafikområden hava avgränsats på sätt som framgår av följande sammanställning, vilken upptager kommunerna inom varje trafikområde.

### A. Smålandsjärnvägarna.

<i>Järnvägslinje</i>	<i>Trafikområdets omfattning</i>
Kalmar—Torsås:	Hossmo, Ljungby, Hagby, Arby, Voxtorp, Halltorp, Söderåkra.
Ljungbyholm—Karlslunda:	Karlslunda, Mortorp.
Kalmar—Berga:	Kläckeberga, Förlösa, Åby, Ryssby, Ålem, Långemåla, Högsby.
Mönsterås—Fagerhult:	Mönsterås, Ålem, Bäckebo, Kråksmåla, Fagerhult.
Brittatorp—Oskarshamn:	Dädesjö, Lenhovda, Ålghult, Kråksmåla, Fliseryd.
Växjö—Hultsfred:	Gårdsby, Tjureda, Söraby, Tolg, Drev, Hornaryd, Sjöås, Nottebäck m. Granhult, Åseda, Näshult, Stenberga, Virserum, Gårdveda, Mållilla.
Sävsjö—Mållilla:	Vallsjö, Skepperstad, Fröderyd, Lannaskede, Myresjö, Nävelsjö, Näsby, Åseda, Skirö, Ökna, Skede, Järeda, Gårdveda, Mållilla.
Hultsfred—Jenny:	Vena, Tuna, Hjorted, Blackstad, Hallingeberg, Gladhammar, Västrum.

*Järnvägslinje*

Norsholm—Ätvidaberg:

Ätvidaberg—Västervik:

Norsholm—Västervik—  
Hultsfred:Kalmar—Nässjö och  
Nybro—Emmaboda:

Nässjö—Oskarshamn:

*Trafikområdets omfattning*

Skärkind, Gistad, Gårdeby, Askeby, Örtomta, Ö. Ryd, Björsäter, Grebo, Värna, Yxnerum.

Hannäs, Gärdserum, Ukna, V. Ed, Överum, Dalhem, Odensvi, Gamleby, Lofta, Loftahammar, Törnsfall.

Vena, Tuna, Hjorted, Blackstad, Hallingeberg, Gladhammar, Västrum, Skärkind, Gistad, Gårdeby, Askeby, Örtomta, Ö. Ryd, Björsäter, Grebo, Värna, Ätvid, Yxnerum, Hannäs, Gärdserum, Ukna, V. Ed, Överum, Dalhem, Odensvi, Gamleby, Lofta, Loftahammar, Törnsfall, Västervik.

Dörby, Ljungby, Kristvalla, S:t Sigfrid, Oskar, Örsjö, Madesjö, Nybro, Hälleberga, Lenhovda, Åseda, Lemnhult, S. Solberga, Bäckeby, Korsberga, Nye, Bäckседа, Vetlanda, Näsby, Mellby, Björkö.

Höreda, Eksjö, Hult, Ingatorp, Bellö, Edshult, Kråks-hult, Hässleby, Karlstorp, Rumskulla, Pelarne, Lönneberga, Målilla, Hultsfred, Mörlunda, Tveta, Fågelfors, Kristdala, Döderhult, Misterhult.

**B. Östgötajärnvägarna.***Järnvägslinje*

Norrköping Ö—Örebro S:

Linköping C—Ringstorp:

Linköping C—Ödeshög med  
sidolinjerna Bränninge—  
Skänninge, Klockrike—Bo-  
rensberg och Fornåsa—  
Motala C:

Norrköping Ö—Arkösund:

Norrköping Ö—Valdemars-  
vik:*Trafikområdets omfattning*

Kimstad, Kullerstad, Vånga, Risinge, Hällestad, Tjällmo, Bo, Regna, Svennevad, Sköllersta, Norrbyås, St. Mellösa, Almby.

Örtomta, Askeby, Bankekind.

Kaga, Vreta kloster, Flistad, Ljung, Brunneby, Klockrike, Älvestad, Skeppsås, Varv, Vallerstad, Styra, Fågelsta, Orlunda, Hagebyhöga, Vadstena, Orberga, Nässja, Strå, Hov, Herrestad, Rogslösa, Källstad, Väversunda, V. Tollstad, Ödeshög, St. Åby, Fornåsa, Lönsås, Ekebyborna, Åsk, Vinnerstad, Herrberga, Normlösa, Västerlösa, Björkeberg.

Tingstad, Styrstad, Furingstad, Konungsund, Kuddby, Å, Ö. Ny, Rönö, Jonsberg, Härads-hammar, Ö. Husby, Ö. Stenby.

Tåby, Drothem, Skönberga, Mogata, Skälvik, Ringarum, Bjärnum, Gryt, Tryserum.

Uppgifter, som kunna sättas i relation till områdenas yttinnehåll, ha i tabellerna angivits med genomsnittssiffror per km<sup>2</sup> av trafikområdets areal. Så har skett med invånarantal, åkerarealens yta, skogsmarkens yta samt avverkningen av skog. Då dessa ekonomisk-geografiska data ha mycket att säga om järnvägarnas trafikuppgifter och i många fall äro utslagsgivande för trafikomfattningen, ha de därjämte ställts i relation till längden av respektive järnväg. Sålunda äro ju invånarna i trafikområdet vid järnvägsresor hänvisade till områdets järnväg och det kan därför anses rimligt att slå ut befolkningen på järnvägens längd för att kunna göra jämförelser olika järnvägar emellan ifråga om behovet av persontransporter. Likaså redovisas i tabellerna hur stor åkerareal, som i genomsnitt beräknas falla på varje kilometer järnväg inom de olika trafikområdena. Samma gäller skogsmarksarealen och skogsavverkningen.

Industriens omfattning kan mätas bland annat i produktionens penningvärde. Dessa siffror äro dock icke några tillförlitliga mätare på trafikområdets behov av transporter för den industriella verksamheten, eftersom ett företag med höga produktionsvärden kan syssla med framställning av lätta och dyrbara alster, som icke kräva nämnvärt uppbåd av transportmedel. Men produktionsvärdesiffrorna torde i alla fall ge en god bild av den industriella livaktigheten inom de olika områdena. Industrien kan emellertid icke såsom åkerjord och skogsmark sägas vara en areell företeelse. Den är fastmer i mycket stor utsträckning bunden till kommunikationslederna. Det har därför ansetts lämpligast att fördela industriens produktionsvärden uteslutande på bankilometer av järnvägen. I produktionsvärdet har icke medräknats små företag av hantverksmässig natur och med lokalt avsättningsområde.

I de fall då ett större samhälle, t. ex. en stad, betjänas av flera olika järnvägslinjer, är det så gott som omöjligt att dela upp de olika linjernas andel i stadens verksamhet. Det har därför ansetts lämpligt att i dylika fall utesluta siffror från dylika orter. Vidare har, när det gäller smalspåriga järnvägar, sådana orter i allmänhet uteslutits, som betjänas förutom av smalspårig järnväg även av en normalspårig, eftersom det i flertalet fall torde vara den normalspåriga järnvägen, som uppbär huvudparten av ortens behov av järnvägskommunikationer. I tabellerna angivas, vilka orter som icke medräknats till en linjes trafikområde.

De nämnda uppgifterna ha sammanfattats i fyra tabeller. Tabellerna 1 A och 2 A upptaga de absoluta siffrorna för befolkning, den areella produktionen och industriproduktionen. Tabellerna 1 B och 2 B upptaga däremot invånarantal, areell produktion och industriproduktion fördelade per km<sup>2</sup> av trafikområdets yta och per bankilometer av järnvägens längd. Tabellerna 1 B och 2 B ha därjämte kompletterats med uppgifterna om person- och godstrafikens genomsnittliga storlek för de olika linjerna.

Om man vid läsning av tabell 1 B jämför förhållandena vid de smalspåriga Smålandsjärnvägarna med de normalspåriga inom samma område, finner man att folk-tätheten inom de smalspåriga järnvägarnas trafikområde är något lägre än inom de normalspårigas. Däremot är den relativa åkerarealen större längs de smalspåriga järnvägarna. Även beträffande skogsmarken äro smalspårsbanorna väl tillgodosedda och som följd därav ha även skogsavverkningarna kunnat hålla sig i stort sett väl så kraftiga vid smalspårsbanorna som vid normalspårsbanorna. Går man återigen till den industriella produktionen, framgår det att denna i genomsnitt är större vid de normalspåriga järnvägarna än vid de smalspåriga. Vad järnvägstrafikens storlek angår så är den väsentligt större vid de normalspåriga järnvägarna. Trafikomfattningen på en järnväg kan emellertid icke endast sättas i samband med det genomlöpta trafikområdets ekonomiska utveckling, ty trafikens storlek är även mycket beroende av om järnvägen har karaktär av genomfartsled för längre bort liggande orter.

Tabell 2 B, som hänför sig till de smalspåriga Östgötabanorna, visar, att dessa banor framgå genom områden, som ha fler invånare och större åkerareal pr km<sup>2</sup> räknat än vad Smålandsbanorna kunna presteras. Industriproduktionens värde är vid linjerna Norrköping—Örebro och Norrköping—Valdemarsvik anmärkningsvärt hög. Däremot är den relativa skogsmarksarealen mindre vid Östgötabanorna, en given följd av den jämförelsevis större åkerarealen vid dessa banor.



Tabell 1 B. Några statistiska relationstal för Smålandsbanorna.

J ä r n v ä g	Invånare 1944		Åker 1937 har		Skogsmark 1937 har		Skogsavverkning 1937 m <sup>3</sup> fast mått		Industri- prod. 1944 kronor	Person- km 1939	Gods- tonkm 1939
	pr km <sup>2</sup>	bankm	pr km <sup>2</sup>	bankm	pr km <sup>2</sup>	bankm	pr km <sup>2</sup>	bankm			
<b>I. Smålsparliga järnvägar.</b>											
Kalmar—Torsås (exkl. Kalmar och Torsås).....	29	295	42	420	45	450	74	740	46	89	40
Kalmar—Berga (exkl. Kalmar).....	18	240	19	255	67	880	164	2 160	140	70	46
Ljungbyholm—Karlstunda (exkl. Ljungby s:n).....	11	140	12	150	75	930	143	1 780	83	13	7
Mönsterås—Fagerhult.....	16	215	13	175	73	980	190	2 560	68	9	8
Brittatorp—Oskarshamn (exkl. Oskarshamn, Döderhult och Högsby socknar).....	10	100	6	65	75	780	164	1 700	138	13	10
Växjö—Hultsfred (exkl. Växjö stad och landsförsamling samt Hultsfred).....	15	180	11	125	71	840	154	1 840	130	40	31
Sävsjö—Mälilla (exkl. Sävsjö o. Vetlanda).....	16	210	14	180	69	920	173	2 310	170	18	27
Hultsfred—Jenny (exkl. Hultsfred).....	14	250	13	240	70	1 270	149	2 710	255	45	27
Norsholm—Åtvidaberg (exkl. Norsholm och Åtvid).....	14	205	27	385	58	820	—	—	8	63	43
Åtvidaberg—Västervik (exkl. Åtvid och Västervik).....	15	250	18	305	63	1 070	230	3 910	132	73	46
Norsholm—Västervik—Hultsfred (exkl. Norsholm och Hults- fred men inkl. Västervik).....	19	345	18	320	64	1 130	189	3 350	269	56	38
<b>II. Normalparliga järnvägar.</b>											
Kalmar—Nässjö och Nybro—Ermaboda (exkl. Kalmar, Ermaboda och Nässjö).....	19	215	14	150	64	710	144	1 580	211	119	100
Nässjö—Oskarshamn (exkl. Nässjö).....	20	370	11	210	71	1 300	164	3 010	401	88	112
Nässjö—Oskarshamn (exkl. Nässjö och Oskarshamn).....	17	305	11	210	72	1 300	164	2 990	164	88	112

1 Industrien i Berga ej inberäknad.

2 Industrien i Åseda ej inberäknad.

3 Avser endast den del av järnvägen och dess trafikområde, som ligger i Kalmar län.

Tabell 2 A. Några statistiska data om Östgötabanornas trafikområden.

J ä r n v ä g	Banlängd km	Trafik- områdets areal km <sup>2</sup>	Antal invånare 1944	Akerjordens areal 1937 har	Skogsmarkens areal 1937 har	Industri- produktionens värde 1944 milj. kronor
Norrköping Ö—Örebro S (exkl. Norrköping och Örebro)...	129	1 771	36 323	36 692	121 000	181·8
Linköping C—Ringstorp (exkl. Linköping).....	21	163	3 219	7 289	6 500	0·05
Linköping C—Ödesbög med sidolinjerna Bränninge—Skän- ninge, Klockrike—Borensberg och Fornåsa—Motala C (exkl. Linköping, Motala och Skänninge).....	130	1 088	40 217	52 970	34 100	338·0
Norrköping Ö—Arkö sund (exkl. Norrköping).....	53	544	8 644	20 050	23 000	0·4
Norrköping Ö—Valdemarsvik (exkl. Norrköping).....	55	1 056	20 384	27 413	56 400	24·0

<sup>1</sup> Industrierna i Kimstad ej medräknade.  
<sup>2</sup> Inberäknat industrierna vid Holmsbruk.

Tab. 2 B. Några statistiska relationsstal för Östgötabanorna.

J ä r n v ä g	Invånare 1944		Aker 1937 har		Skogsmark 1937 har		Industri- prod. 1944 kronor	Person- km 1939	Gods- tonkm 1939
	pr km <sup>2</sup>	pr bankm	pr km <sup>2</sup>	pr bankm	pr km <sup>2</sup>	pr bankm			
Norrköping Ö—Örebro S (exkl. Norrköping och Örebro)...	21	282	21	284	68	938	634	76	103
Linköping C—Ringstorp (exkl. Linköping).....	20	153	45	347	40	310	2	70	58
Linköping C—Ödesbög med sidolinjerna Bränninge—Skän- ninge, Klockrike—Borensberg och Fornåsa—Motala C (exkl. Linköping, Motala och Skänninge).....	37	309	49	407	31	262	292	92	32
Norrköping Ö—Arkö sund (exkl. Norrköping).....	16	163	37	378	42	434	75	58	5
Norrköping Ö—Valdemarsvik (exkl. Norrköping).....	19	371	26	498	53	1 026	436	95	33

## Uttalanden angående behovet av förbättrade järnvägskommunikationer inom trafikområdena för de smalspåriga Smålands- och Östgötajärnvägarna.

Myndigheter, korporationer och enskilda personer ha i olika sammanhang uttalat sin mening om järnvägskommunikationerna i förevarande område antingen i skrivelser till kommittén eller till andra statliga institutioner i anledning av kommitténs verksamhet.

Vid de studieresor, som kommittén företagit, har kommittén sökt kontakt med flertalet av järnvägarnas större trafikanter och vid sammanträden och samtal kunnat avlyssna deras inställning till järnvägsfrågan och åsikter om olika under hand diskuterade förslag att förbättra järnvägskommunikationerna.

Till flertalet av de större trafikanterna har jämväl utsänts ett frågeformulär för att utröna storleken av företagens transporter, omlastningsförhållanden och de fördelar, som företagen skulle vinna genom en förbättring av järnvägarna. Av till kommittén inkomna uttalanden och yttranden i järnvägsfrågan må följande med benäget tillstånd återgivas.

### A. Smålandsjärnvägarna.

#### 1. Karlskrona—Kulmar—Berga järnvägs trafikområde.

*Kungl. lantbruksstyrelsen* berörde i sitt yttrande över 1943 års järnvägskommittés betänkande rörande Blekingejärnvägarna bland annat de olägenheter, som för östra Blekinge kunde komma att uppstå om järnvägen Karlskrona—Kristianstad ombyggdes till normalspår medan linjen Karlskrona—Gullberna—Torsås finge ligga kvar med smal spårvidd. Styrelsen anför härutinnan:

»En ombyggnad begränsad till linjen Karlskrona—Kristianstad kan medföra betydande rubbningar i frakt- och transporthänseende för den vid Sockerbolagets sockerfabrik i Karlshamn bedrivna råsockertillverkningen. Redan nu bedrivs Karlshamnsockerfabriken under ofördelaktiga betingelser. Dess kapacitet ligger sålunda väsentligt högre än den nuvarande avverkningen. Därest den föreliggande ombyggnadsplanen genomföres, synas transportkostnaderna för betor till fabriken komma att ytterligare ökas genom de nytillkommande omlastningskostnader, som uppstå vid en breddning av kustbanan med bibehållen spårvidd av Östra Blekinge järnvägar. Detta gäller särskilt betleveranserna från Ramdalslätten i östra Blekinge, motsvarande cirka 13 % av nuvarande avverkning, men även tillförseln från Sölvesborg—Hörvikens samt Sandbäck—Olofströms trafikområden. I de två sistnämnda fallen torde dock lastbilstrafiken kunna ersätta de genom de ökade omlastningskostnaderna fördrjade järnvägstransporterna. Ur jordbrukssynpunkt skulle till följd av transportsvårigheter ett nedläggande av råsockerfabriken i Karlshamn innebära en avsevärd tillbakagång, då jordbruket i Blekinge för sin utveckling är i behov av den intensivare drift, som sockerbetsodlingen medför, jämte ett komplement till den ensidiga inriktningen på potatisodling. En par-

tiell ombyggnad av Blekingenätet enligt kommitténs förslag synes sålunda aktualisera frågan om ombyggnad även av Östra Blekinge järnväg.»

*Drätselkammaren i Kalmar* överlämnade den 12 oktober 1945 en skrivelse till kommittén i vilken utvecklas de synpunkter som man i Kalmar lägger på frågan om en förbättring av de smalspåriga Kalmarjärnvägarna. Drätselkammaren framhåller följande skäl för en breddning av dessa järnvägar.

»Att normalspåriga järnvägsförbindelser redan ur nutida men framförallt ur framtida synpunkter är en förstahandsfråga för Kalmar stad och angränsande bygder behöver icke påpekas för de sakkunniga. Även under normala trafikförhållanden har det sedan långt tillbaka visat sig, att de smalspåriga Kalmarbanorna trots sin höga standard icke varit i stånd att på ett nöjaktigt sätt tillhandahålla allmänheten och näringslivet tidsenliga kommunikationer, delvis beroende på kostsamma och tidsödande omlastningar, delvis på otillräcklig kapacitet. Egendomligt nog råder nämligen det förhållandet, att det just är med orter och trafikanter längs de smalspåriga linjerna som Kalmar stad och hamn har det livligaste trafikutbytet. Även för näringslivet i största allmänhet liksom för järnvägsnätet i dess helhet torde folktätheten i södra Kalmar län, dess rikedom på industri och hantverk samt dess höga kultur i fråga om skogs- och jordbruk vara av framträdande betydelse. Dessa gynnsamma förhållanden tillsammans med den kustbetonade kalmartraktens turistiska livlighet skulle, därest järnvägsväsendet därstädes finge en för fortsatt utveckling gynnsam teknisk utgestaltung, tillförsäkra såväl statens järnvägar som Kalmar stad och dess hamn goda framtida trafikfaktorer.

Det torde även för kommitterade vara bekant, att Kalmar haft och alltjämt kommer att få utomordentliga svårigheter i fråga om mark och utrymmen i såväl hamnen som å området närmast centralstationen. Statens järnvägar torde icke någon längre tid kunna nöja sig med nuvarande förhållanden inom de områden, som beröras av järnvägstrafiken, helst som dessa under eventuell transportkonkurrens skulle i hög grad inverka menligt och hämmande för statens järnvägar evad det gäller god kundtjänst. Statens järnvägar äro helt naturligt intresserade av att de trafikområden, som inkorporerats i och med förstatligandet, kunna bibehållas och utvecklas i ekonomiskt gynnsam riktning; och Kalmar stad är på enahanda sätt för sin framtida utveckling och försörjning beroende av den trafik, som kan komma att frekventera dess hamn och stimulera stadens industriella och kommersiella liv i övrigt.

Då det knappast kan tänkas, att de geografiskt snäva och begränsade hamnområdena liksom stadsområdena närmast centralstationen i en framtid bliva för sina ändamål tillräckliga på annat sätt än genom anläggning av likspåriga järnvägar, bör detta förhållande bliva föremål för kommitterades studium.

De såsom ovan sagts otillräckliga hamnområdena skulle genom ett enhetligt spårssystem kunna rymma en även väsentligt ökad järnvägstrafik, vilket vore så mycket betydelsefullare, därest den planerade och av stadsfullmäktige redan i princip beslutade djuphamnen kommer till stånd. Som bekant har första etappen mot detta mål redan passerats i och med att Kalmarsunds djupränna och dess fyrbelysning färdigställts för transocean trafik.

En breddning av de smalspåriga Kalmarbanorna kräver uppenbart en betydande kapitalinvestering från statens sida. Denna skulle, såvitt kan bedömas, dock icke bliva av tillnärmelsevis samma storleksordning som kommitterade ansett nödvändig för 'Blekingesystemets' ombyggnad till normalspår. En sammanhängande, likspårig järnväg från Linköping (eller Stockholm) i norr till Kristianstad (eller Hässleholm) i söder skulle bliva den enda rationella lösningen av järnvägsfrågan i sydöstra Sverige och följaktligen även bliva den för staten lönsammaste i framtiden. Det nuvarande tvåspårssystemet leder däremot till att stadens och kringliggande bygders trafikanter på grund av kostnader och tidsutdräkt under hand övergå till andra trafikmedel, vilket

allvarligt skulle hämma stadens och hamnens utveckling och därtill kvarlämna hela södra Kalmar län i sin nuvarande ur trafiksynpunkt missgynnade ställning.

Stadens intressen av en omläggning till normalspår grundar sig i korthet på följande förhållanden:

1) Kalmar stad är starkt beroende av att dess hamn, dess handel och industri kommer i åtnjutande av de fördelar för trafiken, som skulle uppstå, därest de nu smalspåriga järnvägarna till Berga och Torsås—Karlskrona infogades som delar i en normalspårig, genomgående huvudlinje med anknötning i såväl norr som söder till det normalspåriga riksnätet.

2) Stationsområdet är för litet och staden har ytterst små möjligheter att förbättra situationen genom markupplåtelse. En gemensam spårvidd skulle emellertid lösa problemet och giva önskat utrymme därigenom att växlings- och uppställningsspåren kunde reduceras och den tidsödande och utrymmeskrävande omlastningen upphöra.

3) Med en spårvidd skulle den tunga godstrafiken kunna förläggas till lämplig plats utanför stadens centrala delar.

4) Hamnområdet och industriområdet måste nu förses med både normal- och smalspåriga banslingor. Vid likspårighet räcker det med en spårvidd. Såsom utrymmesförhållandena nu gestalta sig för statens järnvägar, har hamnområdet i ständigt ökad omfattning kommit att tjänstgöra som bangård. Lastning och lossning av vagnslastgods kan nämligen endast till en del försiggå på bangårdens område. Kajspåret på Skeppbron användes t. o. m. som uppställningsplats för järnvägsvagnar vid omlastning av gods, som icke på något sätt har med hamntrafiken att skaffa. Med endast normalspår skulle omlastningarna från smal- till normalspår upphöra och kajplanet befrias från smalspåret, varigenom dyrbart utrymme skulle frigöras.

5) En spårvidd skulle giva industrier och företaget ökad tillgång på godsvagnar. Svårigheterna att nu erhålla transporter sammanhänger bl. a. med det förhållandet, att Kalmar är ändstation för befintliga järnvägslinjer. Vagnar, som komma lastade hit på exempelvis linjen Kalmar—Nässjö, måste, om återtransport med last icke omedelbart kan ordnas, gå ut tomma. När vagn sedan erfordras, finns ingen sådan till hands. Vid anknötning med normalspår till riksnätet såväl söder som norrut kan tillgång och efterfrågan på rullande material på ett smidigare sätt ordnas mellan anknutna orter.

Drätselkammaren vill även erinra om de ekonomiska och andra intressen statens järnvägar själva kunna vänta av den ifrågasatta ombyggnaden av de smalspåriga banorna. Utöver vad ovan antytts angående förbättrad kundtjänst samt ökad garanti att därigenom få belålla de inkorporerade trafikområdena tror sig drätselkammaren kunna tillägga, att statens järnvägar genom ifrågavarande ombyggnad skulle uppnå så betydande och påtagliga fördelar, att byggnadskostnaderna därigenom skulle befinnas bliva en för statsverket god affär. Sådana fördelar skulle främst ernås i form av *förenklad och förbilligad trafiktjänst* på Kalmar centralstation.

