

Nr 302.

Av herr **Wagnsson m. fl.**, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående avskrivning av viss del av statslån för anläggning av järnvägar från Oskarshamn till Ruda och från Ruda till Älghult.

Med anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 162 angående avskrivning av viss del av statslån för anläggning av järnvägar från Oskarshamn till Ruda och från Ruda till Älghult få vi anföra följande:

Den åtgärd staten skulle vidtaga, om kungl. propositionen vinner riksdagens bifall, kommer i verkligheten att innebära ett tvångsoverlämnande av de av Oskarshamnsbolagen nu ägda och förvaltade järnvägarna för att tillgodose ett från konkurrenthåll framkommet krav att reglera vissa fraktsatser inom södra Kalmar län.

Det torde då i första hand böra erinras om, att de olika järnvägarnas taxor efter ingående prövning fastställas av Kungl. Maj:t. Det förhållandet, att en järnväg gärna vill reglera en grannbanas avgifter i syfte att själv tillägna sig trafik på dennas bekostnad, är i och för sig förklarlig, men bör icke medföra rätt att utöva inflytande för sådant ändamål. Den från kalmarhåll inledda aktionen är just ett försök att utnyttja det uppkomna läget i sådant syfte.

Vi önska bestämt poängtera, att det är ett staten såsom långgivare ovidkommande intresse om de uppställda fordringarna fullgöras av Kalmar eller av Oskarshamn, varför det ur rikssynpunkt vore omotiverat, om staten vidtog åtgärder i enbart för Kalmar fördelaktig riktning. Vi styrkas i denna vår uppfattning genom Kungl. Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsens uttalande i detta ärende, där det heter:

»Då borgen för statslånet i varje fall skulle erhållas, har staten i egenskap av långgivare icke någon anledning att föredraga trafikfusionen med Kalmar—Berga järnväg framför en reglering av Oskarshamnsbanornas ekonomiska ställning utan dylik fusion. Det kan därför ifrågasättas, huruvida staten bör vidtaga en sådan åtgärd som tvångsfusion för att tillgodose det av förslagsställaren angivna ändamålet att borttaga en trafikbarriär, vilket tyckes vara ett staten såsom långgivare ovidkommande intresse. Hela det enskilda järnvägsnätet har ju i övrigt sin frihet i dylikt avseende, utan att staten därmed tager befattning; och därför torde också staten hava anledning att därinnan iakttaga försiktighet i ett enstaka fall och sålunda ej begagna sin

genom statslånet givna makt på här föreslaget sätt annat än om synnerligt skäl därtill finnes. Styrelsen framhåller härvid, hurusom Oskarshamns stad och landskommunerna offrat betydliga summor för järnvägarna; och redan denna omständighet är ett allvarligt skäl för att ej mot dessa samhällens bestridande flytta järnvägarnas förvaltning till Kalmar—Berga järnväg.

Styrelsen finner sålunda sakläget vara sådant, att styrelsen saknar anledning instämma i förslaget om tvångsfusionen mellan Kalmar—Berga järnväg, och ifrågasätter, huruvida ej nedskrivning av Oskarshamnsbanornas statslån bör medgivas utan villkoret om järnvägarnas överlämnande till något Kalmar—Berga järnvägs dotterbolag.»

I övrigt giver föranstaldad utredning vid handen, att den praktiska tillämpningen av ifrågavarande banor tillerkända s. k. extra banavgifter har ringa betydelse i trafik med Kalmarbanorna. Beloppet torde, enligt bifogad bilaga I, röra sig om 2,000 å 3,000 kronor per år. Fusionssakkunniga framkastade också vid sitt besök i Oskarshamn tanken på, att Oskarshamnsbanorna, för att gå Kalmarbanorna till mötes, skulle helt slopa dessa avgifter. Det vore väl oriktigt om järnvägsförvaltningen för att gynna ett konkurrerande företag skulle efterskänka ifrågavarande belopp, helst som Kungl. Maj:ts funnit fraktavgifterna välmotiverade och dessutom medgivit liknande rätt åt c:a 95 % av landets järnvägar.