I sitt förslag till ombyggnad av Blekingesystemet ha kommitterade åberopat bl. a. hänsyn till militära synpunkter.

Vad gäller riksförsvaret, torde alldeles samma önskemål i fråga om högbärliga och snabba järnvägsförbindelser till landets viktigaste örlogsstation vara tillfinnandes norrut som väster- och söderut.

De smalspårsbanor, som hava anslutning till huvudsträckan Berga—Kalmar—Torsås—Karlskrona beröras givetvis också av den önskade omläggningen till normalspår. Sådana anslutningar finnas som bekant i Ruda, Sandbäckshult, Ljungbyholm och Torsås. Det är alldeles icke något Kalmar stads intresse att försvara verksamheten för någon av dessa järnvägar, när ju samtliga betjäna skilda delar inom Kalmar stads handelsområde. Farhågorna för försämrade kommunikationer längs bibanorna efter en eventuell ombyggnad av huvudsträckan böra dock icke överdrivas. Det bör fram-

hållas, att kommitterade även i det avseendet stått inför samma problem i Blekinge och därstädes måst undantaga vissa mindre betydelsefulla sträckor från ombyggnadsförslaget.

En normalspårig huvudbana genom södra länsdelen skulle t. o. m. kunna på ett avgörande sätt upplyfta och förbättra även bibanornas trafik och trafikområdets näringsliv samt i sinom tid klarlägga och eventuellt aktualisera behovet av normalspårnätets vidare utbyggnad i länet. För övrigt kan man ju numera medelst s. k. överföringsvagnar i hög grad eliminera olägenheterna vid olikspårighet. Huvudparten av den trafik, som f. n. berör ifrågavarande bibanor måste dessutom redan nu omlastas vid någon av de många olikspåriga knutpunkterna, varför en normalspårslinje Berga—Karlskrona icke i högre grad skulle åstadkomma försämring i berört avseende. Däremot skulle en normalspårig huvudlinje Berga—Kalmar—Karlskrona med anslutning till det övriga normalspåriga riksnätet innebära så många och påtagliga fördelar, att de utan tvekan uppvägede mindre, uppkomna nackdelar.»

*Bergkvara municipalsamhälle* har i skrivelse till kommittén den 18 december 1943 framhållit olika synpunkter på samhällets kommunikationer. En viktig fråga synes röra sträckningen av järnvägen Karlskrona—Torsås—Kalmar. Bergkvara ligger vid slutpunkten för en 6.6 km lång sidobana från Torsås. Samhället framför önskemål om att järnvägens sträckning ändras så att nämnda sidolinje eliminerades och Bergkvara komme att direkt beröras av järnvägen Karlskrona—Torsås—Kalmar. Beträffande samhällets utvecklingsmöjligheter och dess behov av bättre järnvägsförbindelser anføres i skrivelsen bl. a. följande:

»När för cirka 20 år sedan samhället blev en municipal enhet, lyckades vi med Kungl. Maj:ts tillstånd förvärva Skällenas gård för 195 000 kronor och hamnen för 115 000 kronor. Samhället äger alltså hamnen och stora tomtområden för såväl industri- som bostadsändamål. En del tomter, varav några industritomter, ha redan försålts. Ett hundratal arbetare sysselsätts vid våra åtta industriföretag. Början är alltså gjord och för god fortsättning sträva vi.

Enbart detta och vår goda vilja är emellertid icke tillfyllest för fortsatt utveckling. För att komma vidare måste vi räkna med sådant stöd från statsmyndigheterna som kan förhjälpa oss till en med våra konkurrenter mera likvärdig situation än vad nu är fallet. Såväl vår industri som export och import besväras i hög grad av omlastningar vid förbindelserna med inlandet. Detta kostar både tid och pengar, vilket omöjliggör mången affär. För att i någon mån avhjälpa denna olägenhet och icke gå miste om alla affärer, förekommer det rätt ofta att hela vagnar få fraktas som ilgods. Uppenbart är, att denna merfrakt gör våra företag mindre bärkraftiga än sådana företag, som ha ett bättre läge, exempelvis vid normalspårig järnväg. Varumängden, som omlastas för den övriga handeln till och från Bergkvara, är säkert betydande. En enskild firma här omsätter årligen mer än 1 000 ton mjöl och dylikt enbart i trafik med Kalmar, vilket kräver omlastning för att komma till bestämmelseorten.

För hamnens utbyggnad och fördjupning är utredning och kostnadsberäkning verkställd och räkna vi i sinom tid med statsanslag, eventuellt för beredskapsarbete, vartill arbetet är anmält.»

*Kommunalfullmäktige i Ålems socken* anföra i skrivelse till kommittén den 12 oktober 1945:

»De järnvägar, som beröra Ålems kommun, ha haft en oerhörd betydelse för den utveckling av jordbruk, handel och industri, som har ägt rum inom kommunen under de sista 50 åren. Utan dessa järnvägar skulle denna utveckling ej ha varit tänkbar. Mest betydelsefull har givetvis Kalmar—Berga järnväg varit, ty genom denna har vår bygd både i norr och söder fått anknytning till vårt lands övriga järnvägsnät, men även Mönsterås—Fagerhults järnväg har varit av stort värde. Då nu frågan om en bredd-

ning av spårvidden till normalspår blivit aktuell genom pågående utredning, få under-tecknade som utsedda representanter för Ålems kommun till 1943 års järnvägskommitté ge uttryck för det levande intresse, som finnes inom Ålems kommun för ett realiserande av denna fråga, och uttala förhoppningen om att denna ombyggnad skall komma till stånd inom en nära framtid. Särskilt gäller detta önskemål en ombyggnad av Kalmar—Berga järnväg, vilken nu är anknuten till normalspåriga järnvägar både i Kalmar och Berga.

Kalmar—Berga järnväg går genom en rik bygd med relativt talrik befolkning och ett väl och allsidigt utvecklat näringsliv. Ålems kommun med omkring 5 000 invånare och med ett antal av över 49 000 skattekronor sista året är en av denna landsdels större kommuner. För befolkningen och näringslivet inom kommunen är denna järnväg av livsviktig betydelse, men den skulle i ännu högre grad kunna fylla sin uppgift, om den bleve utbyggd till normalspår. Som det nu är, orsakas trafikanterna ökade fraktkostnader och stora obehag genom fraktförseningar, och våra industrier och näringar i övrigt får sämre ställning i förhållande till andra, som ha fördelen av bättre och snabbare förbindelser. En ombyggnad skulle verka stimulerande på utvecklingen av ortens näringsliv, befintliga företag skulle kunna utökas och nya företag skulle komma till stånd. Det finns alla förutsättningar till en dylik utveckling inom denna del av länet, då här finns gott om vissa råvaror, god tillgång till kraft, lämplig arbetskraft o. dyl.

Genom en ombyggnad skulle även järnvägen få lättare att behålla gods- och personbefordran, som i annat fall kan tänkas gå till biltrafiken. Genom minskat antal omlastningar kan ömtåligt gods lättare transporteras. All befordran skulle kunna ske bättre och snabbare, varigenom järnvägen bättre skulle kunna hävda sig i konkurrens med andra trafikmedel.

Det är inom vår kommun och säkerligen även inom övriga kommuner i denna del av Kalmar län ett starkt önskemål om snabbare förbindelser med landet i övrigt, så att både person-, post- och godsbefordran kan ske på kortare tid än vad nu är fallet. Detta skulle i sin tur medföra en ökad trivsel hos befolkningen och få den att lättare stanna kvar på landet. Bygdens liv skulle stimuleras och näringslivet utvecklas till gagn och nytta för vår bygd och hela vårt land. En ombyggnad av i första hand Kalmar—Berga järnväg skulle säkert visa sig bliva en betydelsefull faktor för en utveckling i denna riktning, varför vi livligt hoppas att den skall komma till stånd.»

*Lantmännens centralförening i Kalmar.* Föreningen har större lagerhus i Kalmar, Bergkvara, Mönsterås, Åseda, Färjestaden, Mörbylånga och Borgholm. Från de tre förstnämnda lagerplatserna avsändes år 1944 13 150 ton till kunder längs de smalspåriga Smålandsbanorna. Föreningen mottog från leverantörer på samma järnvägar ungefär lika stor varukvantitet, som transporterades huvudsakligen till magasinen i Bergkvara, Mönsterås och Högsby. Förutom med järnväg ha transportererna skett med lejda bilar. Efter inträdda normala förhållanden komme biltransporterna säkerligen att öka avsevärt. Möjligen kommer föreningen att inköpa egna bilar. Omlastningskostnaderna vid övergång mellan järnvägar av olika spårvidd bliva i många fall rätt betungande, enär det här gäller relativt billiga varuslag. Stundom fördubblas transporttiden på grund av omlastningarna. Särskilt omlastningen i Torsås går synnerligen långsamt. Om banorna komme att breddas, skulle detta underlätta transportererna och övergången till biltransporter givetvis motverkas, särskilt om järnvägsfrakterna bleve konkurrenskraftiga. En ombyggnad skulle också medgiva framförande av godsvagnar med större lastkapacitet.

*Södra Kalmar läns spannmålsodlareförening* har ett stort lagerhus med silosanläggning i Kalmar. Till detta transporterades 1944 över 2 000 ton spannmål på Kalmar—Torsåslinjen och över 1 200 ton på Kalmar—Bergalinjen. Beträffande olägenheterna med smalspårjärnvägarna anföres, att föreningen erhåller spannmål bland annat från

stationerna vid Nässjö—Oskarshamns järnväg, vilket medför omlastning i Berga och därmed tidsförlust och extra kostnader. Genom ombyggnad av Kalmar—Berga järnväg hoppas föreningen på en utvidgning av sin rörelse.

*Kooperativa förbundets försäljningskontor i Kalmar.* Försäljningen omfattade 1944 omkring 2 800 ton inom de smalspåriga järnvägarnas trafikområde. Därjämte ha de kooperativa butikerna erhållit betydande kvantiteter varor från andra håll. Till upp-laget i Kalmar har mottagits omkring 4 800 ton, varav cirka hälften på järnväg och resten med båt. De försålda kvantiteterna ha så gott som uteslutande transporterats med järnväg. Omlastningssvårigheterna försena eller fördröja leveranserna, vilket förorsakat missnöje och besvär. Tidsutdräkt har mycket stor betydelse då det gäller ömtåliga och lättfördärliga varor. Bräckaget är omöjligt att uppskatta men torde sammanlagt representera ett saunolikt avsevärt belopp. Det nuvarande systemet med två spårvidder vid magasinen förorsakar högre transportkostnader vid utlastningen. De befintliga spåranläggningarna kunna icke ekonomiskt utnyttjas på ett tillfredsställande sätt. Växlingen av vagnarna medför även stora olägenheter. Bortfallet av omlastningskostnaderna skulle öka konkurrenskraften i fråga om de tyngre och billigare varu-lagen.

*AB J. Bruun i Kalmar* handlar med spannmål, foder- och gödningsmedel samt med råvaror för industrier. De försålda kvantiteterna år 1944 uppgingo till omkring 12 000 ton. Därjämte försåldes närmare 12 000 ton för leverans direkt från firmans leverantörer till kunderna. Under åren 1945 och 1946 ha dessa siffror betydligt ökats. Transporterna ske i stor utsträckning med järnväg. Nackdelarna av omlastningen ha mycket stor betydelse för firman. I många fall avgöres valet av transportmedel till järnvägens nackdel på grund av nämnda olägenheter.

*Kalmar Ångvarns Kommanditbolag i Kalmar.* Hela produktionen av mjöl, havre-gryn och kli uppgick 1944 till 46 000 ton, tillförseln av spannmål till 43 000 ton och bränsle till omkring 3 000 ton. Spannmålen kom huvudsakligen medelst båt till Kalmar och omkring 13 000 ton på järnväg, främst då på den normalspåriga banan. Produkterna sändes under normala förhållanden i stor utsträckning på båt och på bil. År 1938 gick endast 8 000 ton på järnväg. År 1944 gick emellertid 32 000 ton på järnväg, därav omkring 7 000 ton med de smalspåriga banorna. Goda transportförbindelser ha största betydelse för avsättningen av produktionen. Befordringstiden bör exakt kunna angivas för att sändningarna skola kunna av mottagarna distribueras med de lastbilar, som på bestämda dagar trafikera vissa områden. Förseningar strandsätta inte blott fabrikanten utan även kunderna, och olägenheten av för lång transporttid förorsakar mottagarna allt för stor lagerhållning. Köparna föredraga därför en inköpskälla med bästa transportförbindelser. Skador och förluster vid omlastningen ha sedan 1938 ökat i oroväckande grad. Belysande är yttrande från en mottagare i Vimmerby: »Sändningarna framkomma så försenade och i sådant skick, att vi måste taga under övervägande att anlita annan inköpskälla än Kalmar med bättre transportförbindelser.»

Att få en enhetlig spårvidd måste framför allt för en bygd av Kalmar läns struktur vara av utomordentlig betydelse för såväl kommunikationerna utåt som trafiken inom området. Kan enhetlig spårvidd icke erhållas måste en utbyggnad av landsvägsnätet verkställas så att olägenheterna med det nuvarande otidsenliga järnvägsnätet kunna elimineras genom biltrafik.

*Sandbäckshults träindustri* använde år 1944 omkring 3 500 ton timmer och producerade omkring 3 000 ton sågade och hyvlade trävaror, lådvaror och snickerier. Råvaran kom till större delen med lastbil, medan produktionen uteslutande gick på järnväg. År 1946 hade järnvägstransporterna ökat till 8 500 ton, varav 5 000 ton mottaget och 3 500 ton avsänt gods.

Vad beträffar omlastningen framhålles, att snickerier och särskilt inredningar äro ömtåliga och att man får räkna med bräckage på omlastningsstationer till cirka 5 procent av försäljningssumman. Till följd av denna höga procentsiffra har fabriken tvingats helt avstå leveranser av inredningar till platser vid normalspårig järnväg. För lådämnen etc. sker större delen av leveranserna på export över Göteborg, vilket således medför omlastning. Stora nackdelar äro förenade med att för dessa transporter exakt beräkna befordringstiden. Fabriken är praktiskt taget hänvisad att avyttra sina snickerialster, fönster, dörrar och inredningar, vid de smalspåriga järnvägarna. Varje vecka inströmma större förfrågningar på exempelvis inredningar från skilda delar av landet men kan fabriken icke åtaga sig desamma för omlastningens skull. Överföringsvagnar ha begärts vid enstaka tillfällen men ha icke kunnat ställas till förfogande. Skulle järnvägen bliva breddad, räknar fabriksledningen med att bygga ut snickerifabriken med en hel avdelning, specialiserad på inredningar.

*AB Bohman och Johansson, Fanerfabriker, Blomstermåla och Ålem.* Förbrukningen av timmer utgjorde år 1944 omkring 13 000 ton och produktionen något över 5 000 ton. Timret kom huvudsakligen på järnväg från södra och mellersta Sverige och de färdiga produkterna försändes också så gott som helt på järnväg. Detta var fallet även före kriget. Emballagekostnaderna för faner har för år 1944 uppgått till 55 000 kronor. Bräckagekostnaderna synas icke vara särdeles stora. Företaget framhåller, att förseningar vid omlastningsstationerna Kalmar och Berga spela en ganska stor roll. Vagnar ha sålunda fått vänta på omlastning ända till en vecka på grund av vagnbrist på de normalspåriga banorna. Läget vid en smalspårig järnväg är till betydlig nackdel i konkurrens med andra firmor i branschen med hänsyn till dyrbart emballage och högre fraktkostnader. Emballaget kunde i huvudsak inbesparas för vagnslastsändningar, om tillgång funnes till normalspåriga vagnar. Vid sändning av uppsågat lövträ bli de olika blockens bräder sammanblandade under omlastningen, då de i annat fall kunna framkomma såsom samlade block.

*Maskinfabriks AB Norrbacken, Blomstermåla.* Produktionen utgöres av gjutgods, plåtarbeten, maskiner m. m. och uppgick år 1946 till ungefär 2 200 ton. Råvarorna äro tackjärn, skrot, smidesjärn, metall, plåt, koks och annat bränsle, gjutsand m. m. till en vikt år 1946 av omkring 2 600 ton. Råvarorna och förbrukningsartiklarna komma dels med järnväg och dels med bil. De färdiga varorna försändas däremot även under normala förhållanden så gott som uteslutande med järnväg. Bräckaget synes icke vara särdeles stort, men transport- och emballagekostnader gå däremot upp till betydande belopp. Från ledningens sida framhålles att tidsutdräkt med omlastningarna spelar en mycket stor roll särskilt för leveranser av gjutgods och renhållningskärl. Styckegods-sändningar bli genom omlastningen vanligen 2 dagar försenade och vagnslastsändningar 2—8 dagar. I vissa fall ha förseningar ända upp till 14 dagar förekommit. Dessa förseningar äro till stor olägenhet för kunderna och kunna medföra, att dessa söka andra leverantörer.

*AB Berga tegelbruk, Berga gård, Högsby.* Såväl före som under kriget har huvudparten av produktionen gått på järnväg. »Under den tid kriget varade har i vissa fall dröjsmål vid omlastning förekommit, bräckage för våra varor är av minimal betydelse, de ökade kostnaderna som omlastningen medför ha under kriget icke spelat någon nämnvärd roll. Därest normala tider inträda och eventuell konkurrens uppstår, kunna omlastningskostnaderna i viss mån hava någon betydelse. De fördelar, vi haft under de gångna 6 åren genom att vårt bruk legat vid smalspårig järnväg, där vagnbristen aldrig varit av den stora omfattning som vid de bredspåriga banorna, ha haft en oöverskådlig betydelse. Detta förhållande ha vi kanske mer än någon annan haft tillfälle konstatera, eftersom vi även drivit ett bruk vid den bredspåriga järnvägen Kalmar—Emmaboda.

Under dylika förhållanden äro vi icke alls några förespråkare för en ombyggnad av det smalspåriga järnvägsnätet under förutsättning att statens järnvägar sörjer för tillgång på öppna godsvagnar i samma utsträckning som hittills.»

## 2. Ljungbyholm—Karlslunda järnvägs trafikområde.

*Kommunalfullmäktige i Karlslunda kommun* anföra i skrivelse till kommittén den 26 oktober 1945:

»Därest en järnväg som Ljungbyholm—Karlslunda, anknyttande en skogsbygd till sitt kustland, upprives, raseras värden av helt annan storleksordning än när en banstump på den rika skåneslätten lägges ned. Vi behöva icke ingå på någon detaljutredning på denna punkt. De, som stå inför problemet att bryta landsbygdens isolering och kvarhålla dess befolkning, förstå oss utan vidare, då vi göra gällande, att järnvägens nedläggande skulle innebära icke mycket mindre än en katastrof. Vi peka på vad vi offrat vid banans tillkomst, i årliga kostnader i långa år för amortering och skuldräntor. Karlslunda kommun har nedlagt 56 000 kronor i aktieteckning i järnvägen och utbetalt 40 000 kronor för borgensförbindelser. I räntor och amorteringar å järnvägslånen har kommunen hittills utbetalt 182 940 kronor. I genomsnitt ha de årliga utgifterna för järnvägen under dess 38-åriga tillvaro uppgått till kronor 7 340. Vi ha fortfarande en årlig utgift för amortering och förräntning av järnvägslånen å kronor 4 799:09, vilket för innevarande år motsvarar 42 öre per skattekrona. Kommunens sammanlagda utgifter för järnvägen till och med innevarande år uppgår till kronor 278 940:50. Under de två första åren efter järnvägens tillkomst nödgades kommunen höja utdebiteringen med icke mindre än 150 procent. Under t. ex. år 1911 gingo 84 procent av kommunens samtliga utgifter till kostnader för järnvägen, 1912 65 procent, 1913 54 procent o. s. v. De angivna siffrorna visa att det icke är ringa uppoffringar av en liten kommun med endast omkring 1 400 invånare, men vi ha påtagit oss dessa utgifter med glädje, därför att vi förstått uppskatta vad järnvägen givit oss. Länsstyrelsen har i sitt yttrande till Kungl. Maj:t beklagat, att Karlslundabanan icke medtogs vid förstatligandet och säger 'att ett nedläggande av driften skulle medföra ödesdigra konsekvenser för befolkningen i dessa trakter'.

Betrakta vi de mera påtagliga konsekvenserna av järnvägsslaktningen — och då i främsta rummet för det enskilda näringslivet — så blir man i lika grad upprörd att höra, hur enligt kungl. järnvägsstyrelsen dessa katastrofverknningar synas få vara hur stora som helst utan att inverka på bedömandet. Det måste väl i all rimlighets namn förutsättas, att de fördelar, som järnvägsekonomiskt vinnas, vägas mot de olägenheter, som uppkomma för enskilda trafikanter, för kommunen och nationalekonomiskt. Skulle 'omförmälda principbeslut' innebära något annat, då har i sanning statsmakterna avlägsnat sig långt från den vidsynta välfärds- och kulturskapande politik, som tidigare generationer visat sig mäka. Vi tro icke för ett ögonblick, att riksdagen sanktionerar något dylikt.

Det ojämförligt största företaget i Karlslunda kommun, Kalmar Bobbin Co AB, har i särskild skrivelse utvecklat de ogynnsamma konsekvenser, nedläggandet för bolaget skulle bära med sig. Här påvisas en direkt kostnadsökning för råvara med 35 000 kronor, varjämte bolaget finner, att vid banans bortfallande psykologiska verkningar uppstå, som äro ägnade att i allvarlig grad försvåra personalrekryteringen. Bolaget finner sig, därest deras krav icke vinna beaktande, stå inför tvånget att flytta rörelsen. Det torde svårigen kunna jävas, att det varit denna industris tillkomst, dess utväxande och trivsel, som varit den allt överskuggande faktorn i kommunens utveckling. Vi behöva endast anföra, att kommunalskatten på de senaste 20 åren nedgått från 14:25 till kronor 7:20 per skattekrona, att antalet skattekronor ökat från 2 500 till 13 500, samt att bolaget följer ett vidsynt program, då det gäller Påryds bebyggelse och utveckling.

Ett nedläggande av denna rörelse eller dess bortflyttning innebure en fullständig katastrof, icke bara för stationssamhället utan för hela kommunen.

För en annan av ortens industrier, Vilhelmssons Trävaruaffär, en efterträdare till Walfrid Andersson, torde konsekvenserna bliva likartade. Firman har sin såg och brädgård intill järnvägen och har under gångna tider i betydande omfattning åtnjutit de fördelar, läget erbjuder. Även om under senare kristid transporterna avsevärt reducerats, är det uppenbarligen i hög grad oriktigt och verklighetsfrämmande att helt lämna åsido de möjligheter till utveckling en rörelse har. Vid bortfallande järnvägsförbindelse beskåras sådana möjligheter radikalt.

Man behöver blott tänka på hur mycket ändamålsenligare järnvägen ställer sig jämfört med lastbilar för exempelvis transport av ytbehandlade, ömtåliga möbler. Vad som har sagts om Vilhelmssons Trävaruaffär gäller även om ett flertal snickerier, möbeltillverkare och fabrikanter. Utvecklingsmöjligheterna beskåras radikalt och rörelserna avtvina tills en förflyttning framtvingas. Detta har i själva verket redan inträffat med en annan lovande industri, AB Karlslunda Pappersindustri. Ställd inför utsikten till banans nedläggande med ty åtföljande stagnation i samhället förflyttades rörelsen till Smedby 1942.

De här påtalade konsekvenserna för det privata näringslivet återverka direkt på kommunens affärer. Det räcker med att framkalla bilden av ett samhälle, som förlorat sina producerande medlemmar men tvingas fortsätta att bära kostnaderna för en mångfald sociala institutioner, som utbyggs för en annan storleksordning, och detta vid det minskade skatteunderlag, en tillbakagång även indirekt framkallar. Det är uppenbart, att en dylik kommun skulle finna sig föranlåten hos riksdagen begära att bli hulpen ur en situation, som framskapats av trångsynta åtgärder från annan statens myndighet.

Skall Karlslundabanan läggas ned, så kräves förvisso icke blott, att sådana anordningar vidtagas, att det enskilda näringslivet icke blott besparas ökade besvär och kostnader, utan att dess och samhällets möjligheter till obeskuren utveckling säkras. Att såsom järnvägsstyrelsen föreslagit förbinda Påryd via diverse, om än breddade, så dock små bakvägar med den yttre världen, vittnar sannerligen icke om någon vidsyn. Vi avvisa kategoriskt dylika lösningar. Det enda alternativet till vår järnväg är en god ny landsväg i järnvägens sträckning, på vilken statens järnvägar förbunde sig utföra tung och lätt trafik på villkor och till taxor, som överensstämde med en bibehållen järnvägs. Det är detta alternativ, som skall vägas mot nedläggandet av banan.