Huru Kalmar—Berga järnväg själv ämnar tillämpa dessa banavgifter framgår däraf, att den från och med den 1 juli d. å. med Kungl. Maj:ts medgivande ökar desamma, medan Oskarshamnsbanorna sänka sina. Siffervärdena i tabblån å sidan 15 i kungl. propositionen få därför i verkligheten ett annat utseende fr. o. m. nämnda dag. För övrigt uttagas extra banavgifter *särskilt för varje* av Kalmar förvaltd järnväg.

Kalmarintressets inblandning i Oskarshamnsbanornas uppgörelse med staten är sålunda icke föranledd av det föreburna skälet, att reglera avgifterna för trafikanterna — därom vittnar beloppets obetydlighet — utan avser att ernå statens medverkan till tvångsfusion för att dirigera trafiken till Kalmar.

Under gångna åren ha från kalmarhåll gång efter annan gjorts ansatser i avsikt att bringa Oskarshamnsbanorna på fall för att därefter tillägna sig desamma, och den nu uppkomna situationen erbjuder dem ett lägligt tillfälle.

Det handelsområde, som Oskarshamn genom järnvägarnas tillkomst och genom avsevärda uppostringar för desamma tillvunnit sig, skulle därmed falla i kalmarhänder utan någon uppostring från deras sida.

Föreliggande förslag utmynnar i ett fraktavtal. Att detta i praktiken skulle bliva ett avtal mera på papperet är lättförståeligt. Det vore väl också förvånansvärt, om Kalmar efter ett eventuellt förvärv av banorna icke skulle utnyttja dem i första hand i eget intresse. Att minoriteten i en styrelse, som sammanträder med långa mellanrum, skulle kunna övervaka olika fraktfrågor berörande ett så komplicerat taxemaskineri som järnvägarnas, och vilka dagligdags kräva snabb och omdömesgill behandling, är otänkbart.

Vi kunna i detta sammanhang icke underlåta erinra om den roll, Kalmar spelar i Mönsterås samhälles historia i fråga om järnvägsolitik. Personer i

ledande ställning, som ha gjort erfarenheter härutinnan, rekommendera icke ett överlämnande av banorna till konkurrenten.

Hur oväsentlig betydelse Kalmars eventuella övertagande av järnvägarna har *ur fusionssynpunkt*, framgår av sakkunnigas yttrande å sidan 25 i kungl. propositionen: »Å andra sidan lärer icke *den fusion av mera löslig art*, varom nu är fråga, utesluta framtida försök att åstadkomma en fastare och större sammanslutning.»

Vi kunna ej förstå annat än, att talet om fusion är oegentligt, då de sammanslagna Oskarshamnsbanorna i vilket fall som helst skulle kvarstå såsom en enhet.

Sakkunniga framhålla, att Oskarshamnsbanorna äro erkännansvärt sparsamt och omtänksamt skötta. Efter inhämtade upplysningar vilja vi bestämt påstå, att de ej kunna skötas billigare av annan förvaltning. Varifrån de sakkunniga inhämtat upplysningen att trafikchefslönen utgör 6,000 kronor, är oss obekant. Den utgör i verkligheten endast hälften av detta belopp, vadan någon inbesparing härutinnan synes oss omöjlig. Att de utgående verkstads-kostnaderna skulle kunna ytterligare beskäras är likaså osannolikt.

Hur Kalmarintresset sedan genom minskade fraktinkomster skulle kunna förbättra järnvägarnas ekonomi är oförståeligt.

Vad i övrigt sakkunnigas yttrande rörande Oskarshamnsbanornas framtida möjligheter angår, så frapperas man av deras något egendomliga beräkning över avsättning till förnyelsefond. Den av statsmakterna godkända sakvärderingen av bolagens fasta och lösa tillgångar (således även jordfastigheter) omsluter en summa av 525,000 kronor. Att fusionssakkunniga då vid nyssnämnda förnyelseberäkning utgå från ett nära tiodubbelt belopp, torde icke tyda på, att de sakkunniga med något större mått av noggrannhet uppgjort sina kalkyler.

Som av bilagorna 2—6 framgår, finns i de orter, som beröras av de ifrågasvarande banorna, en allmän opinion mot Oskarshamnsbanornas eventuella tvångsöverlämnande till Oskarshamns ur handels- och hamnsynpunkt sedan gammalt farligaste konkurrent, Kalmar. I dessa trakter skulle man betrakta statens medverkan till en dylik åtgärd såsom stridande mot billighet och rättvisa.

Vi understryka vad länsstyrelsen i Kalmar län uttalat i ärendet, vilket yttrande in extenso här nedan återgives:

»I det yttrande, länsstyrelsen den 23 augusti år 1929 avgivit över järnvägs-ekonomisakkunnigas betänkande angående vissa ekonomiska spörsmål rörande de enskilda järnvägarna, har länsstyrelsen framhållit den betydande inbesparing i administrationskostnader, som kunde åstadkommas genom sammanslutning av flere mindre eller svagare järnvägar till större enheter, och uttalat sig för att sådan sammanslutning komme att omfatta största möjliga antal smärre enskilda järnvägar.

I anslutning till denna princip skulle det enligt länsstyrelsens förmenande också varit ur alla synpunkter lämpligast, om, i samband med ordnandet av förenämnda järnvägsaktiebolags skuldförhållanden till staten, en utredning

skett om sammanslagning av alla de i södra delen av Kalmar län och angränsande delar av närliggande län befintliga smalspåriga järnvägars förvaltningar. Särskilt synes det länsstyrelsen, som om en sådan utredning i det nu föreliggande fallet åtminstone bort omfatta en sammanslagning av Oskarshamnsjärnvägarna jämväl med Östra Värends järnväg, som trafikerar fortsättningen av järnvägslinjen från Älghult åt Växjö, genom vilken järnvägslinje en rak förbindelse erhållits från sistnämnda stad till kusten. Länsstyrelsen är därför av den uppfattningen, att, innan den föreliggande frågan slutligen prövas, en dylik utredning bör äga rum.

Därest emellertid ärendet anses böra i befintligt skick avgöras, har länsstyrelsen för sin del ej något att erinra mot att regleringen av de ifrågavarande järnvägsbolagens förbindelser till staten ordnas enligt den av sakkunniga uppgjorda plan, som synes för bolagen synnerligen förmånlig, samt att ansvarigheten för sagda förbindelse med den av Oskarshamns stad utfästa garantien övertages av ett genom sammanslagning av Ruda—Finsjö—Oskarshamns och Ruda—Älghults järnvägsaktiebolag bildat, reorganiserat bolag enligt det av nämnda sakkunniga ursprungligen uppgjorda förslag.

Beträffande det av Kalmar läns östra järnvägsaktiebolag senare avgivna anbud att genom ett för ändamålet bildat dotterbolag övertaga järnvägarna synas några vägande skäl för en sådan anordning ej förebragts. Enligt vad länsstyrelsen underhand inhämtat, föreligger från sistnämnda järnvägsbolags sida ej heller något större intresse för ett dylikt övertagande, utan lärer huvudskälet vara, att likformighet i frakttarifferna härigenom lättare skulle åvägbringas, en fråga som emellertid torde kunna utan större svårigheter på annat sätt ordnas.

Då, såsom riksgäldskontoret anför, de avgivna anbuden äro från statens synpunkt i ekonomiskt avseende likvärdiga och i betraktande av de enhälliga protester mot det av Kalmar läns östra järnvägsaktiebolag framförda förslag, som från ortsbefolkningens sida till länsstyrelsen ingivits, anser länsstyrelsen för den skull, att en sammanslagning av järnvägarna icke, åtminstone för närvarande, bör mot Oskarshamnsbolagens bestridande genomföras. Frågan om en dylik sammanslagning bör däremot lämpligen, på sätt nyss anförts, upptagas till förnyad prövning i samband med en blivande mera allsidig utredning om sammanslutning mellan de enskilda smalspåriga järnvägarna i södra Kalmar län.»