Länsstyrelsen i Kalmar har sagt, att den synnerligen beklagar, att Karlslundabanan lämmats utanför förstatligandet, enär den, trots dåligt affärsresultat, dock uppenbarligen spelar en mycket viktig roll i bygdens näringsliv. Länsstyrelsen finner det uppenbart, att ett nedläggande skulle medföra ödesdiga konsekvenser, och den gör även gällande, att de årliga underskotten dock icke varit av den storleksordning, att de borde utesluta järnvägsdriftens upprätthållande. Länsstyrelsen finner vidare det långt ifrån vara utrett, att icke fortsatt järnvägsdrift dock skulle ställa sig billigare än en övergång till buss- och lastbilstrafik med de kostnadsutlägg och årliga underhåll av ifrågakommande vägar, som skulle krävas.

Av vad här sagts torde med önskvärd tydlighet framgå, att frågan om Karlslundabanans förstatligande icke fått den utredning, dess vikt för enskilda och berörda kommuner påkallar. Vi få därför vördsamt hemställa, att 1943 års järnvägskommitté måtte antingen i samband med andra länets järnvägsfrågor eller ock som ett särskilt ärende upptaga denna fråga till omprövning, och att kommittén måtte hos Kungl. Maj:t och riksdagen påyrka banans inlemmande i statsbananätet eller, därest ett förstatligande icke kan komma i fråga, att sådana åtgärder vidtagas vid trafikens omläggning, att varken enskilda eller kommunerna bli ekonomiskt belastade eller beskurna i sin vidare utveckling.»

*Kalmar Bobbin Co AB*, som har en större träförädlingsindustri förlagd till Påryd i Karlslunda kommun, lägger i skrivelse av den 16 oktober 1945 fram bland annat följande synpunkter:

»För vårt företag är banans fortbestånd en oundgänglig förutsättning för rörelsens bestånd och fortsatta utveckling. Bolaget bedriver förädling av lövträ och har under den gångna tiden för sin virkesförsörjning varit hänvisad till cirka 50 procent till hemorten, Karlslunda med omgivande socknar, samt för resten för anskaffning på andra håll. För detta senare ha sågstationer varit anlagda i Saxtorp i Kristdala socken med lastning vid Berga järnvägsstation, i Ruda samt i Abbetorp. Den totala virkesmängden från dessa sågstationer rörde sig före kriget om cirka 60 000 kbf årligen med en vikt av 1 500 ton. Denna kvantitet har järnvägsledes längs Kalmar—Berga och Torsås järnvägar fraktats till Påryd. Virkestransporten har koncentrerats till höstmånaderna augusti och september. Virket måste nämligen vara torrt före transporten, som i sin tur måste ske, innan det fuktiga höstvädret inträder.

Fabrikatet har till övervägande del, före kriget cirka 90 procent, exporterats. Det fraktades järnvägsledes till Kalmar, där exportångare brukade anlöpa med 14 dagars mellanrum. Ångarna lågo i regel under högst 24 timmar, och befraktningen på järnvägen anhopades till dessa tillfällen. Godsmängden rörde sig om cirka 450 ton årligen.

Vid västspärrens tillkomst i april 1940 förlorade bolaget hela sin utlandsmarknad men kunde redan följande år konstatera, att förutsättning funnes för full sysselsättning på hemmamarknaden. Detta bekräftades också av den följande utvecklingen. Bolaget har under åren 1942 och 1943 väsentligt om- och utbyggt sin anläggning i Påryd, innefattande jämväl uppförande av moderna bostäder. Investeringarna överstiga 550 000 kronor för enbart dessa två år. Föreliggande program för vidare investeringar räknar med fortsatta bostadsbyggen, maskinförbättringar och ombyggnader av verket till ett belopp icke understigande 250 000 kronor.

De fabrikat, som nu säljas på hemmamarknaden till ett värde överstigande 1 000 000 kronor, omfatta artiklar, som äga alla förutsättningar att icke blott bibehållas under fredshushållningen på hemmamarknaden utan även kunna exporteras. Då därtill kommer, att så gott som alla bolagets tidigare utländska kunder redan anmält sina köpebehov, synes bolaget stå inför en expansion, vars gränser få dragas av möjligheter att anskaffa råmaterial samt av åtgärder för beredande av bostäder åt en utökad personal. För framtidens råvaruanskaffning måste jämväl hänsyn tagas till den hårda beskattning skogarna rönt under bränslebristens år. Detta tvingar till en väsentlig utvidgning av anskaffningsområdet, och har bolaget tänkt sig att därvid i huvudsak arbeta längs det smalspåriga nätet i länet. En breddning till normalspår av Kalmar—Berga och Kalmar—Torsås järnvägar skulle givetvis i utomordentlig grad lätta bolagets virkesanskaffning. Anknnytning erhöles ju såväl till Blekinge rika lövskogsområde som till Oskarshamn—Nässjöbanans och östra stambanans trafikområden. Transporten på smalspåret Ljungbyholm—Påryd skulle då komma att ske på överföringsvagnar.

Utgående från förkrigstidens virkesförbrukning för exportmarknaden och nuvarande förbrukning på hemmamarknaden samt med hänsyn till ovan berörda tvång att på nya områden anskaffa beräknat underskott på hemmahåll, ställer sig transportproblemet för framtiden sålunda:

Till det tidigare exportbehovet, 120 000 kbf, får läggas den inhemska marknadens behov med 60 000 kbf, varav på hemorten skulle kunna anskaffas 30 000 kbf; återstående 150 000 kbf med en vikt av 3 750 ton kräva sålunda järnvägstransport. Fabrikatet för export omfattade 450 ton, för inhemska marknad cirka 200 ton, summa 650 ton. Vid nu gällande järnvägsfrakter å ena sidan samt de bilfrakter, som statens järnvägar själva genom sin biltrafiksbyrå i Kalmar erbjudit (offert inhämtad i maj 1942) blir merkostnaden vid landsvägstransport Vassmolösa—Påryd:

Råvara .....	3 750 ton à kronor 7:— =	kronor 26 250:—,
färdig vara .....	650 » » » 5:— =	» 3 250:—
		kronor 29 500:—

Enär alla råvarutransporter hitintills skett norrifrån, skulle vid omläggning till Vassmolösa som urlastningsstation järnvägstransporten å ena sidan förlängas med sträckan Ljungbyholm—Vassmolösa och å andra sidan kortas med sträckan Ljungbyholm—Påryd medförande en differens i fraktsatserna på respektive 60 öre och 10 öre för råvara och för fabrikat, i allt medförande en besparing av cirka kronor 2 000. Nettoökningen i fraktkostnader blir sålunda cirka kronor 27 500. Emellertid stannar icke kostnadsökningen därvid. Anordningen medför nämligen en ytterligare omlastning, från järnvägsvagn till bil i Vassmolösa. Någon motvägande lättnad i lossningen i Påryd inträder icke, då under alla omständigheter virket vare sig från järnvägsvagn eller bil måste lossas över på fabriken decauvilleallar för inläggning i varmtorkar eller magasin. Omlastningskostnaderna i Vassmolösa få med stöd av erfarenheter beräknas icke understiga 5 å 7 öre per kbf varierande med dimensionerna å virket. Tages den lägre siffran får kostnaden för 150 000 kbf beräknas till kronor 7 500; denna siffra torde vara beräknad i underkant. I allt skulle sålunda en kostnadsökning för råvaran med kronor 35 000 inträda.

Bolaget måste emellertid även fästa stor uppmärksamhet vid de indirekta verkningar en järnvägsnedläggelse drager med sig. Dessa giva sig starkast tillkänna, då det gäller fortsatt bebyggelse i Påryd samt vid lösande av de svårigheter, som äro förknippade med kvarhållandet av landsbygdens befolkning. Redan har osäkerheten rörande banans fortbestånd kommit all privat nybyggnad att avstanna. Efter ett upprivande av banan — även om ersättningstrafiken ordnas med bussar och lastlinjer — tager det en mycket lång tid, innan förtroendet för samhällets framtid blir så pass förankrat, att bostadsbyggandet tager fart igen. Ett beslut innebärande banans bibehållande skulle däremot omedelbart utlösa en optimism, som avsevärt skulle hjälpa bolaget i dess strävanden för egnahemsbebyggelsen. Som förhållandena nu varit, har bolaget tvingats till ett för landsbygden icke önskvärt byggande av hyreshus. Ett fortsättande efter dessa linjer drager med sig icke blott betungande kapitalutlägg utan medför också konsekvenser, som återverka ogynnsamt på trivseln vid företaget.

För trivseln spelar också anknytningen med större kringliggande orter en stor roll. Möjligheten att snabbt komma in till städernas nöjen, läkare etc., goda förbindelser med de högre skolorna spelar en roll, vars betydelse blott den kan bedöma, som står inför problemet att rekrytera landsbygdens industrier. Vad en modern rälsbussförbindelse med Kalmar med säg 3 snabba turer per dag skulle betyda kan knappast överskattas. — Vi kunna i detta samband icke underlåta att på det kraftigaste avstyrka varje tanke på en landsvägsbusslinje via Betekulla—Tvärskog. För resande från Påryd ter sig detta slingrande alternativ till en direkt järnvägsbuss eller en landsvägsförbindelse via Vassmolösa såsom absolut oantaglig. Det skulle förlänga restiden vid anslutning till Torsåsbanan med minst 30 min. och innebära nära nog en fördubbling av vägsträckan, 24 km mot 14. — Det är givetvis omöjligt att i penningar uppskatta senast berörda verkningar av en järnvägsnedläggelse. För industriens fortbestånd äro de emellertid i högsta grad väsentliga.

Vad som nu framhållits, torde med önskvärd tydlighet ha ådagalagt konsekvenserna för vårt bolag av en järnvägsnedläggelse. Vi stå i själva verket vid ett sådant alternativ inför tvenne vägar, antingen att i uppgörelse med kungl. järnvägsförvaltningen förskaffa oss kompensation för de direkta kostnadsökningarna och garantier för de indirekta följderna, vilka senare garantier torde innebära ett krav på en direkt busslinje Påryd—Vassmolösa—Kalmar, eller att förflytta rörelsen från Påryd. Vid senare fall

måste bolaget anses berättigat att på det allmänna framställa krav på ersättning för åsamkade förluster vid realisation av nuvarande anläggningar samt för kostnader för flyttning. Det får anses troligt, att bolagets krav skulle ökas med liknande från anställda samt från kommunen.

Det tillkommer icke oss att bedöma vad ett nedläggande av rörelsen skulle betyda för kommunen. Vi hänvisa därvidlag till vad Karlslunda kommunalfullmäktige härom uttalat. Vårt bolag försattes 1942 genom förhållandet av Karlslundabanans öde i en vanskelig situation. Det gällde beslut beträffande de betydande kapitalinvesteringar för driftens rationalisering, som skett. Det är styrelsens förhoppning, att dessa nya insatser till företagens och därmed bygdens förkovran icke skola äventyras genom statliga beslut, som icke blott skulle föröda vad som nu senast åtgjorts utan även praktiskt taget allt, som under tidigare års uppoffringar åstadkommits av bygdens befolkning och oss själva. Det synes knappast böra råda något tvivel om, att det ringa underskott järnvägsdriften hitintills uppvisat vid förvaltningens samordnande med det övriga nätet och vid de ökade trafikinkomster, som äro att förvänta, skulle kunna förbytas i överskott. Under alla förhållanden synes storleksordningen av påtalade driftsförluster näppeligen vara sådan, att det skulle i och för sig motivera banans nedläggande.

Ej heller förtjänar den omständigheten något beaktande, att ett visst kapitalutlägg skulle krävas för banans iordningställande. Det gäller här kapitalbelopp, som äro obetydliga i jämförelse med vad som erfordras för iordningställandet av de vägar, som skulle uppbära de buss- och lastlinjer, som skulle ersätta järnvägsdriften. I detta sammanhang förtjänar påpekas, att de vägförbättringar, som gälla delarna Idehult—Betekulla, icke skulle ifrågakomma annat än i samband med järnvägens upprivande. I varje fall stå dessa förbättringar långt nere på listan å de, som ifrågakomma för Kalmar län. Detta har styrkts med erforderlig kraft av berörda kommuner. Kungl. järnvägsstyrelsens påstående, att således endast 75 000 kronor skulle krävas i anledning av banans nedläggande, är direkt felaktigt.

Avslutningsvis önska vi endast framhålla, att om de penningar, som skulle nedläggas på vägen Idehult—Betekulla, cirka 225 000 kronor, i stället lades på vägar eller varför icke järnväg, avseende att till trafikområdet i Påryd ansluta norra och västra delarna av Gullabo socken, skulle en lösning åstadkommas, som gäve icke blott Karlslundabanen ökad livskraft utan därjämte rättvisa åt gullabobygden, som genom förlusten av sin järnväg avsevärt hämmats i sin utveckling och avlägsnats från sin residensstad.

Med stöd av vad vi här anfört, få vi vördsamt anhålla, att 1943 års järnvägskommitté måtte antingen i samband med utredningen om Kalmar läns järnvägar eller i särskilt yttrande hos Kungl. Maj:t och riksdagen tillstyrka Karlslundabanans anknäring till statsbanenätet med skyldighet för kungl. järnvägsförvaltningen att i fortsättningen trafikera banan i obesuren omfattning, eller, därest detta icke anses möjligt, i varje fall tillstyrka banans anslutning som industribana för vagnslastbefordran i samtrafik med det övriga statsbanenätet.»

### 3. Mönsterås—Fagerhults järnvägs trafikområde.

*Västra Handbörds härads fabriks- och hantverksförening* har i skrivelse den 15 februari 1945 framhållit följande:

»Järnvägen i dess nuvarande ofullbordade sträckning och som en följd därav med dess fåtaliga tåglägenheter fyller ej på långt när trafikbehovet i de trakter, som beröras av järnvägslinjen. Godsbefordran och resandetrafiken måste nu ofta ske med andra trafikmedel, vilket åsamkar såväl näringsidkare som ortsbefolkningen i övrigt tidsförlust och dryga extra kostnader, särskilt till platser belägna norr och väster om Åseda. Som ett exempel härpå kan framhållas, att avståndet per järnväg från Fagerhult över Skoghult—Sävsjöström till Åseda är 81 km under det att det verkliga av-

standet är 18 km. Den saknade förbindelsen norrut har i hög grad verkat hämmande på den industriella utvecklingen inom det av järnvägen berörda området.

Om statsmakterna investerade det jämförelsevis ringa kapital, som erfordras för att sammanbinda Mönsteråsbanan med järnvägsnätet norrut, skulle järnvägen helt säkert bli ett mera bärkraftigt företag än vad nu är fallet. Arbetet med järnvägssträckans byggande kunde eventuellt utföras som statligt beredskapsarbete efter kriget.

Förbättrade kommunikationer kommer utan tvivel att verka i hög grad stimulerande beträffande bygdens industri och affärsliv, icke minst genom snabbare postförbindelser och jäsemöjligheter. Den isolering, som härigenom brytes, kommer också helt säkert att i viss mån motverka ungdomens ofta omdebatterade vantrivsel på landsbygden och som en följd därav flykten till städerna.»

*Kommunalfullmäktige i Mönsterås köping* ha i skrivelse den 15 augusti 1945 anfört:

»Svenska staten har kunnat spara på kostnaderna för järnvägsbyggande i Kalmar län. Det har varit kommuner och enskilda som fått taga initiativ och stå för kostnaderna. Så har också varit förhållandet med järnvägen Mönsterås—Fagerhult. Denna järnväg, som var avsedd att vid Åseda station anslutas till övriga järnvägsnätet, maktade den ursprunglige företagaren, Mönsterås—Åseda järnvägsaktiebolag, icke fullborda. Sedan järnvägen färdigbyggts till Alsterbro, 39 km från Mönsterås, och linjen Mönsterås—Alsterbro öppnats för allmän trafik, måste fortsatt byggande i brist på medel upphöra och bolaget träda i likvidation. På konkursauktion inköptes järnvägen med alla dess tillhörigheter av Kalmar läns östra järnvägsaktiebolag till lågt pris. Med hjälp av kommunteckningar fortsatte den nye ägaren järnvägsbyggandet till nuvarande ändpunkten Fagerhult. Ett fortsatt byggande till ursprungliga slutstationen Åseda lär ej sakna förutsättningar, men torde icke varit förenligt med då förhärskande intressen, enär en del av trafiken då kommit att ledas över till andra järnvägslinjer, vilket medfört minskade trafikinkomster för ägarens egna företag, Kalmar—Berga och Mönsterås—Fagerhults järnvägar. Ortsintressena fingo således sitta emellan.

Den nye ägaren tillämpade också en taxepolitik, som i hög grad var gynnsam för transporter över Kalmar—Berga järnväg till Kalmar. För Mönsterås köping, som för järnvägens tillkomst gjort uppoffringar till 'bristningsgränsen' och allt sedan dess på grund av för järnvägsbyggandet gjord skuldsättning måst företaga höga utdebiteringar och ännu har järnvägslån att amortera och förränta, blev järnvägen härigenom icke alls till det gagn, man hoppats, och den under oberoende ledning kunnat bli. Och detta skapade helt naturligt en oerhörd misstämning i samhället.

Då för några år sedan staten övertog både Mönsterås—Fagerhults och Kalmar—Berga järnvägar, hälsades detta med stor tillfredsställelse av köpingens invånare. Förändringen ansågs innebära att den förhatliga taxepolitiken skulle upphöra och att Mönsterås köping och dess hamn, den närmaste för betydande trafikområden längs Mönsteråsjärnvägen och norra delen av Kalmar—Berga järnväg, åter komma till sin rätt. (Mönsterås var före Kalmar—Berga järnvägs tillkomst en betydande utskeppningsort för trävaror.)

Även om det numera icke bygges nya järnvägar i vårt land, så måste väl det nu föreslagna fullbordandet av en i det närmaste färdigbyggd järnväg anses intaga en särställning och dess utförande försvarligt, även om det i och för sig ej anses vara räntabelt. Men att det för befolkning och näringsliv i angränsande trakter i stor omfattning och även för Mönsterås köping skulle innebära stora fördelar är uppenbart. Likaså torde denna felande länk i det smalspåriga järnvägsnätet vara till gagn för SJ vid dess besörjande av trafiken och i dess strävan att tillgodose befolkningen med tillfredsställande kommunikationer.

Övertagandet av de smalspåriga banorna var icke en för staten förmånlig affär, och att statsmedel således genom detta övertagande investerades i länets järnvägar uteslu-

tande i befolkningens och näringslivets intressen, är något som vi med tacksamhet erkänna och uppskatta. Men detta belopp torde vara ringa vid jämförelse med vad som av statsmedel kommit andra landsdelar tillgodo för åstadkommande av bättre kommunikationer. Det må därför ej anses förmätet att den befolkning, för vilken ett utbyggande av järnvägen Mönsterås—Fagerhult till Åseda station — den ojämförligt lämpligaste anknypningspunkten till övriga järnvägsnätet — är av så stor betydelse, begär att dess önskemål skola röna en förstående och välvillig behandling.

Mönsterås köpings kommunalfullmäktige vilja därför hemställa, att sakkunniga under beaktande av här framförda synpunkter måtte tillstyrka, att järnvägen Mönsterås—Fagerhult utbygges till Åseda station.»

*Fagerhults kommunalfullmäktige* ha i skrivelse den 12 april 1945 anfört bl. a. följande:

»Frågan om Mönsteråsbanans utbyggande och sammanbindande med det övriga smalspåriga järnvägsnätet norr- och västerut, har alltid varit aktuellt, vilket av oss i Fagerhult framhållits vid sammanträden i Oskarshamn och Västervik, beträffande breddning av de smalspåriga järnvägarna. Beträffande sträckningen är det ur alla synpunkter lämpligt att bygga järnvägen till Åseda, vilket ursprungligen avsågs.

För Fagerhults, liksom övriga kommuner som beröras av Mönsteråsbanan, kommer utbyggandet att betyda en allmän uppräckning som icke kan underskattas. Tager man likaså hänsyn till att Mönsteråsbanan byggts utslutande av medel från kommuner och enskilda, utan anslag från stat eller landsting, våga vi hoppas på järnvägssakkunnigas välvilliga medverkan till frågans lyckliga lösning.»

Från Åseda köpings och Åseda sockens kommunalfullmäktige liksom från Virserums sockens kommunalfullmäktige har kommittén erhållit uttalanden, i vilka enstämmigt förordas en utbyggnad av järnvägen. I fråga om sträckningen för en eventuell järnväg äro dock meningarna delade i det att Åsedaintressena yrka på en järnväg till Åseda och Virserumsintressena till Triabo.

*Kalmar södra länsförbund av R. L. F.* har i skrivelse till kommittén den 23 april 1947 framhållit:

»Frågan om utsträckning av järnvägen Mönsterås—Fagerhult till Åseda har länge sysselsatt kommittéer och sockenstyrelser inom det berörda området. Då en sådan utsträckning skulle vara av den allra största vikt för bygdens framåtskridande i ekonomiskt och kulturellt avseende anse även vi att denna utredning bör bedrivas med skyndsamt och giva till positivt resultat att önskemålen förverkligas. Vi anse inte att bygden kring denna järnväg har gjort sig förtjänt av att hämmas i utvecklingen på grund av att en järnväg, genom mindre framsynta beräkningar, bringas att sluta utan direkt anslutning till andra järnvägar. Så är ju förhållandet med flera järnvägar inom Småland. När nu staten övertagit såväl denna järnväg som samtliga enskilda järnvägar bör en bättre betjäning av allmänheten kunna påräknas såvida det hela dock blir ekonomiskt bärligt. Och det anse vi att ovannämnda projekt bör bli.

Med anledning av vad här framhållits vilja vi på det kraftigaste understryka nödvändigheten av att denna fråga snarast bringas närmare sin lösning till båtad för bygden omkring denna kommunikationsled men även till gagn för andra bygder inom Kalmar län.»

*Sandslättis Möbel och Industri AB, Alsterbro*, anför att dess produktion år 1944 uppgick till omkring 280 ton möbler och råvarubehovet till 620 ton. På grund av den stora risken för transportskador användes vid förpackning av färdiga möbler mycket kraftigt emballage. Trots detta uppgå årligen kostnaderna för bräckage till omkring 4 000 kronor, vartill komma svårigheter och tidsförlust med reparationer av uppkomna skador. Den genomsnittliga transporttiden håller sig vid omkring 8 dagar, vilket givetvis är ofördelaktigt, då kunderna ofta önska omgående leverans och ej kunna förstå,

varför transportererna från Sandslätt taga så lång tid jämfört med leveranstiderna från normalspåriga banor. För att undgå stora förseningar måste möblerna ofta skickas såsom ilgods och likaså måste ofta råvarusändningar tagas på samma sätt. En förbättring av järnvägsförbindelserna skulle medföra, att det bleve lättare att erhålla och behålla arbetskraft.

*AB Alsterbro glasbruk, Alsterbro.* Produktionen utgjorde år 1944 omkring 550 ton hushållsglas, som till övervägande del försändes med järnväg. På grund av glasets ömtåliga beskaffenhet äro emballagekostnaderna jämförelsevis stora och beräknas till 15- å 16 000 kronor per år. Bräckaget uppgår till omkring 1 procent av levererade varor.

*Nya AB Björkhults glasbruk, Björkedal.* Produktionen år 1944 utgjorde 425 ton hushållsglas, som försändes på järnväg. Transporterna av råmateriel till bruket uppgingo till ungefär samma tental. Enligt en senare meddelad uppgift kommer produktionsförmågan att öka med en tredjedel fr. o. m. den 1 juli 1947. Bräckaget uppskattas till 2 procent. Företagsledningen säger sig vara fullt tillfredsställd om järnvägen Mönsterås—Fagerhult utbyggdes till Åseda och överföringsvagnar ställas till trafikanternas förfogande.

*AB Bobin och Trä, Fagerhult.* Produktionen utgjorde år 1944 cirka 275 000 kbf lådämnen och hyvlade trävaror. Bolaget klagar över tidsförluster vid omlastningarna, särskilt när det gäller export över Göteborg. Som närmaste önskemål angives järnvägens utbyggnad till Åseda och erhållande av överföringsvagnar. Vid normal drift räknas med 700 lastade smalspårvagnar per år.

#### 4. Oskarshamn—Brittatorps järnvägs trafikområde.

*Reymersholms gamla industri AB (Kopparverket), Oskarshamn.* Produktionen utgjorde år 1944 cirka 20 000 ton svavelsyra, 16 000 ton glaubersalt, 16 500 ton purple ore, 9 000 ton klorkalcium och 3 000 ton andra produkter. Råvarorna utgjordes av 27 000 ton kis, 16 000 ton stensalt, 8 500 ton kalksten och 900 ton diverse kemikalier samt 6 600 ton kol. Så gott som alla råvaror och förbrukningsartiklar kommo med båt till Oskarshamn. Av produkterna gick ungefär  $\frac{2}{3}$  på järnväg och resten med båt. I en senare lämnad uppgift, avseende år 1946, nämnes att antalet avsända och mottagna vagnar utgjorde 4 400 å den normalspåriga och 335 å den smalspåriga banan. Bolaget anför slutligen att det givetvis vore en fördel med ett enhetligt spårssystem. Bl. a. vore det önskvärt att företagens specialvagnar kunde gå till platser, vilka f. n. endast ha smalspårig järnväg.

*Svenska Ackumulator AB Jungner, Oskarshamn.* Produktionen utgjorde år 1944 omkring 5 000 ton, varav 1 800 ton bly vore att betrakta såsom en kristidsprodukt. Råvarorna och förbrukningsartiklarna utgjorde omkring 13 000 ton. En betydande del av transportererna till och från fabriken utfördes normalt medelst båt. År 1944 gick emellertid hela produktionen på järnväg. Företaget beräknade, att  $\frac{2}{3}$  av deras transporter skulle i framtiden äga rum med båt och bil samt  $\frac{1}{3}$  med järnväg. Järnvägs-transporterna ske i stor utsträckning till och från Fliseryd, där bolaget har en större kemisk-metallurgisk industri.

I särskild skrivelse till 1943 års järnvägskommitté den 2 maj 1947 anför bolaget bland annat: »Vi önska vidare framhålla, att det är av stort intresse för oss att få omlagt smalspårig järnväg till normalspårig och att således en kustjärnväg kommer till stånd. Vi ha nämligen rätt stora olägenheter vid de omlastningar, som måste företagas för gods, som går på järnväg via Oskarshamn till exempelvis vår fabrik i Fliseryd, var-

vid en del onödig tid spilles, en del bräckage uppstår och viss sorts material kanske försvinner, exempelvis sådant som är lastat i järnvägsvagnar utan emballage, blymalm etc.»

Från Jungnerbolagets fabrik i Fliseryd har meddelats, att produktionen år 1944 utgjorde omkring 3 000 ton, därav huvudparten bly, och att råvarorna utgjorde omkring 6 400 ton. Blymalmen kommer järnvägsledes från stationer i Dalarna, blyskrot från olika stationer samt kol och koks från Oskarshamn. De färdiga produkterna ha så gott som uteslutande förts till Oskarshamn, huvudsakligen på järnväg men även till en del på lastbil. Omlastningen angives i vissa fall vålla svårigheter. En förändring av järnvägen till normal spårvidd skulle medföra många fördelar, bland annat kortare transporttider, undvikande av förluster vid omlastning, billigare transporter m. m. och vore därför ur alla synpunkter önskvärd.

*AB Finsjö Pappersbruk, Finsjö.* Tillverkningen var år 1944 nedsatt på grund av ringa export och uppgick blott till 900 ton mot 2 000 ton år 1938. Normalt går hela produktionen på järnväg. Befordringstiden spelar en väsentlig roll vid alla exportleveranser. Även vid leveranser inom landet bruka omlastningsförhållandena orsaka dröjsmål och extra kostnader. För en rationell lösning av transporterorna borde spårvidden vara lika över hela landet. En utbyggnad av fabriken till ungefär det dubbla planeras, men ett beslut härom måste föregås av noggranna utredningar bland annat även beträffande transportkostnaderna.

*AB Nybrofabriken, Fröseke,* tillverkar speglar, brickor, kompletteringsmöbler, marmorskivställ m. m. Hela produktionen uppgick 1944 till omkring 800 ton med ett tillverkningsvärde av omkring 1·4 miljoner kronor. Råvarorna utgjorde omkring 1 500 ton. Tilltransporterna ske dels på järnväg, dels på bil. De färdiga produkterna försändas huvudsakligen med järnväg. Beträffande frågor i samband med den smalspåriga järnvägen och dess eventuella ombyggnad anför fabriksledningen följande: »Tidsutdräkten vid omlastningar är för oss till nackdel, enär kunderna önska få varorna omgående levererade; vi få ofta expediera dessa som ilgods på grund av den icke obetydliga försening som omlastningarna ofta förorsaka. Detta gäller samtliga varor av vårt fabrikat.

Vi förmena, att dessa bygder som offrat så avsevärda belopp för järnvägens tillkomst, vilka som bekant helt förlorats, böra gynnas med en ombyggnad av järnvägen till normalspårig så fort som förhållandena tillåta, och skulle härigenom den konkurrens som eventuellt kan bli tänkbar från lastbilstrafiken lättare kunna elimineras.

En eventuell ombyggnad till normalspår bör medföra sådana förbättringar av våra transportmöjligheter att en utvidgning av våra produktionsanläggningar blir trolig. Med säkerhet kunna vi säga, att nya industrier komma att anläggas vid denna järnvägslinje om den utbygges.»

*AB Lenhovdaverken, Lenhovda,* bildades i oktober 1944 och inköpte sedermera Lenhovda Snickerifabrik och Lenhovda Träförädlings Aktiebolag i Lenhovda. Bolaget har uppfört en fabrik för tillverkning av monteringsfärdiga trähus samt av lådor, vilket beräknas giva sysselsättning för 100 arbetare, förutom redan befintliga anställda vid de övertagna bolagen, vilka sysselsätta cirka 75 man. Driften är baserad i huvudsak på skog och timmer från den närliggande trakten, som är Kronobergs läns skog-rikaste del.

Vid nu beräknad drift komma att behövas i genomsnitt 5 à 6 vagnar per dag för transport av färdiga produkter samt 4 à 5 vagnar för transport av råvaror m. m. Allt räknat efter normalspåriga vagnars kapacitet. Företagsledningen nämner vidare, att den anser att en eventuell ombyggnad av järnvägslinjen givetvis kommer att medföra en så avsevärd förbättring i transporthänseende, att goda förutsättningar finnas för utvidgning av bolagets anläggningar.

*Trävarufirman A. Alexandersson, Lenhovda.* Produktionen år 1944 utgjorde trävaror 4 200 ton, gengaskol 1 400 ton, tjära 350 ton. Alla råvaror framforslades medelst lastbilar, hästfordon och traktorer. De färdiga varorna gå huvudsakligen på järnväg även under normala tider. Ungefär  $\frac{1}{3}$  av järnvägsgodset fraktas per bil till Sävsjöström, dit avståndet är 16 km, för att på så sätt slippa omlastning. Företaget anför:

»Det torde ligga i sakens natur att en köpare sätter större värde på om han redan vid inköpet kan få en bestämd leveransdag. Vid leverans å normalspårsvagn kan han givetvis räkna med leverans på angiven dag, men då det gäller smalspårsvagn, synes det vara omöjligt att tillnärmelsevis ange tiden. Det har åtskilliga gånger hänt, att transporttiden härifrån och till Malmö tagit hela 10 dagar i anspråk.

Mitt företag ser frågan om de smalspåriga järnvägarna som en verklig livsfråga, och vågar jag sluta denna redogörelse med min varma förhoppning att 1943 års järnvägs-kommitté vid sitt fortsatta arbete måtte ta hänsyn till de problem, som landsbygden har att kämpa med, och även se vilketdera, smalspår eller normalspår, som främjar bygden bäst.»

##### 5. Växjö—Åseda—Hultsfreds järnvägs trafikområde.

*Landshövdingen i Kronobergs län* har i skrivelse till kommittén den 19 maj 1947 bland annat anfört följande:

»För att bereda de av linjen Växjö—Hultsfred berörda kommunerna tillfälle att framlägga sina synpunkter på frågan, har denna dag inför undertecknad landshövding avhållits ett sammanträde därvid närvarit valda representanter för Växjö stad, Gårdsby, Söraby, Drevs, Dädesjö, Sjösås, Nottebäcks, Åseda, Näshults, Fagerhults, Virserums, Gårdveda och Målilla kommuner samt Hultsfreds köping. Sedan de närvarande kommunrepresentanterna uppdragit åt mig att till kommittén framföra de synpunkter, som vid sammanträdet framkommit, får jag anföra följande.

I de bygder, som järnvägslinjen Växjö—Hultsfred genomlöper, finner befolkningen sin bärgning huvudsakligen av jordbruk och skogshantering, vartill kommer ett flertal industrier inom trä-, järn- och glasbranscherna. Särskilt inom de samhällen, som uppstått i anslutning till järnvägslinjen, ha olika industriföretag etablerats, vilka befinna sig i raskt framåtskridande. Järnvägslinjen torde tidigare ha kunnat tillgodose transportbehovet i de bygder, som beröras av densamma, men i den mån utvecklingen gått framåt har det visat sig, att denna hämmats till följd av de transportsvårigheter, som äro förknippade med järnvägens mindre spårvidd. De faktorer, som härvid spelat den största rollen, hava varit av huvudsakligen tre slag. Till en början har den omlastning, som varit en oundviklig följd av de olika spårvidderna, fördyrat frakterna av varor såväl till som från orter utmed järnvägslinjen. För industrierna har denna omständighet medfört svårigheter ur konkurrenssynpunkt och vållat dem avbräck i jämförelse med likartade företag, vilka varit belägna vid järnväg med normal spårvidd. I flera fall torde detta ha lett till att företagsledarna sökt ordna förekommande transporter med lastbil utan anlitande av järnvägen. Vid omlastningarna uppstå vidare i viss utsträckning skador å godset, vilket i synnerhet beträffande ömtåliga produkter från glasbruk och möbelfabriker kunna medföra kännbara förluster. Järnvägsmyndigheterna ha visserligen sökt avhjälpa nu angivna svårigheter genom att ställa överföringsvagnar till förfogande. Dessa strävanden ha emellertid icke kunnat helt råda bot på olägenheterna dels därför att övergångsvagnar icke stått att erhålla i tillräckligt antal och dels därför att befraktarna på sina håll icke gärna synas vilja utnyttja desamma till följd av de lastningssvårigheter, som uppstå därigenom att normalspårsvagnarna icke befinna sig i nivå med kajer och lastbryggor. En av de allvarligaste olägenheterna med de olika spårvidderna torde sammanhänga med de av omlastningarna betingade dröjs-

målen i transporterna. De svårigheter, som härigenom uppstå för en industriledare att kunna utlova bestämda leveranstider, ligga i öppen dag. Även för lantbrukarna är det många gånger förenat med ekonomiska förluster, när rekvirerade maskiner, gödningsämnen etc. till följd av de ofrånkomliga omlastningarna framkomma avsevärt försenade.

Ur nationalekonomisk synvinkel synes det vidare ej försvarbart att vid improduktivt omlastningsarbete binda arbetskraft, vilken kunde komma till bättre användning på annat håll. Denna synpunkt torde i synnerhet under rådande förhållanden böra väga tungt med hänsyn till bristen på arbetskraft. Det borde slutligen för statsmakterna rent principiellt vara en angelägenhet av stor vikt, att ombyggnaden av de smalspåriga järnvägarna till normal spårvidd så snart sig göra låter kommer till stånd. Endast på så sätt torde en sådan rationalisering och därmed sammanhängande bättre service kunna åstadkommas, att järnvägarna erhålla fullgoda möjligheter att med framgång upptaga konkurrensen om frakterna med lastbilarna.

Med hänvisning till de synpunkter på frågan, som sålunda framförts, ha samtliga närvarande kommunrepresentanter utom ombuden för Fagerhult och Målilla beslutat rikta en vädjan till kommittén att denna för sin del ville förordna att breddning till normal spårvidd av järnvägslinjen Växjö—Hultsfred snarast genomföres.

Ombudet från Fagerhults kommun har påpekat, att järnvägen från Mönsterås på sin tid icke blev framdragen längre än till Fagerhult, medan fortsättningen till Åseda eller Triabo hittills fått anstå. Denna omständighet har verkat hämmande på Fagerhults utveckling. Man är inom kommunen mera intresserad av att järnvägen från Mönsterås färdigbygges med nuvarande spårvidd. Ombudet underströk vikten av att det smalspåriga järnvägsnätet i förevarande delar av landet sammanknötes. Den ifrågasatta breddningen av linjen Växjö—Hultsfred befarades bli till skada för de delar av järnvägsnätet i trakten, vilka bibehöllös vid den mindre spårvidden.

För Målillas vidkommande framhöll ombudet, att breddningen icke skulle bli av större betydelse, enär järnvägen genomlöpte kommunen blott i dess västra del. Därest järnvägen i breddat skick från Gårdveda framdroges till Målilla i stället för genom den delvis besvärliga terrängen till Hultsfred, ville kommunen lämna sin anslutning till förslaget.

Även om kommittén vid sin prövning av frågan stannar inför att förordna en breddning av Växjö—Hultsfreds järnväg till normal spårvidd och statsmakterna i anledning därav fatta beslut i positiv riktning, torde det likväl dröja en avsevärd tid, innan beslutet kan genomföras. För att i möjligaste mån råda bot på nu förefintliga olägenheter synes det böra övervägas att under tiden underlätta befraktarnas svårigheter bland annat genom nedsättning av nu utgående omlastningsavgifter. På kommunrepresentanternas begäran får jag därför hemställa, att kommittén ville upptaga jämväl detta spörsmål till prövning och förordna de åtgärder i angivet syfte, vartill övervägandena kunna föranleda.»

*Representanter för Målilla kommun* ha i särskild skrivelse till kommittén lagt fram ett förslag om att järnvägen Växjö—Hultsfred skulle vid en eventuell ombyggnad till normalspår erhålla en ändrad sträckning och från Gårdveda följa Vetlandabanan till Målilla för att där knytas samman med den normalspåriga Nässjö—Oskarshamns järnväg. Tågen till och från Växjö kunde över denna väg framföras från och till Hultsfred. Bandelen Gårdveda—Hultsfred över Ödhult skulle genom denna anordning förlora sin betydelse och kunna rivas upp.

*Sydöstra Sveriges Skogsägareföreningars förbund, Växjö.* År 1944 transporterade förbundet cirka 42 000 ton trävaror, ved och andra skogsprodukter på de smalspåriga järnvägarna i Småland. 60 à 70 procent av dessa kvantiteter utgjordes av brännved. Förbundet uttalar, att en del av transporterna säkert kommer att överflyttas på egna

eller på lejda bilar, då körrayonerna åter upphävas. Omlastningen mellan järnvägar av olika spårvidd vållar dels ökade kostnader, varigenom priset på varan måste höjas, dels tidsförlust och svårighet att på förhand avgöra transporttiden. Detta senare inverkar särskilt menligt vid skeppningar. En ombyggnad av de smalspåriga järnvägarna skulle otvivelaktigt vara till mycket stor fördel för skogsbruket.

*Rydhs Fabriks AB, Virserum.* Tillverkningen utgöres av hjul, axlar etc. för bilar och släpvagnar. Förbrukningen av råvaror uppgick år 1944 till omkring 450 ton och produktionen till omkring 390 ton. Allt försändes på järnväg. Fabriksledningen uttalar, att såväl råvaror som förbrukningsartiklar torde komma att sändas med lastbil efter inträdda normala förhållanden, såvida icke järnvägslinjen ombygges och direkt anslutning erhålles till det normalspåriga järnvägsnätet. Svårigheterna vid omlastningen spela en högst betydande roll, såsom t. ex. vid beställning av reservdelar av bilar och viss leveransdag därvid anges. Om varan då ej framkommer vid beräknad tid, blir bilen obrukbar och lämnar icke några inkomster. Detta vållar stort obehag även för tillverkaren. Skulle de tråkigheter företaget hittills haft på grund av omlastningarna komma att fortsätta, bleve det nödvändigt att låta verkställa företagens transporter per bil antingen till närmaste station vid normalspårig järnväg eller också helt övergiva järnvägstransport och övergå utslutande till lastbil. Fabriksledningen anför vidare:

»Enligt uppgifter vi under hand erhållit vid samtal med ägare och anställda vid andra härvarande fabriker komma dessas flertal och då även de större av dem att förfara på liknande sätt med sina transporter om en ändring till det bättre, i detta fall alltså övergång till normal spårvidd, ej sker med det snaraste.»

*AB Rosdala glasbruk, Norrhult.* Råvaror och bränsle uppgick år 1944 till cirka 800 ton och produktionen (belysningsglas) till 600 ton. Såväl råvarorna som de färdiga produkterna fraktas huvudsakligen på järnväg även under normala förhållanden. Emballagekostnaderna uppgå till betydande belopp. Sålunda anges över 60 000 kronor för ett normalt år. Bolaget anför: »Bräckaget blir icke stort dels på grund av stabilt emballage, dels emedan omlastningarna utföras under uppsikt av fabriken eget folk. Omlastningarna förorsaka stor tidsutdräkt, och det är under sådana förhållanden omöjligt att lämna bestämda ankomsttider för godset. Detta är givetvis en mycket stor olägenhet för kunderna. En omläggning till normalspår skulle för kunderna medföra ett bortfallande av omlastningskostnaderna. Vid lastning löst i vagn är det av stor betydelse, att varorna ligga i bestämd ordning. Vid transporter exempelvis till Stockholm kunna i samma vagn lastas varor till olika kunder, och det är ej lyckligt om varor till olika kunder ligga blandade om varandra, vilket just ej påskyndar lossningen, samtidigt som det förorsakar högre transportkostnader. Att undvika detta vid lastning först i små vagnar och sedan vid omlastning i större är många gånger så gott som omöjligt.»

*AB Klavreströms Bruk, Klavreström.* Produktionen av järnvaror utgjorde år 1946 cirka 2 500 ton samt råvaror och förbrukningsartiklar 3 600 ton. Huvudparten av produktionen försändes såväl före som under kriget på järnväg. Emballagekostnaderna utgöra ett normalt år något över 40 000 kronor. Bolaget anför:

»På grund av uppkommande omlastningar försenas transporterarna, vilket omöjliggör exakt beräkning av befordringstiden. Detta förhållande är vad som bereder oss de allra största olägenheterna med den smalspåriga förbindelsen. I vår bransch lägga köparna ogärna upp lager själva utan begära omgående leveranser från bruken och begära också, att varan skall framkomma på bestämd dag. När vårt gods icke kan offereras till en bestämd dag eller blir försenat, blir köparen missnöjd, och nästa gång vänder han sig kanske till ett bruk som är bättre beläget. Härigenom förlora vi åtskilliga goda kunder, och förhållandet bereder oss en oberäknelig skada. En ombyggnad

till normalspår av Växjö—Hultsfreds järnväg skulle emellertid så förbättra våra transportmöjligheter, att en väsentlig utvidgning av våra anläggningar kan förutses. Vårt firmamärke är över hela landet välkänt såsom en borgen på högsta kvalitet och vad som ligger hindrande i vägen för en väsentlig ökning av våra försäljningar är just den påtalade svårigheten att beräkna godsets framkomst till bestämmelseorten. När dessa svårigheter eliminerats, blir förhållandet helt annat och en fördubbling av vår försäljning skulle snart nog kunna förutses. Klavreströms samhälle skulle växa och förkovras, och möjligheterna till anordningar för invånarnas trivsel väsentligt utökas. För hela denna del av Kronobergs län skulle en breddning av järnvägen för övrigt innebära möjligheter till ett uppsving. Här finnes en högst företagsam befolkning. Industrien och affärsverksamheten visa stor livaktighet, men järnvägens spårvidd lägger hinder i vägen för en nöjaktig utveckling. Vi ha helt enkelt växt ur den gammalmodiga järnvägen.»

*AB Böksholms sulfitfabrik, Braås.* Den huvudsakliga produktionen år 1946 utgjordes av sulfitmassa, 7 500 ton, och sulfitsprit, 1 000 ton, samt garvextrakt och indunstad sulfitlut. För framställning av dessa produkter åtgick 60 000 m<sup>3</sup> (löst mått) massaved och 33 000 m<sup>3</sup> brännved, 1 550 ton kalksten och 675 ton svavel. Fabrikens kapacitet planeras bli utvidgad till att möjliggöra en årsproduktion av 12 000 eventuellt 15 000 ton massa. Massaveden liksom bränsleveden transporteras i stor utsträckning på lastbil, kalkstenen kommer på järnväg från Verkeback eller Limhamn och svavlet numera på järnväg från Närke Kvarntorp. De färdiga produkterna gå i stor utsträckning på järnväg. Sulfitmassa till Lessebo (ungefär 1/4 av hela produktionen) transporteras dock med bil.

Företaget förklarar sig icke hava nämnvärda olägenheter av smalspårig järnväg. Det vore egentligen endast vid exportleveranser av massa som förseningar genom omlastning kunna ha större betydelse. En breddning av järnvägens spårvidd skulle till och med medföra olägenheter och kostnader, i det att företaget i så fall antingen finge ordna överförings- och omlastningsanordningar i Braås eller ombygga den av företaget ägda cirka 5 km långa järnvägen mellan Braås och Böksholm samt jämväl ombygga spårsystemet inom fabriksanläggningen. Fabriksledningen har emellertid senare i skrivelse till kommittén framhållit att frågan om breddning av järnvägen Växjö—Hultsfred skulle för fabriken komma i annat läge, om järnvägens sträckning kunde förändras till att läggas över Böksholm.

*Lidboholms AB, vid hållplatsen Kvarnagården,* tillverkar sågade och hyvlade trävaror, spjälstaket och träkol. År 1944 utgjorde den sammanlagda produktionen närmare 3 000 ton. Råvarorna, sågtimmer och sågat trä, transporteras huvudsakligen med bil eller medelst flottning. Däremot går huvudparten av de färdiga produkterna med järnväg. År 1945 beräknades ankommande och avgående gods till 800 vagnar och 1946 till 670 vagnar. Företaget anför, att omlastningarna förorsaka förseningar av godset och föranleda icke sällan skador. Dessa olägenheter skulle i viss mån kunna elimineras genom överföringsvagnar, som borde kunna komma till mera allmän användning.

#### 6. Sävsjö—Mälilla järnvägs (Vetlandabanan) trafikområde.

*Nyboholms AB, pappersbruk och bobinfabrik, Kvillsfors.* Bolaget beräknar att år 1946 producera 2 500 ton papper, 300 ton papp, 5 000 gross bobiner och 30 000 kbf trävaror. För denna produktion erfordras 2 500 ton sulfitmassa, 5 000 ton massaved, 6 000 ton bränsleved och 3 000 ton björkkubb. Sulfitmassa köpes huvudsakligen från fabriker i Värmland, medan slipmassa framställs vid det egna företaget. Massaved, bobinved och bränsleved köpes från närliggande trakter och transporteras till 2/3 med lastbil. Produkterna sändas i vanliga fall på järnväg, ehuru före kriget transporter med bil ibland kom till användning bland annat till Göteborg för att säkerställa rättidig

lastning med båt. Huvudparten av järnvägstransporterna omlastas i Vetlanda. Bruket har nyligen tillbyggt och fått industrispår från järnvägen. Företagsledningen anför, att omlastningen drager med sig förseningar, som kunna resultera i kajhyror, vagnshyror och andra kostnader. Tillgång till normalspårig järnväg skulle medföra, att godset sparades för åverkan, att transporttiden förkortades och att tiderna för godsets ankomst skulle kunna angivas tillförlitligare.

*Pauliströms Bruk, Järnforsen.* Bruket är beläget 13 km från Järnforsens station. Dess produktion utgöres av cellulosaavadd och papper. Hela produktionen uppgick år 1938 till omkring 1 100 ton och år 1944 till omkring 800 ton. Genom insättandet av ytterligare en pappersmaskin beräknas produktionen stiga för år 1948 till cirka 2 000 ton cellulosaavadd. Råvaran, pappersmassa, köptes från andra fabriker. Vagnslastgodset sändes över Målilla station för att därigenom inbespara en omlastning, medan styckegodset går över Järnforsens station. Företaget klagar över transportförhållandena, som enligt dess mening hava varit odrägliga. Som exempel anföres, att det tagit 5 å 6 dagar för styckegodssändningar Järnforsen—Stockholm.