Inom en snar framtid torde med all sannolikhet frågan rörande Östra Värends järnvägs eventuella försäljning till Växjö komma att avgöras, och vi misstaga oss nog icke, då vi förmoda, att nämnda bana kommer att helt införlivas med Växjönätet. Härigenom öppnas också större möjligheter till samtrafik för Oskarshamnsbanorna. Vid sådant förhållande är det ofattbart, att den lika naturliga som ur trafikantsynpunkt förmånliga leden Oskarshamn—Växjö eventuellt skulle stympas för att gynna konkurrerande intressen. Att ett intimt samarbete mellan nämnda städer är det för banorna och orterna mest gynnsamma, ligger i öppen dag.

Den uppväxande industrien utefter den jämförelsevis nya Älghultsbanan lovar också väsentlig lättnad i banornas framtida ekonomi. Ortsbefolkningen,

som offrat betydliga summor för banornas tillblivelse, kan därför omöjligen förstå, att det kan vara ett statsintresse, att banorna skola överlämnas i främmande händer samt att de gjorda högst avsevärda uppföringarna från Oskarshamns sida skulle komma att resultera däruti, att en konkurrentstad finge inhösta frukterna härav. De svåraste åren har Oskarshamn fått tillskjuta medel för driftens upprätthållande. All erfarenhet vittnar om att en järnväg under loppet av en längre tidsperiod skapar trafik. När en ljusning skönjes, skulle statsmakterna dekretera: banorna skola överlämnas till en konkurrent, som sökt skaffa sig monopol på olika trafikleder i södra Kalmar län, *oaktat den nuvarande huvudintressenten erbjudit staten fullt betryggande säkerhet för samma villkor som de av Kalmarintresset accepterade och oaktat dessa villkor fastställts av riksgäldsfullmäktige för Oskarshamnsintressets vidkommande och av Oskarshamn förbehållslöst accepterats.*

Enligt vårt förmenande borde det förhållandet, att, sedan en preliminär överenskommelse med Oskarshamn träffats, ett liknande anbud ingivits från Kalmar läns östra järnvägsbolag, icke influerat på frågans fortsatta behandling. Med visst fog hade Oskarshamnsbolagen kunnat utgå från, att då av statsmakternas representanter framlagt förslag till överenskommelse helt accepterats, skulle mellankommande part icke kunnat rubba den preliminära överenskommelsen. Förvåningen blev emellertid större, när det visade sig, att från Kalmarhåll icke erbjöds något högre pris, än det av Oskarshamn accepterade.

Av det ovan anförda torde framgå, att en lösning av järnvägsfusionsfrågan för Oskarshamnsorten efter de i den kungl. propositionen dragna riktlinjerna måste anses obillig. Den förebragta utredningen har huvudsakligast tagit sikte på ett tillmötesgående av Kalmarintresset. Det synes oss böra undersökas, om icke genom ett närmare samarbete med Östra Värends järnväg en acceptabel utväg ur svårigheterna skulle erbjuda sig. Frågan bör icke avgöras, *innan alla olika alternativ blivit vederbörligen prövade.* Därest riksdagen icke anser sig redan nu kunna acceptera det från Oskarshamn emanerande anbudet, bör dock genom ett uppskov med frågan till nästkommande år en fullständigare utredning förebringas och därvid i första hand undersökas betingelserna för intimare samarbete, eventuellt fusion, mellan Oskarshamnsbanorna och Östra Värends järnväg.

För att genom ett uppskov möjliggöra den av oss påyrkade utredningen få vi alltså — under hänvisning till det ovan anförda — hemställa,

att Kungl. Maj:ts proposition nr 162 måtte av riksdagen avslås.

Stockholm den 15 mars 1930.

Ruben Wagnsson.

Erik Anderson.

Uno Wikström.

Bilaga I.

Till

Styrelserna för Ruda—Finsjö—Oskarshamns och Ruda—Älghults järnvägsaktiebolag.

Sedan Rudabanornas styrelser och Oskarshamns stads drätselkammare vid sammanträde den 1 juli 1929 beslutat verkställa utredning rörande förutsättningen för ett rimligt fraktavtal med de smalspåriga Kalmarbanorna, har byråchefen Norrman den 29 sistlidne augusti i en pm. framlagt förslag till fraktöverenskommelse under förutsättning, att Oskarshamnsbanorna införlivas med Kalmar läns östra järnvägar under förvaltning dock av särskilt bolag.