*AB Borohus, Landsbro.* År 1944 utgjorde produktionen räknat i ton 14 300. Härför åtgick 19 000 ton sågat virke, 1 000 ton fiberplattor och 1 150 ton snickerier och papp. Virket transporterades till Landsbro till största delen medelst lastbilar men en del kom järnvägsledes från orter vid de smalspåriga Smålandsbanorna och cirka 25 procent från Norrland. De färdiga produkterna utlastas så gott som helt på järnväg. Bolaget anför: »Vid omlastningarna ökas befordringstiden i många fall så avsevärt, att obehagligheter uppstå, vilka äro av ekonomisk betydelse för oss. Våra köpare önska i de allra flesta fall ha leveranserna framme till en bestämd datum, då de ordnat med transportfolk och hantverkare. Fördröjes leveransen få vi som regel ersätta den väntetid som uppstår. En eventuell omläggning från smalspår till normalspår kommer att medföra omläggning av vårt spårssystem inom fabriksområdet. Detta kommer givetvis att bli en betydande kostnad. Fördelarna av normalspår äro dock så stora, att vi ej tveka taga denna kostnad. Vid inlastning direkt på normalspår kan lasten stuvvas på sådant sätt att minsta möjliga skador uppstå under transporten samt så att avlastningen kan ske utan att nämnvärda skador uppstå. Någon utvidgning av fabriksanläggningarna som följd av en dylik förändring av järnvägen torde dock knappast kunna komma i fråga.»

*AB Myresjö-hus, Myresjö.* Produktionen år 1944 utgjorde 7 600 ton monteringsfärdiga trähus men beräknades för år 1945 stiga till 11 700 ton. De för produktionen behövlige trävarorna tagas från skogarna kring Myresjö inom 8 mils omkrets och framforslas huvudsakligen medelst lastbil. Träfiberplattor komma från Norrland, samt annat byggnadsmaterial från Eskilstuna och Göteborg. De färdiga produkterna försändas till omkring  $\frac{1}{4}$  med bil och återstoden med järnväg. Fabriksledningen räknar med att för framtiden större intagning av virke till fabriken kommer att ske på järnväg än nu. Beträffande transportförhållandena på den smalspåriga järnvägen framhåller bolaget följande: »Omlastningarna äro till stor nackdel på grund av tidsutdräkt och svårigheter att angiva ungefärlig dag, då köparen har att lossa godset på mottagningsstationen. Detta gäller leveranser av monteringsfärdiga trähus. Även för ankommande gods uppstår viss svårighet med omlastningen. Då redan under år 1945 en fördubbling av vår omsättning inträtt i förhållande till år 1944, har givetvis transportproblemet en rätt betydande inverkan och skulle en omläggning av järnvägen underlätta den ökade produktionen. Vad som emellertid direkt hindrar oss ifrån att nu per järnväg taga emot och sända varor är den otillräckliga bangården i Myresjö. För närvarande äro vi därför nödsakade att transportera virke med bil, där vi annars med fördel kunde anlita järnvägen. En utvidgning av bangården är ett leveransintresse för oss. Vår produktion hämmas avsevärt under nuvarande förhållanden. En normal-

spårig järnväg skulle för vårt vidkommande i väsentlig grad förbättra transportläget. Dock torde någon ytterligare utvidgning av anläggningen än den som gjordes år 1945 icke kunna påräknas som följd av de bättre transportmöjligheterna.»

#### 7. Norsholm—Västervik—Hultsfreds järnvägs trafikområde.

*Förvaltningsutskottet i Kalmar läns norra landsting* har i skrivelse till kommittén den 16 december 1946 bland annat anfört:

»I olika sammanhang har offentliga myndigheter, näringsliv och organisationer av skilda slag uttalat bestämda krav på en omläggning av vår orts järnvägar från smalspår till normalspår.

Främst betingas naturligtvis bygdens önskan att få direkt normalspårig anslutning till stambanenätet av omtanke om den lokala industrien och jordbruket. Såväl i fråga om gods- som persontrafik innebär avsaknaden av bredspårig järnvägsförbindelse ett väsentligt hinder för en möjlig ytterligare utveckling av länsdelens näringsliv. Men en sådan utveckling är otvivelaktigt till gagn för rikets folkförsörjning i sin helhet. Kravet på tillfredsställande järnvägsförbindelser från vår ort med andra delar av landet kan därför icke enbart anses vara en bygdeangelägenhet. Det må dock framhållas, att åtskilliga billighetsskäl stöder kraven på en ombyggnad av våra järnvägar. Sålunda är Kalmar län ett av de ytterst få län, där staten ej byggt någon järnväg utan där enskilda bolag med stöd av landsting och kommuner fått svara för järnvägarnas tillkomst.

Genom statsmakternas beslut att ombygga Blekingejärnvägarna till normalspåriga har en möjlighet öppnats till en rationell lösning av järnvägsfrågan på ostkusten. Hittills har järnvägsförbindelserna norr—söder i östra Småland varit uppseendeväckande illa ordnade. Norra och södra landstingsområdena i Kalmar län har varit starkt isolerade från varandra, och det har varit svårt för de båda landstingen att gemensamt till mellersta länsdelens fromma lösa åtskilliga betydelsefulla landstingsfrågor. Liknande svårigheter har helt visst även iakttagits av länsstyrelse, hushållningssällskap samt organisationer inom näringsliv och folkrörelse. Genom ombyggnad av järnvägslinjerna Karlskrona—Torsås—Kalmar, Kalmar—Berga och Hultsfred—Västervik—Norsholm, alternativt Åtvidaberg, skulle skapas en långsgående trafikled av överskådlig betydelse för hela Kalmar län. Än ytterligare, skulle trafikförhållandena förbättras, om linjen Växjö—Hultsfred likaledes ombyggdes och anknötes till det normalspåriga järnvägsnätet.»

*Representanter för Västerviks stad m. fl. kommuner och intressegrupper* inom norra delen av Kalmar län har i skrivelse till Konungen den 22 juli 1943 bland annat anfört:

»Sedan lång tid tillbaka hava de, som haft sin offentliga eller enskilda gärning förlagd till det långsträckt område, som utgör norra delen av Kalmar län, fått erfara att denna landsända hämmats i sin utveckling genom de otillfredsställande järnvägsförbindelser med övriga Sverige, som ortens smalspåriga järnvägar utgjort och alltjämt trots god skötsel utgöra. Det torde icke vara nödigt att här utveckla hur de fördyrande omlastningsprocedurerna från smal- till bredspårig järnväg menligt inverkat på landsändans industriella utveckling, och huru jämväl i övrigt landsändans otillfredsställande kommunikationer hindrat den att utvecklas på det sätt, dess belägenhet och råvaror eljest skulle hava predestinerat den till.»

Skrivelsen utmynnade i en hemställan om en allsidig, förutsättningslös utredning rörande lämpligheten att ombygga till normalspår de smalspåriga järnvägslinjerna Västervik—Åtvidaberg och Västervik—Hultsfred.

*Västerviks socialdemokratiska arbetarkommun och Västerviks fackliga centralorganisation* fästa i skrivelse den 30 april 1945 uppmärksamheten på att de snabbaste sjöförbindelserna med Gotland kunna upprätthållas via Västervik. I skrivelsen anföres bland annat:

»Frågan om breddning av Norsholm—Västervik—Hultsfreds järnväg synes oss ej blott vara ett intresse för bygden och dess befolkning utan lika mycket ett allmänt intresse, berörande hela landet.

Vi vill särskilt peka på de ur försvarssynpunkt ogynnsamma förbindelserna. Försvaret av Gotland synes oss i händelse av att Sverige skulle bli indraget i krig vara en viktig angelägenhet. Med sitt strategiska läge torde nämligen Gotland bli eftertraktat i allra första hand som bas för krigföringen på havet och i luften. De snabbaste förbindelserna mellan fastlandet och Gotland kan ordnas över Västervik. Men detta förutsätter bättre järnvägsförbindelser från landet i övrigt till Västervik. Vidare förefaller det som bättre järnvägsförbindelser med Västervik ur försvarssynpunkt vore påkallat även med hänsyn till att kusten utmed Tjust skulle vara ett lockande landstigningsområde för fienden i händelse av krig. Detta i all synnerhet om fienden först skulle lyckas bemäktiga sig Gotland.

Visserligen kan det invändas, att det nu pågående världskriget snart kan antagas vara slut. Men helt säkert kan ej de som ha ansvaret för landets försvar slå sig till ro efter detta. Frö till nya krigiska förvecklingar i Europa finnes redan, och det kan tyvärr tänkas att det återigen blir ett krig, och att vi då har mindre förutsättningar att hålla oss utanför.»

*Stadsfullmäktige i Linköping* lämna i skrivelse den 16 december 1943 följande synpunkter på frågan om breddning av järnvägen Västervik—Åtvidaberg:

»De olägenheter, som vidladda det nuvarande otidsenliga järnvägsnätet för bygderna i norra Kalmar län, enkannerligen Västerviks stad, måste anses ytterst kännbara. Det ligger i öppen dag, att den nuvarande nödtvungna omlastningen av godset måste verka i hög grad hämmande på näringslivet och lägga allvarliga hinder i vägen för förläggande av nya industrier till dessa trakter, som ur andra synpunkter erbjuda gynnsamma betingelser för industriell utveckling. Såsom kommunerna framhållit utgör emellertid ett rationellt och tidsenligt ordnande av trafiken en ofrånkomlig förutsättning för att industrier skola förmås att slå sig ned och trivas, en omständighet som Linköpings stad vid skilda tillfällen haft anledning att begrunda.

De svårigheter, som näringslivet i nu berörda trakter måste räkna med, äro själfallet i motsvarande mån tillfinnandes i fråga om de industrier här i staden och dess omland, som ha sina avnämare i Västerviksbygden; klagomålen över de dåliga och besvärliga förbindelserna med orterna där äro mångfaldiga. Med en normalspårig järnväg till Västervik med dess mycket goda hamnförhållanden — vintertid är dess hamn ytterst sällan isbunden i motsats till Norrköpings — kan det anses tämligen sannolikt, att företagare från Linköpingstrakten komme att begagna Västervik som skeppningsort.

En kanske mera perifer synpunkt är önskvärdheten att efter kriget återupptaga den tidigare förefintliga mycket uppskattade, bekväma och snabba ångbåtsförbindelsen från Västervik till Gotland för både passagerare och gods. Detta förutsätter dock en ombyggnad av järnvägarna såväl åt Åtvidaberg som åt Hultsfred för att förbindelseleden skall kunna draga till sig den trafikmängd, som kräves för god ekonomisk bärighet.»

*Styrelsen för Norsholm—Västervik—Hultsfreds järnvägar* har i skrivelse till kommittén den 12 december 1946 framhållit, att det vore av största betydelse för järnvägens trafikområde och dess framtida utveckling att få normalspårig järnväg. Styrelsen påpekar att Kalmar län är ett av de få län i Sverige, där staten aldrig byggt någon järnväg. Det syntes därför enligt styrelsens mening vara rätt och billigt att staten intresserade sig för att bygga en normalspårig järnväg inom det område, som beröres av Norsholm—Västervik—Hultsfreds järnväg, vilket då kunde ske genom ombyggnad av densamma.

*AB Ankarsrums Bruk, Ankarsrum*. Produktionen uppgick år 1944 till omkring 6 000 ton och år 1946 till 6 300 ton, varav huvudparten försändes med järnväg. En mindre

del vidarebefordras dock med båt från Västervik, vilken del emellertid torde bli ännu mindre, sedan båtförbindelsen med Stockholm genom försäljning av ångfartyget Tjust minskats till hälften. Under normala förhållanden sändes omkring 1 500 ton medelst lastbil, d. v. s. brukets produktion av badkar, vilka ej tåla omlastning. Vid normal spårvidd bortföle givetvis betänkligheter mot järnvägstransport. Det framhålles, att en ombyggnad av järnvägen Norsholm—Västervik—Hultsfred skulle betyda en hel del för brukets utveckling.

*Gunnebo Bruks AB, Verkeback.* Produktionen uppgick år 1944 till 9 600 ton (spik, järntråd, taggtråd, kätting, stängsel). Transporterna till och från bruket skedde dels med båt över bolagets egen hamn, benämnd Gunnebo, invid Verkeback, dels ock huvudsakligen med järnväg. Under normala förhållanden går emellertid huvudparten av godset på båt och bil samt endast en mindre del med järnväg. I fråga om omlastningen nämner bolaget, att tidsutdräkten spelar stor roll dels på grund av den tid, som åtgår för själva omlastningen, och dels på grund av svårigheterna att bedöma när varan kan ankomma till bestämmelseorten. En normalspårig järnväg skulle medföra en upp-ryckning av hela ortens näringsliv. Då företaget emellertid hade fabriker på andra håll i landet med tillgång till normalspåriga järnvägar, bleve frågan om utvidgning av anläggningarna i Gunnebo beroende av relativa fraktkostnader.

*Västerviks tändsticksfabrik, Västervik,* har tidigare till 1943 års järnvägskommitté översänt uppgifter angående fabrikationens omfattning m. m. för år 1938 och därvid anfört att produktionen nämnda år uppgick till 2 800 ton tändstickor, varav en del försändes med järnväg men huvudparten med båt och bil. Råvarorna, asptimmer, lådbräder och kemikalier, kommo huvudsakligen på bil men till mindre del även med båt och järnväg. Företaget ansåge, att en omläggning av Västerviks järnvägarna till normalspår skulle underlätta och förbilliga företagens transporter. En följd härav bleve, att bolaget i större omfattning än dittills kunde betjäna sig av järnvägstransporter.

Senare har fabriksledningen i särskild skrivelse till kommittén den 29 april 1947 lämnat följande uppgifter rörande förhållandena efter kriget.

»Den efter kriget ytterligt försämrade kusttrafiken i förening med de kraftigt höjda sjöfrakterna har medfört, att järnvägstransporterna fått en helt annan betydelse för oss nu än förr, då vi i mycket stor utsträckning betjänade oss av flytande transportmedel. Av försäljningarna år 1946, som i runt tal uppgingo till 3 100 ton tändstickor, expederades cirka 1 900 ton per järnväg. Den sjöledes fraktade kvantiteten utgjordes till övervägande delen av gods, som avgick härifrån direkt till utrikes ort. Dylika direkttransporter för exportgodset kunna emellertid icke beräknas bliva kontinuerliga utan kommer säkerligen största delen av vår produktion att transporteras per järnväg till Göteborg för inlastning i oceangående fartyg. Även i fråga om råvarutillförseln har järnvägens andel i transportererna stigit i hög grad. Då förbättrade kusttrafikförhållanden knappast torde kunna påräknas på grund av den allt mera framträdande konkurrensen av lastbilarna, komma vi för framtiden att i mycket hög grad bliva beroende av järnvägarna för tillgodoseende av våra transporter. Vi måste därför framhålla att en omläggning av Västerviks järnvägarna till normalspår är av avsevärt större betydelse för oss nu, än när vi avgåvo vårt förra utlåtande.»

*AB Bröderna Flinks Granitstenhuggeri i Västervik.* Produktionen år 1944 uppgick till omkring 600 ton avseende gravvårdar och byggnadssten. Huvudparten gick med järnväg och endast en mindre del med båt. Råvaran, granit, tages huvudsakligen ur egna brott i Västervik. Bräckaget vid transport med järnväg är ganska besvärande, och företaget säger, att en viss förskjutning från järnväg till lastbil just av denna anledning torde komma att inträda under normala förhållanden. Däremot spelade befordringstiden en mindre roll. Bolaget vore dock övertygat om att det för Västerviks stad och kringliggande bygd skulle vara av oerhörd betydelse, om det funnes en normalspårig

järnväg. Västervik hade en utmärkt hamn, och denna i kombination med en normal-spårig järnväg skulle ovillkorligen locka industrier till staden. Företaget understryker det geografiska faktum, att städerna Göteborg, Borås, Ulricehamn, Jönköping, Huskvarna, Nässjö, Eksjö, Vimmerby, Västervik och Visby ligga på ungefär samma breddgrad och alltså torde vara närmaste förbindelse mellan väst- och ostkust samt Gotland. Normalspårig järnväg skulle skapa goda möjligheter för denna del av ostkustens inland att nå en utmärkt hamn. Järnvägen finge väl även anses ha en viktig militär uppgift att fylla.

*AB Spik, Västervik*, tillverkade år 1944 omkring 1 200 ton trådspik. Bolaget beklagar sig över svårigheterna med järnvägstransport över de smalspåriga järnvägarna vad gäller omlastningarna. Företaget vore starkt intresserat av att järnvägen ombyggdes; efter en sådan ombyggnad komme dess anläggningar eventuellt att utbyggas och nya tillverkningar igångsättas.

*AB Överums bruk, Överum*, uppgiver att dess produktion under tidsperioden 1/7 1945—30/6 1946 utgjorde 7 270 ton, huvudsakligen lantbruksmaskiner och reservdelar, gjutgods samt trävaror. Förbrukningen av råvaror m. m. var 7 166 ton. Samtliga dessa varumängder transporterades järnvägsledes till och från bruket. Företaget räknar med en mindre förskjutning mot lastbilstrafik, när denna åter kommer i gång i normal omfattning. Förskjutningen antages dock icke bliva avsevärd. Det angives dock icke vara uteslutet, att ett så stort spänningsläge kan inträffa i fråga om transporttider mellan järnvägstransporter över den smalspåriga banan å ena sidan och biltransporter från Överum till närmast lämpliga station å normalspårsbanan å den andra sidan, att det kan ställa sig fördelaktigt för bruket att bygga ett godsmagasin vid någon station å normalspårsbanan för att därifrån taga alla såväl ankommande som avgående transporter till och från Överum med lastbilar.

Det är nämligen icke kostnaderna för bräckage vid omlastning, som för brukets del innebära den värsta olägenheten med järnvägens nuvarande spårvidd, utan tidsutdräkten vid omlastning mellan smalspårsbanan och normalspårsbanan utgör den väsentliga svårigheten. Företaget anför härom:

»Ankommande råmaterial och förbrukningsartiklar bli många gånger försenade på grund av tidsutdräkten i samband med omlastningar, och detta vållar störningar i den planerliga driften och förseningar av våra leveranser med åtföljande olägenheter för våra kunder.

Av än större och allvarigare betydelse är dock de anmärkningsvärt långa transporttider, som våra avgående produkter vanligen bli utsatta för, så snart omlastning mellan banor av olika spårvidd kommer i fråga. I samband med en undersökning år 1944 framkom t. ex. följande:

Till Malmö, där vi ha vårt största nederlag, tog godset från Överum vanligen 6—8 dagar, men även 10 och 11 dagars transporttid kunde förekomma. Som jämförelse kan nämnas att motsvarande transporttid från *Norrköping* till Malmö var 1 å 2 dagar och från *Morgongåva* till Malmö 2 å 3 dagar.

Till Knivsta från Överum var transporttiden vanligen 7 dagar, men betydligt längre transporttider kunde förekomma och i ett fall var transporttiden 14 dagar. Från *Norrköping* till Knivsta var transporttiden vanligen 2 dagar.

Till Söderköping från Överum var transporttiden 6—8 dagar och i något fall ända till 10 dagar. Från *Norrköping* till Söderköping var transporttiden 1 dag.

Till Jönköping från Överum varierade transporttiden mellan 5 och 9 dagar, men transporttider på 10 å 12 dagar förekommo även. Från *Norrköping* till Jönköping var transporttiden vanligen 2 dagar.

Till Skara från Överum var transporttiden 6—9 dagar men även 10 och 11 dagars transporttider förekommo. Från *Norrköping* till Skara var transporttiden vanligen 3 dagar.

Just detta med de exceptionellt långa transporttiderna för produkter från Överum i förhållande till transporttiderna från Överums Bruks konkurrenter, icke minst de utländska, är en oerhört svår belastning för bruket. Det skulle få sin situation mycket lättad, om det i detta avseende kunde komma i samma förmånliga belägenhet som konkurrenterna vid normalspåriga banor.»

Brukets ledning finner det påtagligt, att den hämsko, som den smalspåriga banan utgör i förhållande till en normalspårig bana, verkar direkt hämmande på industrin, och att man kan förutse ett betydande uppsving med åtföljande utvidgningar av produktionsanläggningen, om banan ombygges till normalspårig.

*Tjustbygdens fruktörening, Gamleby*, tillverkade år 1944 omkring 600 ton saft, sylt, bär- och fruktkonserver. Företaget framhåller, att transporterna av färska bär och frukter fördröjdes genom omlastning, och att en enda dags försening kunde rent av äventyra hela sändningen. Även de färdiga produkterna vore många gånger känsliga för fördröjda transporter. Omlastningarna medförde också avsevärt högre emballagekostnader, omkring 5 000 kronor om året. Företaget hyser den meningen, att en ombyggnad av järnvägen skulle för företaget medföra minskade fraktkostnader, minskade bräckagekostnader, som 1944 uppgingo till cirka 4 500 kronor, och snabbare transporter, således avsevärda fördelar.

## B. Östgötajärnvägarna.

### 1. Norra Östergötlands järnvägs trafikområde.

*Boo fideikommiss* har betydande transporter av skogsprodukter från egna skogar. Sålunda uppgives, att under ett normalt år försäljningsvolymen omfattar 2 000 standardsågat virke, 10 000 m<sup>3</sup> massaved, 6 000 m<sup>3</sup> brännved, 4 000 m<sup>3</sup> träkol, 5 000 m<sup>3</sup> sågspån, 10 000 järnvägssliprar samt därjämte 300 ton lantbruksprodukter. Transporterna ske så gott som helt på järnväg. Godsförvaltningen uppger att sågat virke borde kunna säljas på export över Göteborg men att dylika affärer på grund av ovissheten rörande omlastningstiden i Pålshoda nu icke varit möjliga att genomföra. Försäljningsrayonen för massaved skulle avsevärt ökas i den händelse omlastning kunde undvikas. En ökning av NÖJ spårvidd till normalspår vore därför utan tvekan av stor betydelse.

*AB Borggårds bruk* framställer olika slag av järnmanufaktur och köper utifrån järntråd och plattjärn. Omslutningen rör sig om några hundratal ton. En stor del av såväl ankommande som avgående gods transporteras under normala förhållanden på lastbil, vilket ställer sig mycket bekvämare, enär omlastningen i hög grad försenar befördringstiden. Företaget uttalar, att en ombyggnad till normalspår givetvis skulle vara fördelaktig och möjliggöra för bruket att upptaga tillverkningen av större godsenheter.

*Grytgöls Bruks AB, Ljusfallshammar*, tillverkar järntråd, stängselnät och trådspik till en kvantitet av omkring 4 000 ton per år. Förbrukningen utgöres av valstråd, metaller, kol och koks etc. till en viktsmängd av omkring 5 000 ton per år. Huvudparten av transporterna ombesörjes med järnväg.

Vad angår omlastningen av gods anför bruket följande:

»Betydande olägenheter och extra kostnader förorsakas av att olika partier i vagnslasterna sammanblandas vid omlastningsstationerna Pålshoda respektive Norsholm varför extra arbetskraft måste anlitas för uppsortering av godset vid mottagningsstationerna.

Vid transport å öppna vagnar täckta med presenningar har det visat sig, att SJ vid omlastningsstationerna ställer så dåliga och trasiga presenningar till förfogande att godset varit vattenskadat vid framkomsten. Skada har även förekommit på grund av dåligt rengjorda vagnar. Dessa risker kunde till största delen elimineras om lastningen

och täckningen av normalspårige vagn ägde rum vid avsändningsstationen där den utfördes och kontrollerades av vår personal. För att under nuvarande förhållanden undvika skador på vårt gods, vilket många gånger är av svärersättlig art, äro vi för närvarande nödsakade helt anlita oss av slutna vagnar vilket medför både onödig fraktfördyring och försening av transportererna.

På grund av den stora mängd gods som numera transporteras via Pålshoda från och till fabriker i Norrköping, Skärblacka och Finspång förekommer allt som oftast omlastningsförbud vid Pålshoda, varierande från 3 upp till 12 dagar. Det är givet, att sådana ofta återkommande omlastningsförbud måste medföra betydande olägenheter, inte bara för oss såsom leverantörer utan även för våra kunder.»

*AB Strå kalkbruk med arbetsplatser i Ljusfors och Borghamn* framställer bränd kalk, Borghamnsanläggningen cirka 5 000 ton per år och Ljusfors cirka 6 000 ton. Större delen av transportererna från Ljusfors går på järnväg, från Borghamn däremot på lastbil. Enär osläckt kalk lätt skadas genom omlastning och överföringsvagnar i tillräckligt antal ej kan erhållas räknar ledningen med att i större utsträckning använda lastbilar, sedan nuvarande restriktioner upphävts.

Företaget äger även kalkbruk i Dylta bruk norr om Örebro, varifrån stora partier bränd kalk transporteras järnvägsledes till Skärblacka med omlastning i Örebro.

*AB Svenska Metallverken, Finspång.* Vikten av de försålda produkterna beräknas under normala år uppgå till omkring 20 000 ton och förbrukningen av råvaror och bränsle etc. till omkring 28 000 ton. Under krisåren ha transportererna utförts på järnväg, men man räknar med att delvis övergå till biltransporter i sådan utsträckning, att omkring 25 procent av produktionen transporteras på lastbil. Emballagekostnaderna äro vid järnvägstransport ganska betydande. Tidsutdräkten vid omlastningar spelar också en viss roll, särskilt vid leverans till dotterföretaget i Granefors, då två omlastningar måste förekomma. Tillgång till normalspår i Finspång skulle betyda en besparing i fråga om emballage på 20 000 kronor och i omlastningskostnader 13 500 kronor.

*Svenska Turbinfabriks AB Ljungström i Finspång* anger sin produktion normalt till 5 å 6 000 ton, av vilket huvudparten sändes på järnväg. Några större ändringar i fråga om transportsätt beräknas icke inträda. Emballagekostnaderna äro stora. Den smalspårige järnvägens transportförmåga är begränsad uppåt till kollin om maximalt 45 tons styckevikt, vilket innebär en viss begränsning i byggandet av stora maskiner. Normalspårige vagnar kunna icke alltid helt utnyttjas till sin lastkapacitet. Transport av stora kollin medelst överföringsvagnar innebär mången gång betydande lastningssvårigheter ur balans- och säkerhetssynpunkt. Företaget uppger, att 80 procent av tillverkningen normalt går på export och till större delen på båt. Ofta lämnas kort varsel om lämplig lägenhet, och tidsutdräkten vid omlastningen, då ej överföringsvagn användes, gör det mången gång svårt att nå båten i tid. På grund av svårigheterna att bestämt kunna angiva befordringstiden måste man alltid räkna med en viss marginal, och därigenom händer att sändningarna komma för tidigt till hamnen och orsaka kostnader för vagnshyror eller magasinering. Företaget anför vidare:

»För normalspårige vagn på transportör utgår dels högre växlingsavgift och dels i vissa fall extratågsavgift. — — —

Alternativet att anlägga ett 3 skenepår Kimstad—Finspång skulle bland annat för oss innebära dels större kostnader och dels besvärligheter för framförandet av och vid växling inom verkstadsområdet av vagnar för olika spårvidder på samma spår. Vi bleve även i fortsättningen nödsakade att expediera sändningar, som rätteligen skola gå andra vägar, över Kimstad och för dessa erlägga högre frakter än efter samtrafiktaxorna. Någon förbättring i form av kortare transporttid skulle knappast vinnas i jämförelse med nuvarande transporter medelst överföringsvagnar. — — —

Vi skulle givetvis föredraga en ombyggnad till enbart normalspår. Vår huvudprodukt, ångturbiner, tenderar både här i Sverige och utomlands att utföras i allt större enheter. Med denna tendens och för dessa större maskiner ökas med nuvarande förhållanden svårigheterna för oss att transportera de stora delarna, och dessa svårigheter kunna i framtiden bli till betydande olägenheter för vårt bolag och även hindrande för dess utveckling parallellt med världsfirmorna på detta område.»

*Fiskeby Fabriks AB* äger sulfittfabrik och pappersbruk i Skärblacka och sulfatfabrik och pappersbruk i Ljusfors. Båda anläggningarna hava dock Skärblacka såsom gemensam järnvägsstation. Råvaror och bränsle förbrukas under ett normalt år till en viktsmängd av omkring 140 000 ton och de färdiga produkterna väga cirka 35 000 ton. Omlastningen av massaved i Kimstad—Norsholm beräknas uppgå till omkring 13 000 ton per år och andra råvaror omlastas till en mängd av ungefär 10 000 ton. Av de färdiga produkterna omlastas cirka 20 000 ton. Kostnaderna för bräckage i samband med omlastning uppges vara betydelselösa. Samma gäller även tidsförlusterna vid omlastning. Bolaget anför vidare:

»En ombyggnad till normalspår av NÖJ skulle medföra en viss förbättring av våra transportmöjligheter, men det är ej sannolikt, att ombyggnaden skulle medföra beslut om utvidgningar av industrien vid Skärblacka. En viss utökning av verksamheten vid Skärblacka är emellertid sannolik oberoende av om järnvägen blir ombyggd eller inte. En eventuell *ombyggnad till normalspår av NÖJ* skulle emellertid enligt vår mening bli så ofantligt kapitalkrävande, att den näppeligen skulle kunna ekonomiskt motiveras. Järnvägen är för närvarande lagd med för små kurvradier för normalspår och dessutom skulle ombyggnad av bangårdar på järnvägsstationer och industriplatser bli mycket dyrbara. Vi måste reservera oss kraftigt, då det på flera håll inom våra bangårdar ej finns tillräckligt utrymme för att lägga in kurvradier och växlar av normalspårsvidd. Vi ha överallt tillräcklig lastprofilsbredd för att taga fram normalspåriga vagnar på smalspåriga överföringsvagnar, men det skulle bli en helt annan sak att lägga om spårssystemet till normalspår. Det är på sina håll knappast utförbart med hänsyn till placering av industribyggnader och andra anläggningar. Vi förutsätta, att ett detaljerat förslag till en ombyggnad uppgöres, innan några definitiva beslut om ombyggnad fattas.

Beträffande möjligheten att förse sträckan Kimstad—Finspång med 3-skenespår så gäller samma reservation som ovan. Man måste noga undersöka, hur spårssystemen skulle kunna göras och om det över huvud taget är utförbart. Att på våra omfattande och ganska komplicerade spårssystem lägga in kurvor och växlar för 3-skenespår och sedan underhålla och sköta dessa bangårdar frukta vi skulle medföra oöverstigliga svårigheter och kostnader.

Vår inställning till spårviddsfrågan är den, att det torde vara enklast att bibehålla den nuvarande spårvidden men i stället använda en liten bråkdel av det kapital, som en omläggning skulle kräva, för att kraftigt *utöka antalet tillgängliga överföringsvagnar*. På järnvägsstationer och vid industriernas magasin bör anordnas spårssystem på olika höjd, så att man från magasinens golvplan kan lasta på en vanlig smalspårig vagn eller på en normalspårig vagn placerad på en överföringsvagn utan höjdskillnad. Detta låter sig ganska bekvämt göra och vi planera för närvarande att lägga spårssystemet vid vårt under uppförande varande nya pappersbruk i Skärblacka på detta sätt.»

## 2. Mellersta Östergötlands järnvägs trafikområde.

*Vadstena stad* har i skrivelse den 24 januari 1946 till kommittén framfört vissa önskemål rörande förbättring av järnvägskommunikationerna. Skrivelsen har i huvuddrag följande lydelse:

»Det har under det senaste decenniet tid efter annan framförts beklaganden från småindustriellt håll, att Vadstena saknar normalspårig järnväg. De fördyrande, tidsödande

och i viss mån godsförstörande omlastningarna i Fågelsta ha utgjort ett bestämt hinder för stadens utveckling i industriellt och därmed i andra avseenden. Vi eftersträva givetvis ej att förvandla Vadstena till en industristad — det förbjuder dess historia och tradition — men det finns dock en hel del smärre fabrikationer, som kunna tänkas hit förlagda, utan att miljön för den skull vanhelgas. Sålunda förlades hit i fjol en pumpindustri, som för närvarande sysselsätter cirka 30 man och är ämnad att utvidgas, och flera andra ha hört sig för angående tomtförhållanden m. m. Men i regel stranda underhandlingarna på kommunikationerna, framförallt beträffande godstransporterna. Att tillgripa ett system, som redan nu ofta praktiseras att för undvikande av omlastning i Fågelsta transportera godset till och från Vadstena per lastbil anse vi i längden ej hållbart och därtill oekonomiskt. Bättre och dessutom mer tidsbesparande vore givetvis, att transporterna via Fågelsta kunde utan omlastningar obehindrat fortsätta fram till Vadstena.

Den mängd vagnslastgods, som under år 1944 omlastades i Fågelsta från och till Vadstena utgjorde sammanlagt 9 242 ton representerande efter en omlastningsavgift av 9 öre per 100 kg ett belopp på 8 318 kronor. Orsaken till denna jämförelsevis höga omlastningskvantitet är delvis att söka däri, att någon spannmåls- eller gödningstransport till Norrköpings hamn på grund av kriget ej kunnat försiggå i normal utsträckning. Emellertid står det ju klart att allt eftersom Vadstena stad kan tillföras småindustrier, så komma dessa siffror väsentligt att överskridas. Vadstenabygdens rikt utvecklade näringsliv på jordbrukets område utgör ytterligare en borgen härför. Tillkomsten av ett bredspårigt järnvägsnät skulle sålunda i hög grad stimulera den samhälleliga utvecklingen i staden och orten. Vi tillåta oss i detta sammanhang citera vad som av Eder anförts i Betänkandet del 1 kap. V, där det bland annat heter:

'För öppnandet av nya områden för industri och handel och därmed för bebyggelsens utveckling hava järnvägarna skapat goda förutsättningar. En i många avseenden likartad höjning av en bygds ekonomiska livsduglighet åstadkommes genom en mera väsentlig förbättring av en redan befintlig järnväg. Det är att förvänta, att en sådan genomgripande förbättring av en järnvägsförbindelse, som en ombyggnad innebär, kan komma att väsentligt stimulera den omkringliggande bygdens utveckling. Den förbättrade transporttjänsten och bortfallet av omlastningen torde skänka produktionen och handeln större utvecklingsmöjligheter till gagn icke blott för bygden utan även för landet i dess helhet.' Vi instämma helt i ovanstående synpunkter.

Det synes oss som tre alternativ kunde tänkas i fråga om omläggning till normalspårig bredd, dels av permanent och dels av provisorisk art. Ett tvåårsigt normalspår vore givetvis det mest önskvärda, men om, såsom av Eder antyddes vid vårt ovan nämnda sammanträffande, detta skulle få till följd, att det nuvarande smalspårssystemet Linköping—Fågelsta skulle sönderbrytas och bandelen Vadstena—Hästholmen nedläggas, då anse vi oss ej vilja medverka till en sådan lösning. Av återstående två alternativ, antingen en tredje räls eller s. k. överföringsvagn, ser staden helst att det förstnämnda blir förverkligat. Dels erbjuder detta mera stabilitet, är mer framtidsbetonat och i det långa loppet billigare. Enär avståndet Vadstena—Fågelsta är relativt litet, 10 km, och enär såvitt vi ha oss bekant det av järnvägsbolaget ägda markutrymmet utmed banvallen är tillfyllest för anläggande av en tredje räls, bli ju engångskostnaderna högst reducerade. Bangårdsutrymmena i Vadstena, Aska och Fågelsta torde emellertid ej i nuvarande storlek medge en dylik utbyggnad.

Om detta föreslagna andra alternativ ej skulle anses kunna komma till utförande an hålla vi, att systemet med överföringsvagnar tages under övervägande. Vid provresa med dylik vagn utmed den ifrågasatta bandelen har det visat sig, att banans fria rum tillåter en högt lastad vagns framförande å överföringsvagn. Dessutom medger banvallen i dess nuvarande skick det höga axeltryck, som en fullt lastad överföringsvagn åstadkommer.

På grund av de synpunkter, som ovan anförts, få vi härmed å Vadstena stads vägnar anhålla, att 1943 års järnvägskommitté måtte taga under överbägande anläggande av en tredje räls utmed bandelen Fågelsta—Vadstena, eller om detta ur praktiska och ekonomiska synpunkter skulle visa sig ofördelaktigt medverka till tillkomsten av s. k. överföringsvagnar att anslutas från normal- till smalspårigt järnvägsnät.»

*Borensbergs glasbruk* tillverkar buteljer och damejeanner till en sammanlagd vikt av omkring 800 ton per år. De färdiga produkterna försändas så gott som helt på järnväg men råvarorna tagas till icke obetydlig del på båt. Vid järnvägsbefordran och särskilt vid omlastningar kan bräckaget bli mycket stort, och det har ofta inträffat att stora partier blivit sönderslagna. För att undvika bräckage och för att påskynda transportererna anlitar företaget i stor utsträckning närmast liggande järnvägsstation (Motala) vid normalspårig bana.

*Ånghärdad gasbetong AB i Borensberg* tillverkar årligen en viktsmängd av omkring 30 000 ton ytong (lättbetong). Huvudparten av transportererna har hittills gått på järnväg men företaget räknar med att ungefär hälften av produkterna kommer att transporteras på bil, då normala förhållanden på transportmarknaden åter inträtt. Produkten är ganska känslig för bräckage vid omlastning.

*AB Elektrolux, Holmsbruk, Motala*, tillverkar kylskåp och stålredningar till en sammanlagd vikt av omkring 7 500 ton per år, vartill kräves råvaror och förbrukningsartiklar till en sammanlagd vikt av omkring 10 000 ton. Transporterna ske huvudsakligen med järnväg. Företaget räknar med att under normala förhållanden cirka 15 procent av transportererna komma att gå på bil. Emballagekostnaderna äro högst betydande och uppgå till omkring 1 miljon kronor per år, vilket delvis förklaras av att kylskåp och andra produkter, som skola exporteras, kräva mycket solid skyddsförpackning. I fråga om förbättrade järnvägstransporter anför företaget följande:

»Det skulle vara av stort värde för oss, om hela bansträckan Motala—Linköping lades om till normalspår, då våra transporter till Stockholm och östra Sverige kunde ske med direkta vagnar. Emellertid är en omläggning till 3-skenspår Holmsbruk—Motala även av väsentlig hjälp för oss, då vi därigenom skulle spara biltransporter till Motala C för våra exportsändningar samt andra sändningar över Motala C.»

*Svenska Chokladfabriks AB, Ljungbro*, tillverkar choklad, karameller m. m. (fabriksmärke Cloetta). Företaget meddelar, att år 1945 förbrukades omkring 18 000 ton råvaror och andra förnödenheter, medan produktionen uppgick till omkring 9 000 ton. Av förnödenheterna till fabriken transporterades 5 000 ton per järnväg (närmaste järnvägsstation Gullberg), 3 000 ton per båt (Göta kanal) och något mer än 10 000 ton per bil. Produkterna sändas så gott som uteslutande med järnväg. Emballagekostnaderna äro betydande, men å andra sidan är bräckaget vid järnvägsbefordran ringa. Bolaget anför såsom en väsentlig olägenhet vid järnvägsbefordran de tidsförluster, som uppstå vid omlastningen av vagnslastgoods och nämner en rad exempel på långa transporttider, såsom för sändningar till Halmstad (328 km), vilka tagit ända till 7 å 13 dagar i anspråk. Orsaken till dessa otillfredsställande förhållanden uppgives vara svårighet att under vissa tider vid omlastningsstationerna erhålla normalspåriga vagnar. Bolaget är av dessa skäl angeläget om att järnvägsförbindelserna förbättras, vilket till en del skulle kunna ske genom att omlastningen påskyndades och normalspåriga vagnar funnes tillgängliga i tillräckligt antal. En annan åtgärd ägnad att förbättra fabriken transport-situation vore att anlägga ett förbindelsespår mellan Gullbergs station och fabriken (cirka 4 km). Särskilt stor betydelse skulle ett dylikt spår få om Mellersta Östergötlands järnväg ombyggdes till normalspår.

*AB Nordiska möbelfabriken, Ödeshög*, tillverka möbler och tunnor. Företaget anför att omlastningen mellan smalspårigt och normalspårigt järnväg medför tidsutdräkt

och risk för bräckage. Möblerna äro mycket skrymmande och de smalspåriga vagnarna ha begränsad lastkapacitet. Normalspåriga järnvägsvagnar ha däremot väsentligt större rymd. En anordning med treskenspår mellan Ödeshög och Hästholmen skulle betydligt förbättra företagens möjligheter till utvidgad produktion.

Ödeshögsverken AB tillverkar gjutgoods, järnkonstruktioner och transportanordningar till en sammanlagd viktmängd av omkring 1 000 ton årligen, samt därjämte samma tonantal i material från olika leverantörer eller sammanlagt 2 000 ton per år med en total fraktkostnad av cirka 100 000 kronor per år. Transporterna företagas huvudsakligen med järnväg, men företaget räknar med att i större omfattning använda sig av lastbilstransporter för att undvika tidsödande omlastningar. Vid brådsakande sändningar transporteras godset redan nu med lastbil till närmaste station med normalspårig järnväg. Ur företagets synpunkt angives treskenspår å sträckan Hästholmen—Ödeshög vara den lämpligaste lösningen på bygdens transportproblem.

### 3. Norrköping—Söderköping—Vikbolandets järnvägs trafikområde.

C. J. Lundbergs läderfabriks AB i Valdemarsvik framställer läder, limläder, handskar m. m. och är ett av landets största företag i branschen. De färdiga produkterna sändas även under normala förhållanden huvudsakligen på järnväg medan däremot cirka 30 procent av förbrukningen av oberedda hudar och kemikalier tagas på båt liksom allt stenkol, kalk och salt. Företaget nämner, att vid järnvägstransporter uppstå ofta avsevärda förseningar genom godsanhopningar vid omlastningsstationerna, vilket många gånger medför stora svårigheter för driftens kontinuerliga upprätthållande. Under den varma årstiden medföra långvariga transporter avsevärd kvalitetsförsämring å saltade hudar och skinn, vilka äro särskilt känsliga för värme. En eventuell ombyggnad av järnvägen Valdemarsvik—Norrköping skulle därför medföra en högst avsevärd förbättring i fråga om transportmöjligheterna och medgiva ett mera effektivt utnyttjande av produktionsapparaten.

Gusums bruk och fabriks AB tillverkar metallduk, kortvaror, blyxtlås m. m. För sina leveranstransporter anlitar bruket huvudsakligen järnväg med i de flesta fall A. S. G. såsom speditör. När biltrafiken återigen kommer i gång i full utsträckning kommer emellertid en stor del av exportgodset att expedieras per bil till Stockholm och Göteborg. Transporter av råmaterial till bruket sker per järnväg, varvid omlastning måste ske från S. J. till smalspårig järnväg vid Kimstad.

## Några data angående icke förverkligade järnvägsplaner i Småland och Östergötland.

*Nybro—Karlslunda (Påryd)* 23·4 km, 1 435 mm spårvidd. Ansökan om koncession avslogs år 1905.

*Läckeby—Alsterbro*, 30·4 km, 891 mm spårvidd, erhöill koncession år 1901. Planerna på denna järnväg framfördes av Kalmarintressen såsom en motåtgärd till den något år tidigare koncessionerade Mönsteråsbanan.

*Målerås—Mönsterås*, 63·3 km, 600 mm spårvidd. Den planerade järnvägen var en förelöpare till Mönsteråsbanan. Då besked under hand erhöills att koncession på en så relativt lång järnväg med den ifrågasatta ringa spårvidden icke kunde erhållas, återtogs ansökan år 1895.

*Alsterbro—Älgkult*, 25·4 km, 891 mm spårvidd. Ansökan om koncession ingavs av intressenter i Kalmar—Berga och Mönsterås järnvägar såsom ett motdrag mot planerna på att utsträcka järnvägen Oskarshamn—Ruda till Älgkultsby. Ansökan avslogs år 1917.

*Förlösa—Knivvingaryd*, 34·0 km, 891 mm spårvidd. Ansökan om koncession ingavs år 1919 av intressenter i Kalmar—Berga järnväg. Ansökan återtogs sedermera.

*Finsjö—Mönsterås*, 20·0 km, 891 mm spårvidd. Ansökan om koncession blev avslagen år 1904 i samband med beviljandet av koncession för järnvägen Ruda—Oskarshamn.

*Skorpetorp—Emsfors*, 8·6 km, 891 mm spårvidd, koncession erhöills år 1907.

*Kräksmåla—Ruda—Oskarshamn*, 57·9 km, 891 mm spårvidd, koncessionsansökan avlämnad år 1898, återkallad 1900.

*Ruda—Sävsjöström*, 51·8 km, 891 mm spårvidd, ansökan om koncession avslogs år 1909.

*Lillsjödal—Sävsjöström*, 49·2 km, 1 435 mm spårvidd, koncession erhöills år 1877.

*Lillsjödal—Fågelfors*, 9·9 km, 891 mm spårvidd, koncession erhöills år 1891.

*Berga—Lillsjödal—Fagerhult—Åseda*, 47·1 km, 891 mm spårvidd, koncession erhöills år 1909.

*Berga—Kristdala*, 25·6 km, 891 mm spårvidd, koncessionerad år 1914.

*Fagerhult—Åseda*, 20·0 km, 891 mm spårvidd, ingick i den år 1869 beviljade koncessionen för järnvägen Mönsterås—Fagerhult—Åseda.

*Fagerhult—Triabo*, 13·6 km, 891 mm spårvidd. Koncession begärdes av styrelsen för Mönsteråsbanan och beviljades år 1914.

*Fagerhult—Virserum*, 24·6 km, 891 mm spårvidd. Intressenter i Mönsteråsbanan erhöillo koncession år 1918.

*Sävsjöström—Lamhult*, 60·6 km, 1 435 mm spårvidd, koncession erhöills år 1882.

*Brittatorp—Moheda*, 28·1 km, 891 mm spårvidd, ansökan om koncession år 1918.

*Hultsfred—Fagerhult—Målerås—Emmaboda*, 1 435 mm spårvidd, koncession begärdes år 1905 men ansökan återkallades senare. För planerna på denna järnväg arbetade intressenter i f. d. Östra Centralbanan samt representanter bland annat för Karlskrona stad.

*Järnforsen—Virserum*, 13·6 km, 891 mm spårvidd, avslag på koncessionsansökan år 1917.

*Vetlanda—Eksjö*, 28·9 km, 1 435 mm spårvidd, koncession år 1876.

*Eksjö—Kisa*, 69·7 km, 891 mm spårvidd, ansökan om koncession år 1897, återkallad år 1898.

*Kisa—Västervik*, 78·2 km, 1 435 mm spårvidd, koncession erhållen år 1918.

*Kisa—Österbymo*, 34·8 km, 1 435 mm spårvidd, intressenter i f. d. Östra Centralbanan erhöilo koncession år 1916.

*Trands—Österbymo*, 37·5 km, 891 mm spårvidd, ansökan om koncession avslogs.

*Storebro—Oskarshamn*, 55·0 km, 1 435 mm spårvidd, ansökan om koncession avlämnades år 1916 av intressenter i f. d. Östra Centralbanan.

*Oskarshamn—Västervik*, 891 mm spårvidd. Planerna på denna järnväg hade år 1907 kommit så långt att stakning och kostnadsberäkningar förelågo. Sträckningen följde i stort sett kusten och berörde orterna Misterhult, Blankaholm och Vestrum. Vid Verkebäck skulle anknypning vinnas till järnvägen Västervik—Hultsfred. På grund av svårighet att uppdriva erforderligt kapital kunde projektet icke genomföras.

*Norrköping—Valdemarsvik—Gamleby—Almvik—Ankarsrum—Hultsfred*, 212 km, 891 mm spårvidd. Koncession erhöills år 1873 men fick förfalla.

*Valdemarsvik—Gamleby*, 46·6 km, spårvidd 891 mm, koncession erhöills år 1915.

*Linköping—Grebo—Gamleby—Västervik*, 113·7 km, 1 435 mm spårvidd, koncession år 1874.

*Linköping—Ulrika—Österbymo*, 82·1 km, 891 mm spårvidd, koncession erhöills år 1912.

*Söderköping—Gropviken*, 27·7 km, 891 mm spårvidd, avslag å koncessionsansökan.

*Ringstorp—Söderköping—Mem*, 30·8 km, 891 mm spårvidd, erhöill koncession år 1906.

*Maspelösa—Borgs villastad (Norrköping)*, 57·4 km, 891 mm spårvidd, avslag lämnades år 1898 på ansökan om koncession.