I anledning härav får jag anföra följande:

Motivet för att införliva Rudabanorna med Kalmar läns östra järnvägsaktiebolags järnvägar är enligt byråchefen Norrmans och direktören Hanssons uppfattning det, att bereda trafikanterna i Kalmar resp. Oskarshamn större möjligheter att intränga i Rudabanornas resp. vederbörande Kalmarbanors trafikområde och på så sätt åstadkomma, att den konkurrens som numera förefinnes mellan städerna och hamnarna Kalmar och Oskarshamn bleve i stort sett utjämnad. Herr Norrman fäster då största vikten vid trafiken mellan å ena sidan Kalmar, Oskarshamn och Mönsterås och å andra sidan Sandbäckshult samt norr och väster därom belägna stationer. Det ligger då närmast till hands att göra klart för sig omfattningen av trafiken mellan ifrågakvarande stationer. I sådant syfte har jag gjort undersökning beträffande vagnslastgodstrafiken under år 1928, icke allenast i samtrafik mellan nyssnämnda stationer, utan i samtrafik mellan samtliga ifrågakvarande stationer vid berörda järnvägar. Undersökningen har givit följande resultat:

	Vikt kg.	Transportavgift inclusive extra banavgifter kronor.
Via Ruda till och från R. O. J.	3,076,700	25,241: 58
» » » » » R. Å. J.	1,271,300	8,562: 75
» » , Sandbäckshult till och från O.R. Å. J.	255,200	2,813: 45
» » , Skoghult till och från O. R. Å. J.	10,000	172: 00
» Sandb.hult, Skoghult till o. fr. O.R. Å. J.	255,700	2,615: 65
» Skoghult till och från O. R. Å. J.	95,900	807: 30
Summa	4,964,800	40,212: 73

Av förestående uppgift framgår att 1928 års samtrafik berörande Oskarshamns-, Kalmar—Berga- och Mönsteråsbanorna betyder c:a 40,000 kronor för *samtliga banor*. Oskarshamnsbanornas fraktandel i nyssnämnda belopp utgör c:a 15,000 kronor inklusive extra banavgifter.

På grund av att massgodset (mjöl, foderämnen, bensin m. m.) icke beläggas med några banavgifter och då för trävaror samt en hel del fraktstyckegods särskilda nedsättningar beviljats, utgör i realiteten våra inkomster genom extra banavgifter ett minimum, *2,000 högst 3,000 kronor* i nyssnämnda trafik.

Bemärker man att våra banavgifter fr. o. m. den 1 juli d. å. sänkas, så ha dessa avgifter *ingen reel betydelse*. Härmed faller huvudargumentet i den fråga byråchefen Norrman och riksgäldsfullmäktige fäst så stort avseende vid

— *fraktavtalet*. Av lättförståeliga skäl kan ju endast den i lokala trafikförhållanden mera initierade bedöma denna sak. Jag önskar ock framhålla, att Kalmarbanorna icke vid något tillfälle bestritt dessa våra uppgifter.

Enligt Allmän Järnvägsstatistik år 1928 utgjorde Kalmar—Berga och Mönsterås—Åseda järnvägars fraktinkomster för gods enbart i *samtrafik* 275,721 kronor. Vilken obetydande roll då våra av Kungl. Maj:t medgivna banavgifter 2,000 à 3,000 kronor spelar i en så stor rörelse ligger i öppen dag.

Vi ha ej beklagat oss över Kalmarbanornas extra banavgifter, vilka — liksom våra — utgå i den hela landet omfattande samtrafiken.

Järnvägen önskar dessutom framhålla att fullt samförstånd alltid varit råddande för bekämpande av förekommande bilkonkurrens, varjämte från Oskarshamnsbanornas sida största möjliga tillmötesgående visats, när det gällt ordna frakterna i trafik med Kalmarbanorna.

Vid genomläsandet av byråchefen Norrmans förslag till fraktavtal gör man osökt den frågan: »Är förverkligandet av detta förslag ett riksintresse?» Man kan förstå, att riksgäldskontoret icke skulle upptagit, än mindre genom sitt ombud låtit framföra, detta Kalmar—Berga järnvägs förslag, om det icke av herrar fullmäktige i riksgäldskontoret betraktats såsom ett förslag, gagnande statens intressen.