*Maspelösa—Skärblacka*, 35·4 km, 891 mm spårvidd, koncession erhöills år 1907.

*Vadstena—Hygnestad*, 13·3 km, 891 mm spårvidd, koncession erhöills år 1915.

*Motala—Prästköp*, 47·8 km, 891 mm spårvidd, koncession erhöills år 1899.

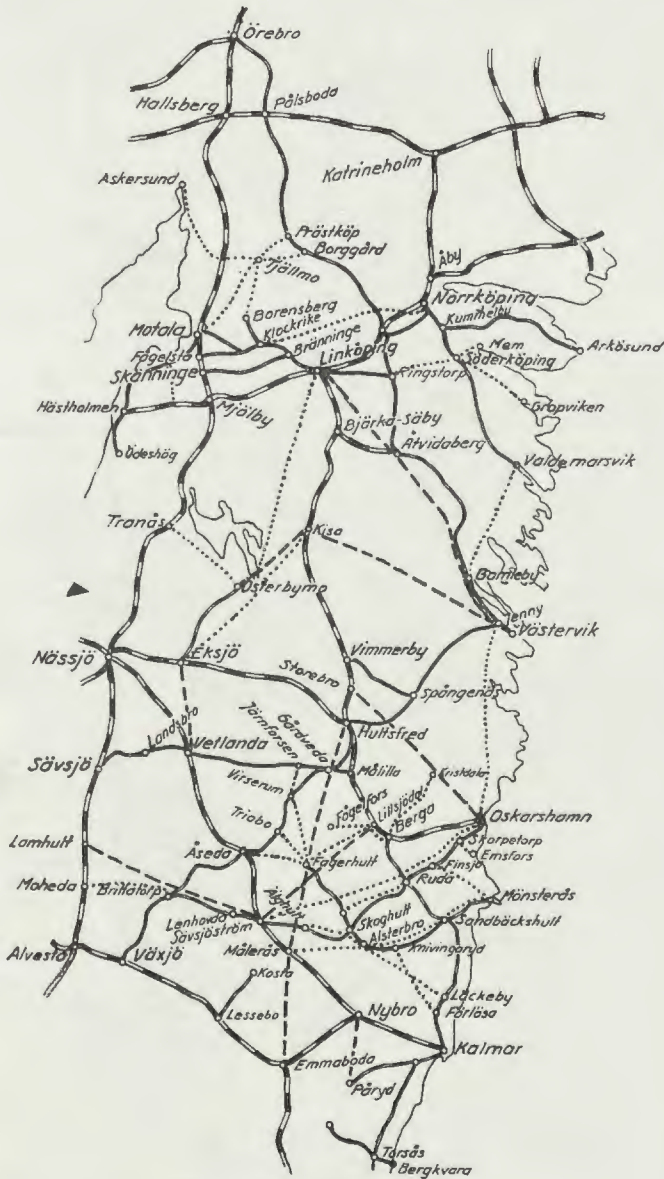
*Motala—Bjälbo*, 22·4 km, 891 mm spårvidd, koncession erhöills år 1915.

*Borensberg—Tjällmo*, 21·2 km, 891 mm spårvidd, koncession erhöills år 1915.

*Borggård—Godegård—Askersund*, 53·6 km, 891 mm spårvidd. För detta projekt arbetade bland annat intressenter i Norra Östergötlands järnväg. Planerna avancerade så långt att koncession erhöills år 1910. Det förelåg även planer på att vidare utbygga denna järnväg från Askersund till Gårdsjö eller Timmersdala och på så sätt sammanknyta de smalspåriga järnvägsnäten i Östergötland och Västergötland.



# Karta över planerade järnvägar i östra Småland och Östergötland.



- Befintliga normalspåriga järnvägar
- " " smalspåriga " "
- - - Planerade normalspåriga " "
- · · " " smalspåriga " "

Fig. 2.

## Järnvägar och huvudlandsvägar i östra Småland och Östergötland.

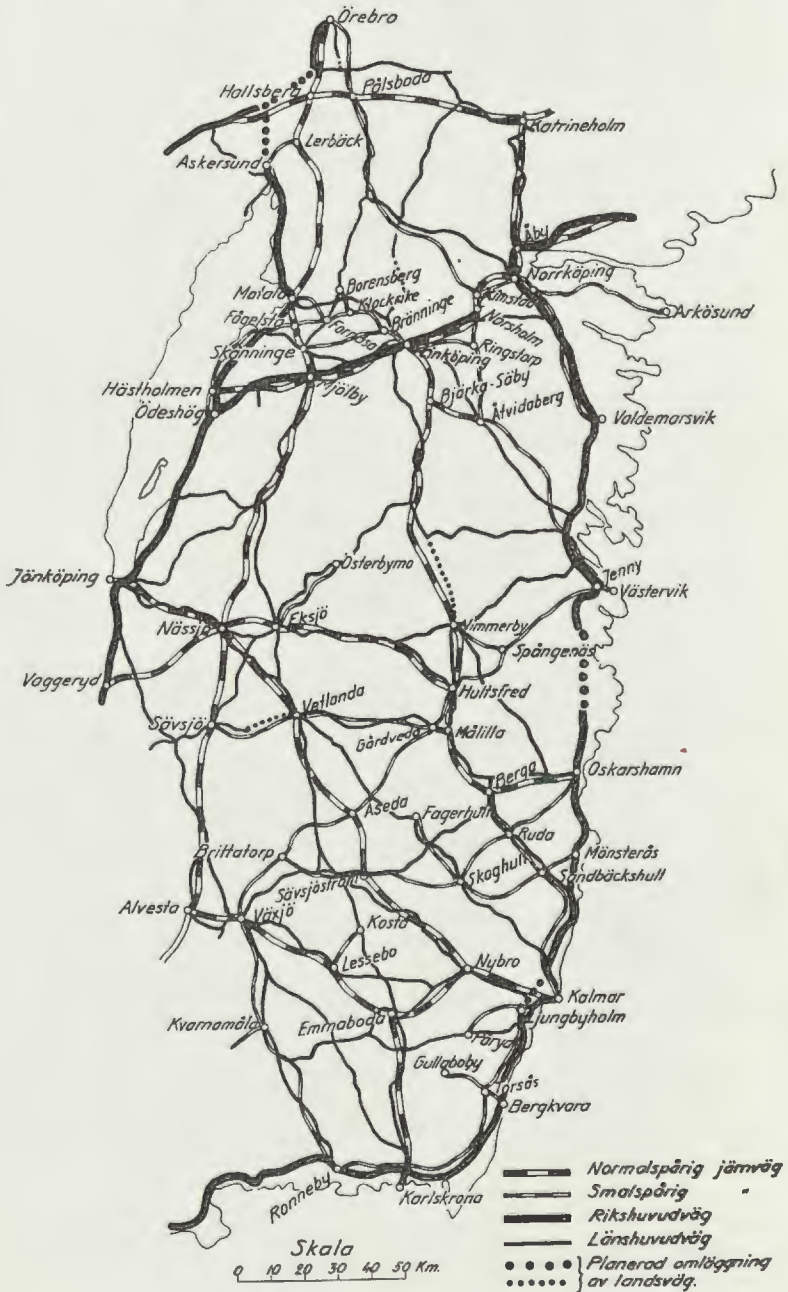


Fig. 3.



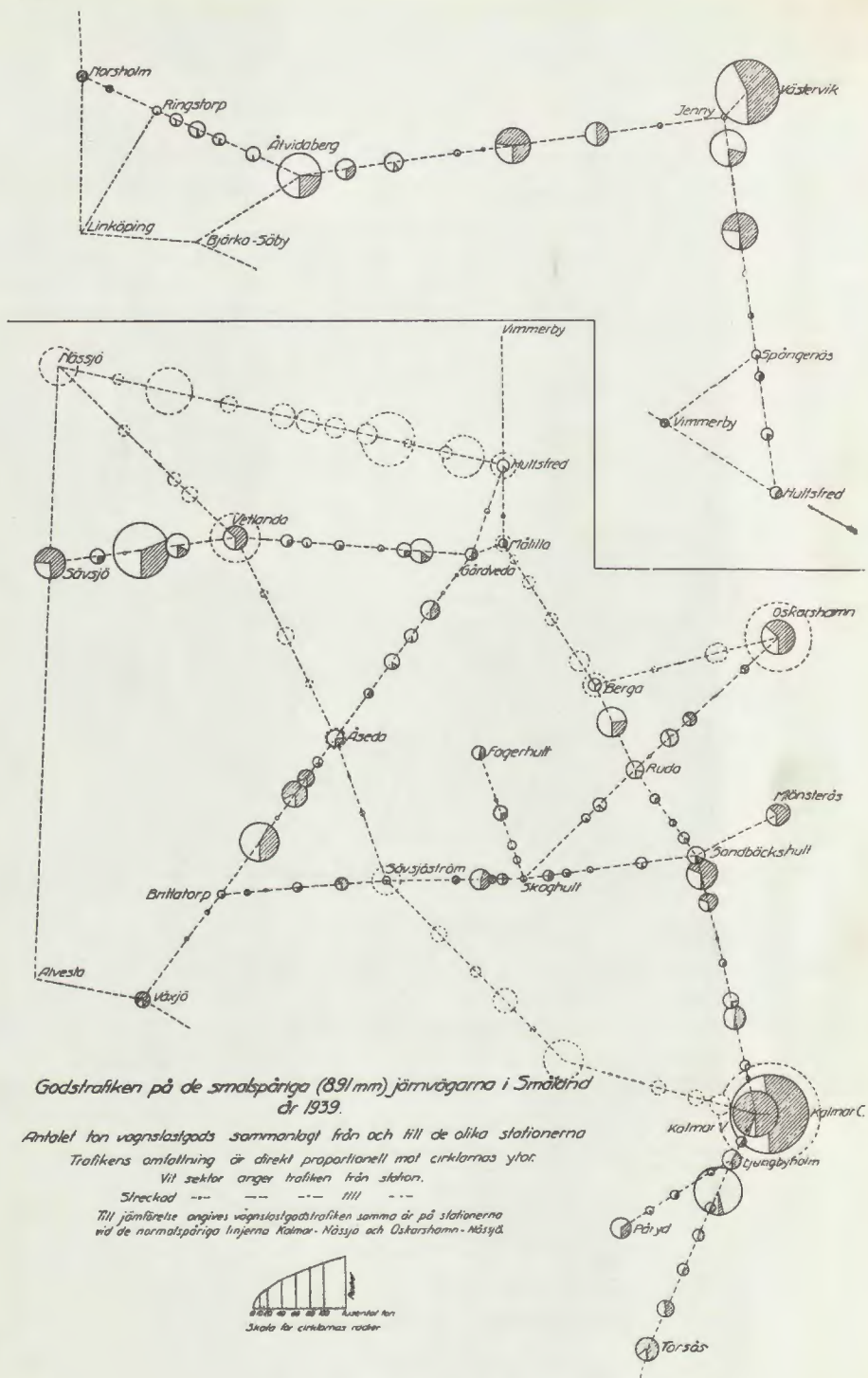


Fig. 5.

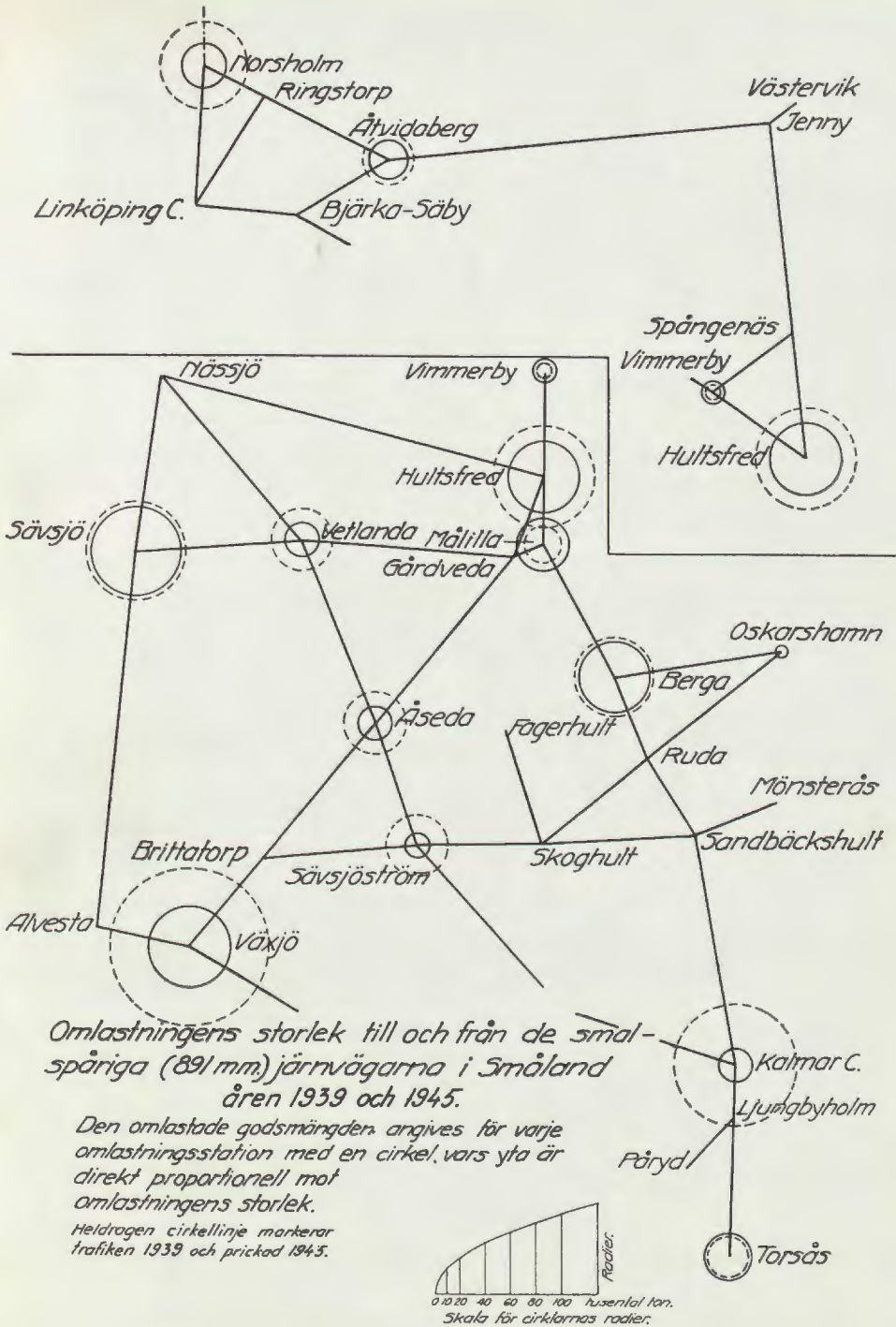


Fig. 6.

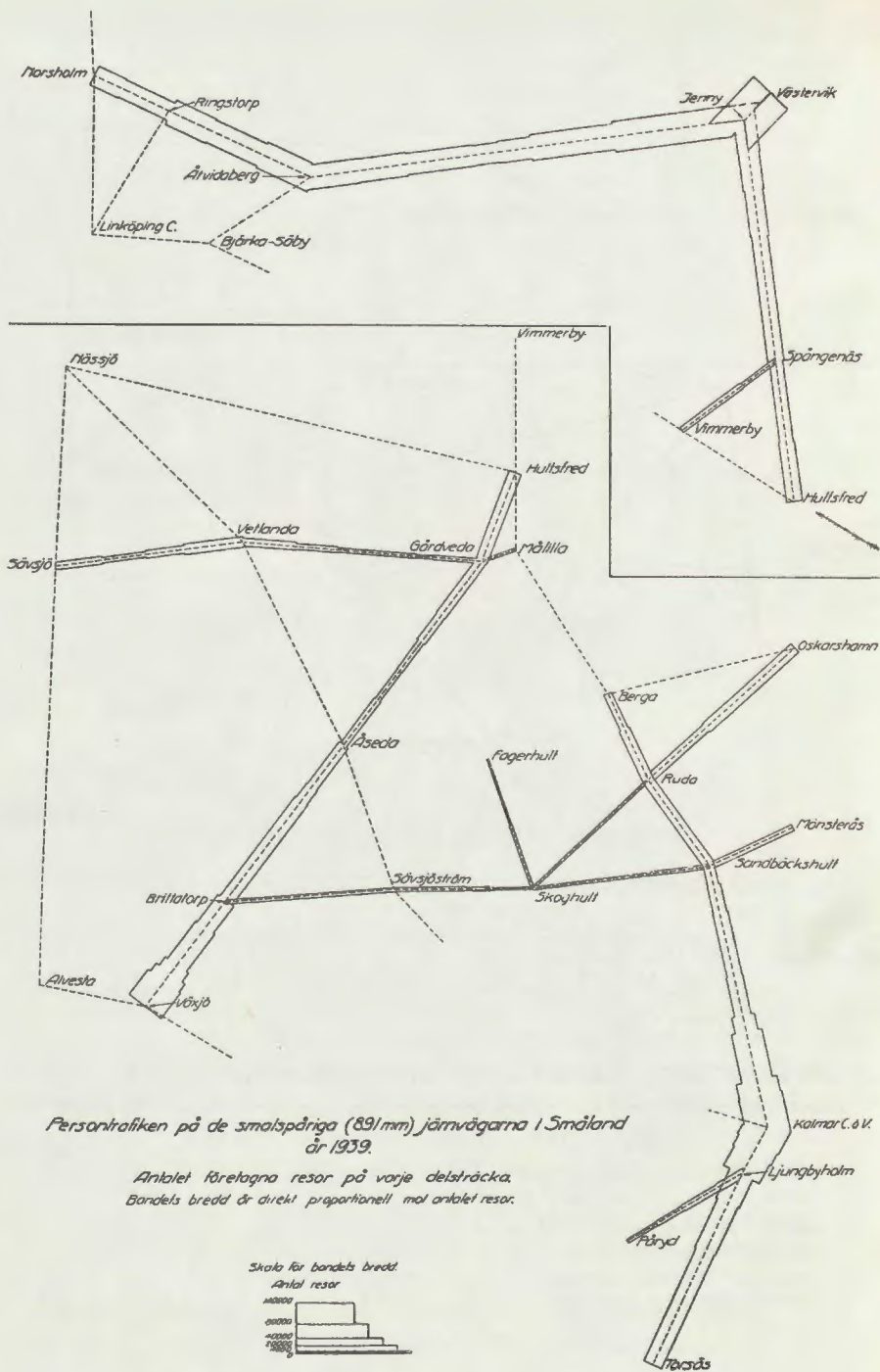
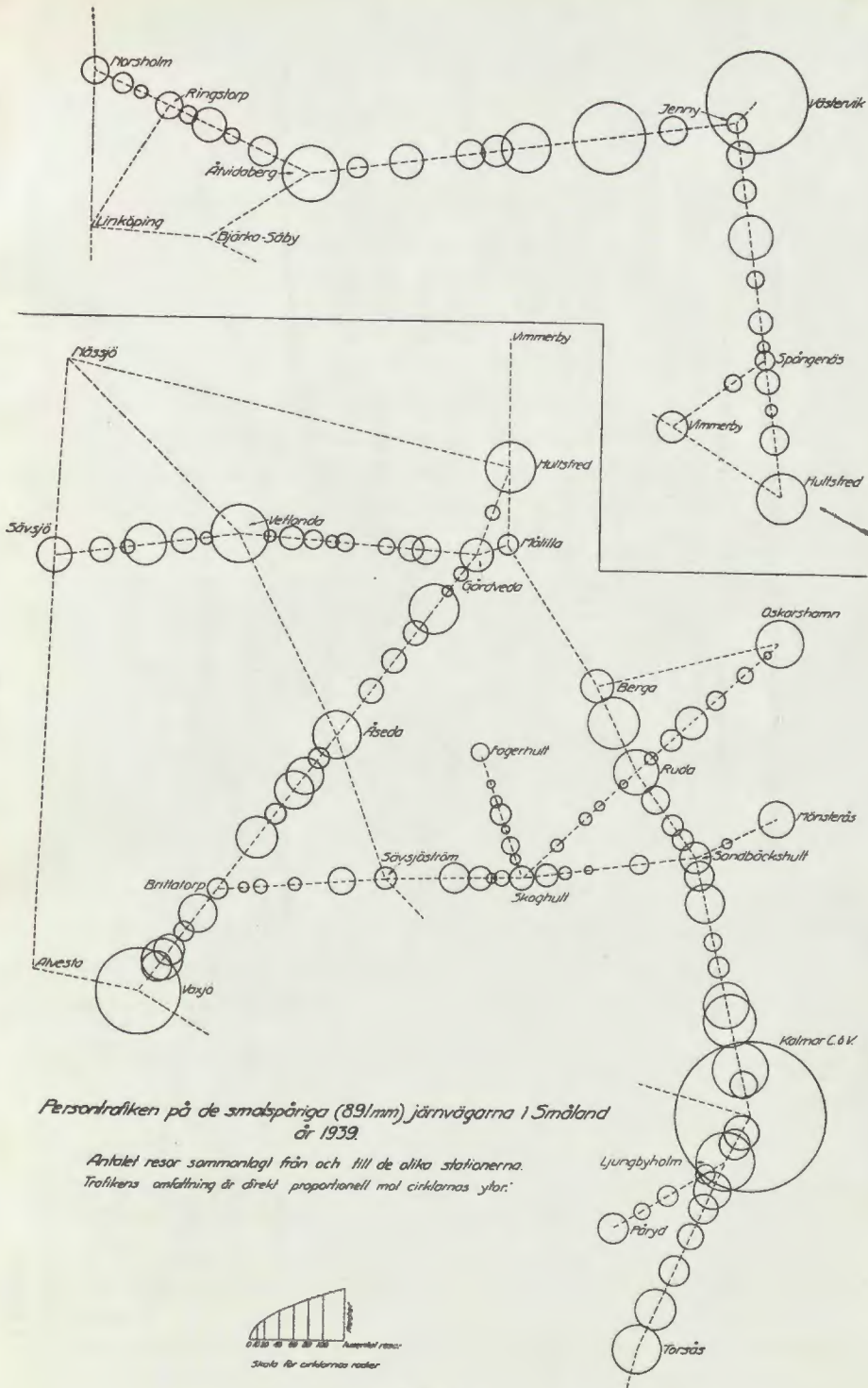


Fig. 7.



Persontrafiken på de smalspåriga (891mm) järnvägarna i Småland år 1939.

Antalet resor sammanlagt från och till de olika stationerna.  
 Trafikens omfattning är direkt proportionell mot cirkelns yta.

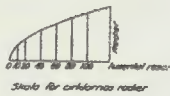


Fig. 8.



Godstrafiken på de smalspåriga (891mm) järnvägarna i Östergötland år 1939.

Andelen ton vagnslast gods sammanlagt från och till de olika stationerna  
Trafikens omfattning är direkt proportionell mot cirkelns yta  
Vil sektorer anger trafikens från station  
Streckad ..... till .....

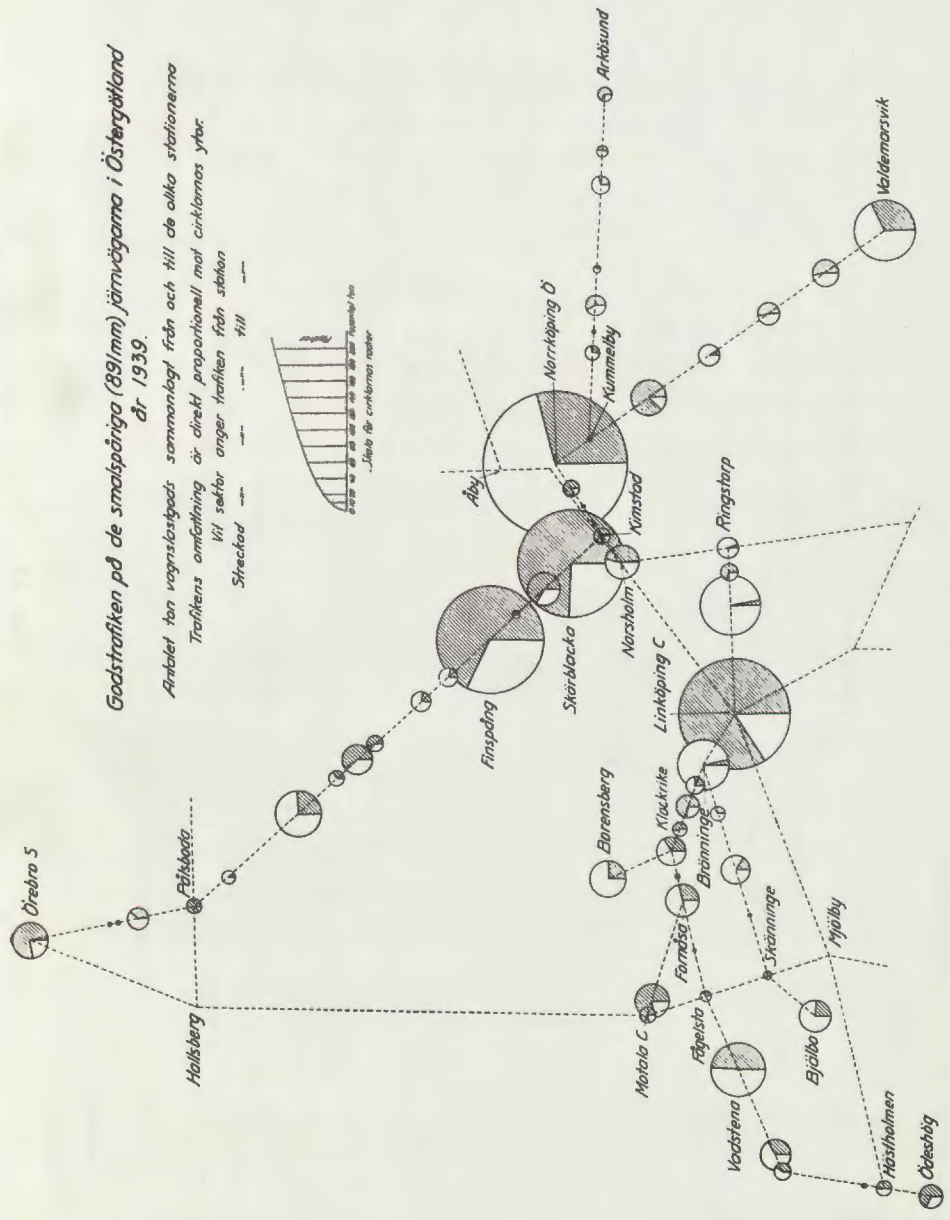


Fig. 10.

*Fersantrafiken på de smalspåriga (891mm) järnvägarna i Östergötland år 1939.*

*Arbetelet för företagna resor på varje delsträcka.  
Benedets bredd är direkt proportionell mot antalet resor.*

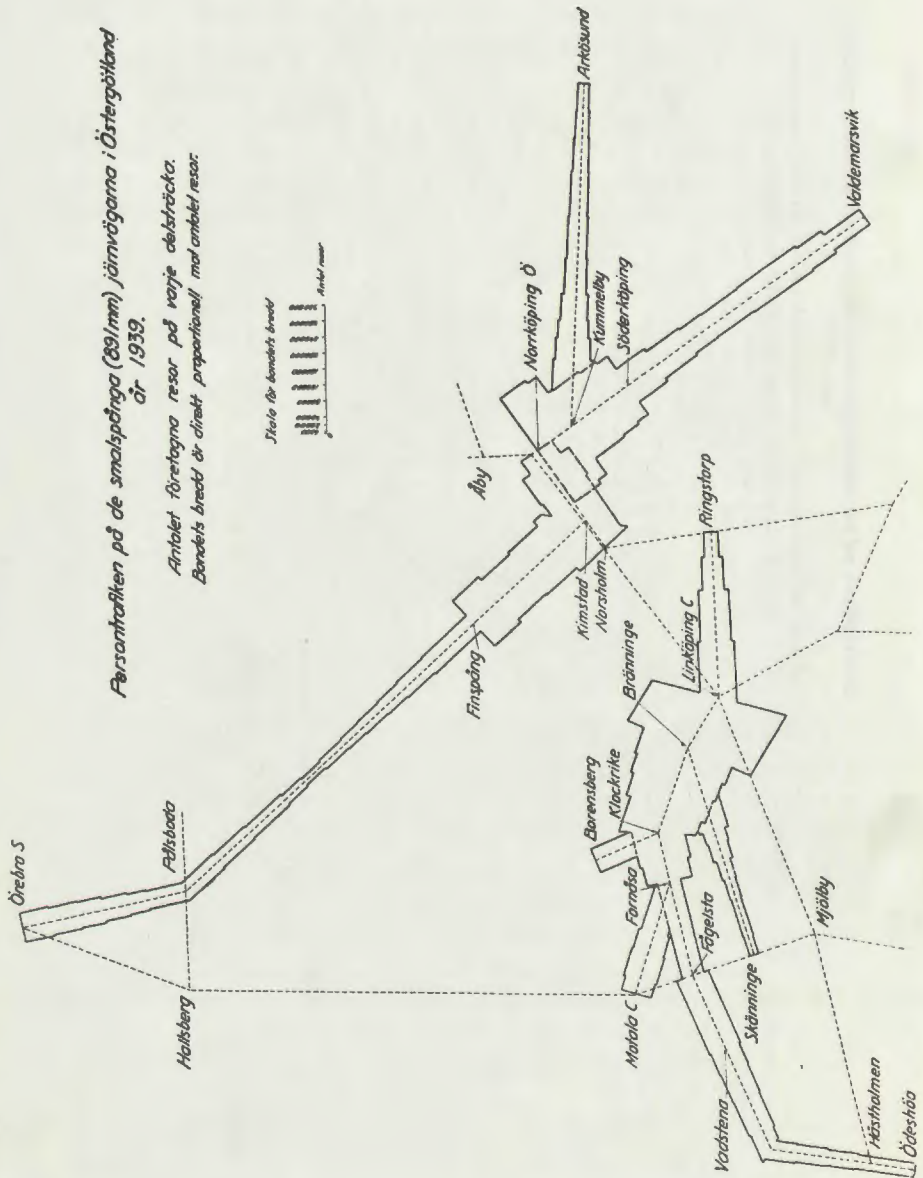


Fig. 11.



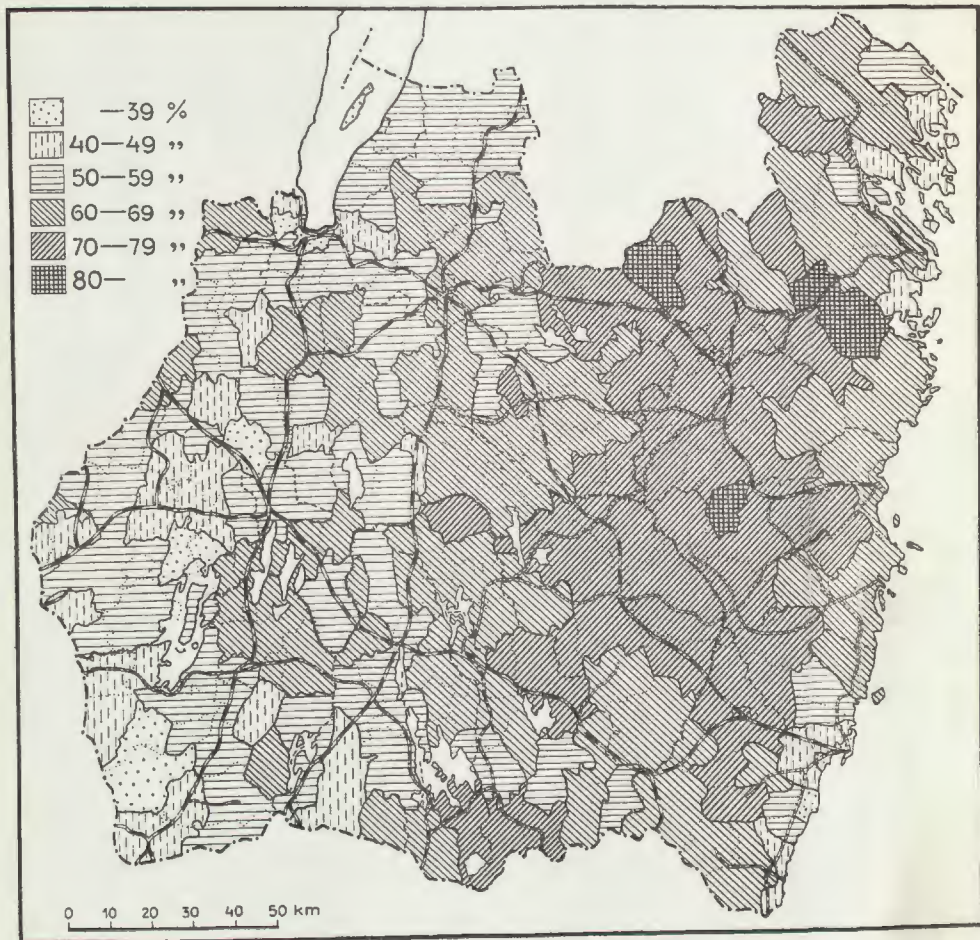


Fig. 13. Skogsmarksarealen i Småland i procent av hela landarealen, sockeravis, enligt jordbruksräkningen år 1937.

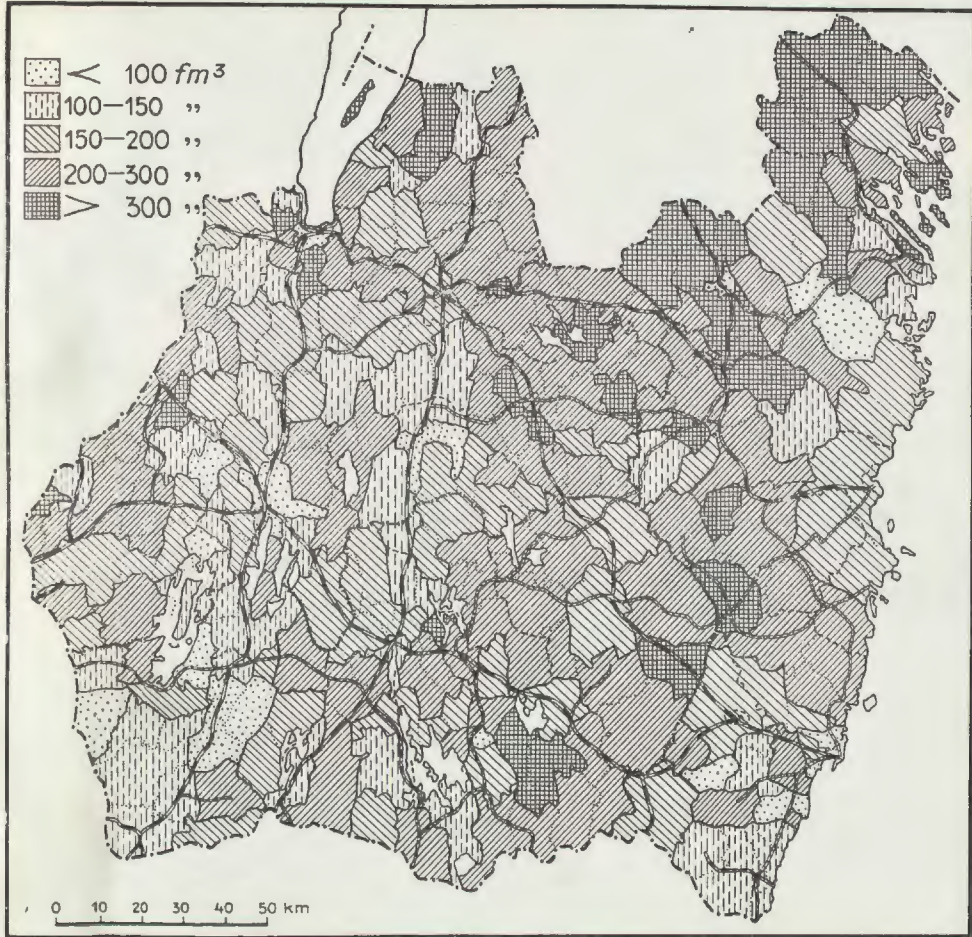


Fig. 14. Den totala avsaluavverkningen i Småland sockenvis i  $m^3$  fast mått per  $km^2$  skogsmark enligt primärmaterielet till Statistiska centralbyråns skogsavverkningsstatistik för år 1937.

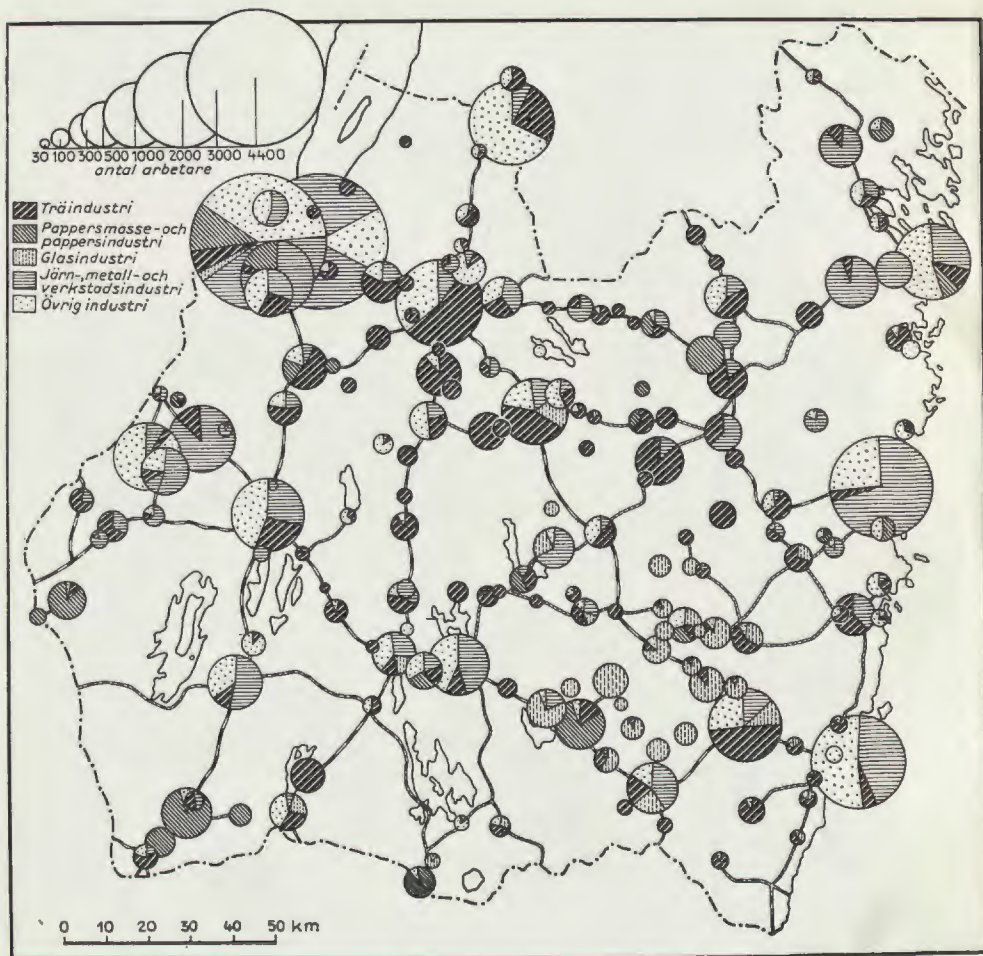


Fig. 15. Industriorter i Småland med minst 30 arbetare. Kartan är uppgjord på grundval av primärmaterialet till Kommerskollegii industristatistik för år 1944. Tändsticksindustrien har inräknats under »övrig industri».

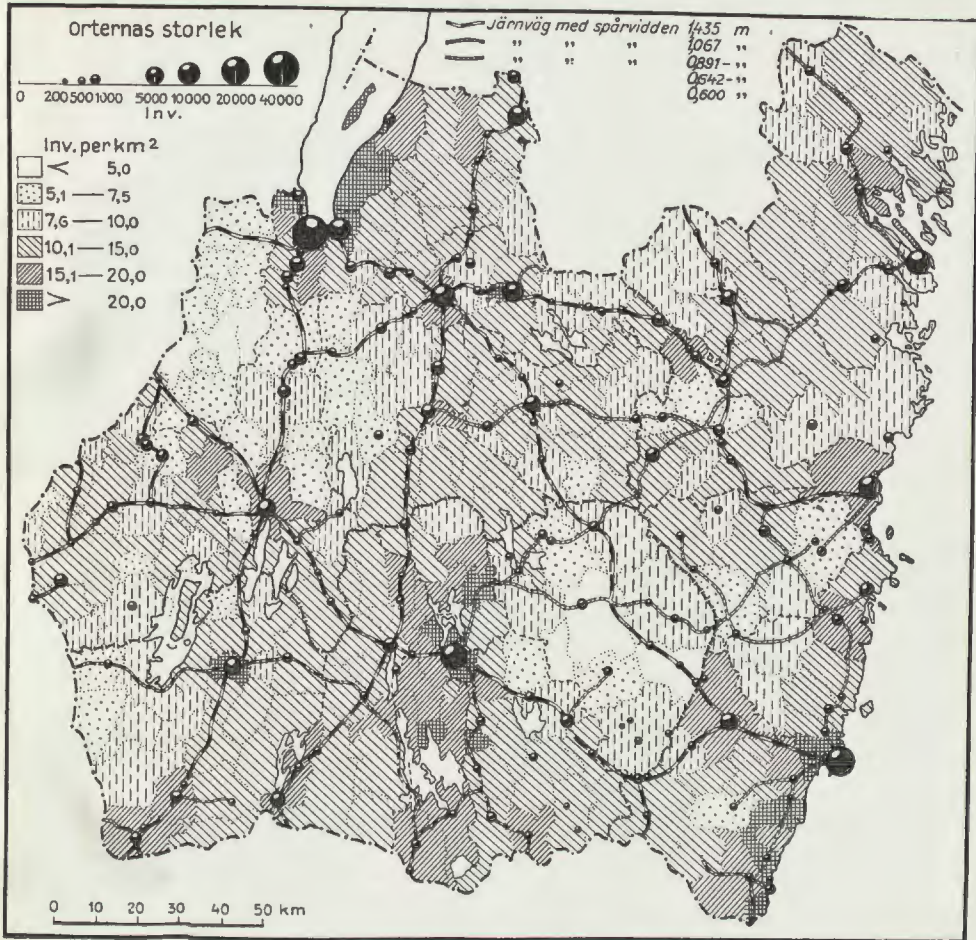
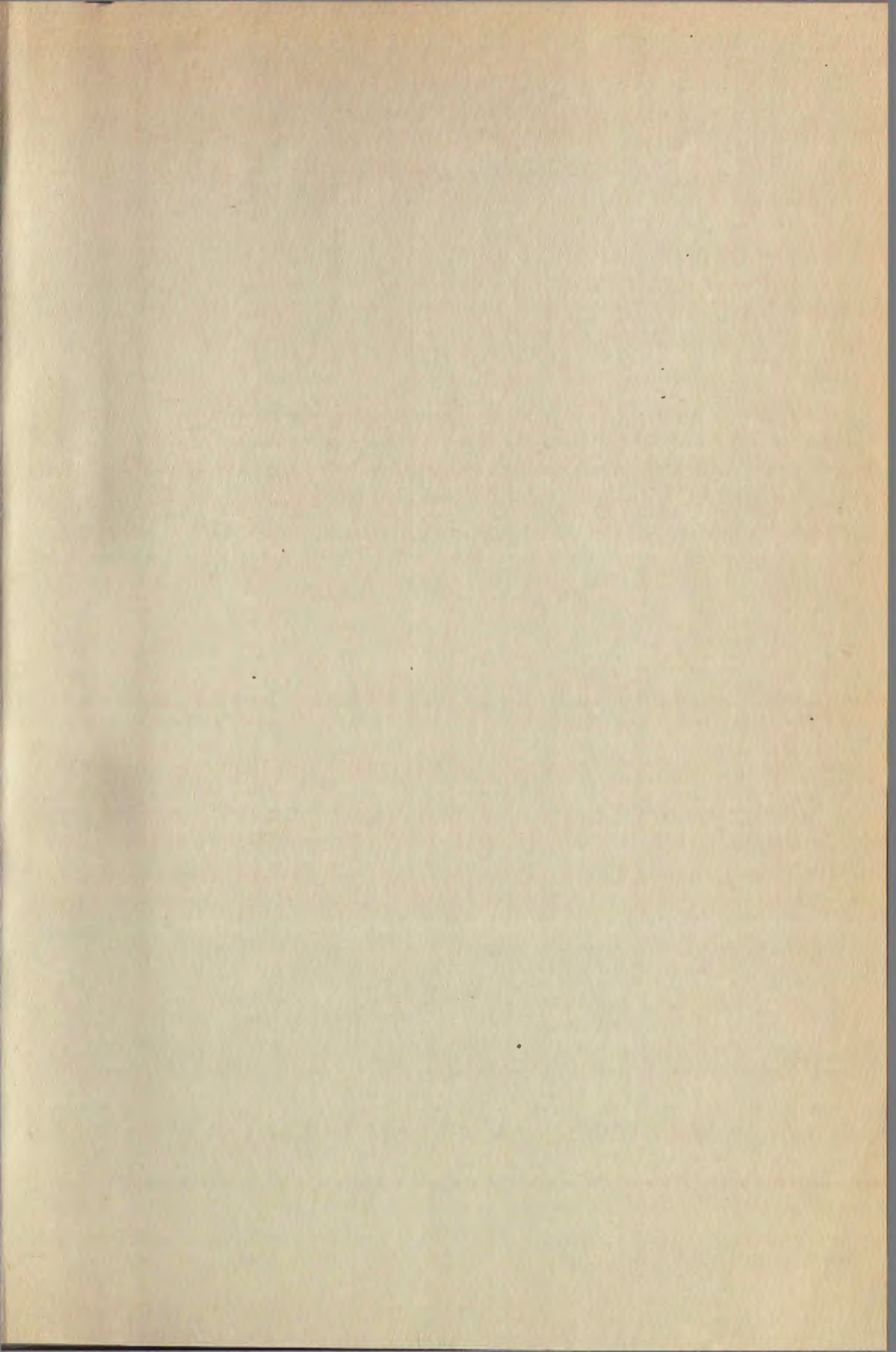


Fig. 16. Befolkningskarta över Småland 1940. Tätorterna äro inlagda efter W. William-Olsson: Ekonomisk-geografisk karta över Sverige. Tätorterna äro icke medtagna vid beräkningen av invånarantalet per km<sup>2</sup>. Detta avser sålunda den rena landsbygdens folktäthet per km<sup>2</sup> land.



Iduns tryckeri, Esselte ab. Stockholm 1948  
717079



# Statens offentliga utredningar 1948

## Systematisk förteckning

(Siffrorna inom klammer beteckna utredningarnas nummer i den kronologiska förteckningen.)

### Allmän lagstiftning. Rättsskipning. Fångvård.

Betänkande med förslag till ändrad butikstängningslagstiftning. [3]  
Markutredningen. 1. Betänkande med förslag till vissa ändringar i expropriationslagstiftningen. [4]

### Statsförfattning. Allmän statsförvaltning.

### Kommunalförvaltning.

### Statens och kommunernas finansväsen.

### Politi.

Parlamentariska undersökningskommissionen ang. flyktigärenden och säkerhetstjänst. 3. Betänkande ang. säkerhetstjänstens verksamhet. [7]

### Nationalekonomi och socialpolitik.

### Hälsa- och sjukvård.

### Allmänt näringsväsen.

Elkraftutredningens redogörelse nr 2: 6-7. Redogörelse för detaljdistributörerna samt deras råkraftkostnader och priser vid distribution av elektrisk kraft. Jönköpings län och Kronobergs län. [6]

### Fast egendom. Jordbruk med binärningar.

Betänkande med förslag rörande organisation och avlöningsförhållanden m. m. vid lantmäteristyrelsen och länslantmäterikontoren. [1]  
Betänkande med utredning och förslag rörande organisationen av verksamheten för jordbrukets yttre och inre rationalisering. [2]

### Vattenväsen. Skogsbruk. Bergsbruk.

### Industri.

### Handel och sjöfart.

Betänkande med förslag till ny Kungl. Maj:ts förordning ang. explosiva varor m. m. [8]

### Kommunikationsväsen.

Betänkande rörande Sveriges smalspåriga järnvägar. Del 3. Smalspåriga järnvägar i Östra Småland och Östergötland. [9]

### Bank-, kredit- och penningväsen.

### Försäkringsväsen.

### Kyrkoväsen. Undervisningsväsen. Andlig odling i övrigt.

Trädgårdsundervisningen. [5]

### Försvarsväsen.

### Utrikes ärenden. Internationell rätt.