Såvitt jag kan finna skulle, om ledningen av och äganderätten till Oskarshamnsbanorna överflyttades från Oskarshamn till Kalmar, ännu större skada tillfogas Oskarshamns stad, dess hamn och handelsintressen än förutnämnda fraktavtal skulle medföra. Enligt föreliggande förslag skall visserligen Kalmar—Berga järnväg garantera sådant handhavande av taxeväsendet att Oskarshamns intressen bliva tillgodosedda, men det finnes väl ändock icke grundad anledning förmoda, att dessa intressen skola bliva tillvaratagna bättre, om järnvägarna läggas under Kalmar—Berga järnvägs ledning, än om de förbliva under den nuvarande ledningen. Komma Oskarshamnsbanorna under Kalmar—Berga järnvägs ledning, vore det väl minst sagt egendomligt, om icke denna ledning tillvaratoge Kalmars intressen framför Oskarshamns. Är då detta ett riksintresse eller finnes något annat än riksintresse i denna sak?

Min bestämda uppfattning är, att riksintresset icke kan vara annat än ett ekonomiskt intresse, och att detta riksintresse i möjligast bästa mån blivit tillgodosett i och med, att Oskarshamns stad iklätt sig den garanti, som riksgäldskontoret en gång fordrat. Under inga förhållanden kan med detta riksintresse vara förenligt att särskilt Oskarshamns stad, som tecknat avsevärda belopp, och landskommunerna, som med större eller mindre aktieteckningar bidragit till järnvägarnas tillkomst, nu skulle ej mindre bliva berövade ledningen av järnvägarna i fråga, utan även få erfara, att deras järnvägar skulle komma att utnyttjas för att gagna helt andra intressen än dem, för vilka kapitalen offrats och för vilka järnvägarna blivit byggda.

Förverkligandet av ett förslag, som å ena sidan för vissa kommuner särskilt Oskarshamns stad skulle medföra så ödesdigra konsekvenser, men å andra sidan skulle för Kalmars hamn och handelsintressen genom en relativt obetydlig ekonomisk uppoffring bliva till stort gagn, kan omöjligt, enligt min uppfattning, hänföras till ett riksintresse, inriktat på att verka för statens ekonomiska bästa.

Oskarshamn i februari 1930.

Gustaf Petersson.
Trafikchef.

Bilaga II.

Urklipp av nr 148 av Oskarshamns-Tidningen för onsdagen den 18 december 1929.

Med anledning av utredningen angående reglering av Rudabanornas skuld-förhållanden till staten har Kungl. Maj:t, som bekant, anmodat länsstyrelsen att inhämta intresserades yttrande över de föreliggande alternativa förslagen och därefter inkomma med eget utlåtande. De i ärendet intresserades yttrande skulle avgivas till magistraten i Oskarshamn före den 17 d:s.

Då yttrandetiden i går utgick, förelågo hos magistraten ett flertal skrivelser.

Handels- och sjöfartsnämnden i Oskarshamn har tungt vägande inlägg att göra.

Handels- och sjöfartsnämnden anför:

Länsstyrelsen i Kalmar har genom annons i ortens tidningar lämnat trafikanter och övriga intresserade tillfälle att yttra sig i frågan om de båda alternativen rörande Ruda—Oskarshamns och Ruda—Älghults järnvägars rationalisering på så sätt, att järnvägarna i ena fallet stannar inom Oskarshamn eller i andra fallet överlämnas till Kalmar eller ett därstädes för ändamålet bildat bolag, och tillåta vi oss i anledning därav inkomma med följande inläga.

Då frågan om berörda järnvägar på sin tid uppkom, så förelåg för desamma ett stort intresse från såväl Oskarshamns stad som dess inbyggares sida och likaså i de orter, järnvägarna skulle komma att beröra. Oskarshamns intresse var dels att komma i närmare förbindelse med ett gammalt handelsområde och ett uppland i den bördiga Värebygdens och dels att banledes få en bättre förbindelse söderut. Så skulle t. ex. en resa från Oskarshamn till Malmö förkortas med c:a 4 timmar, om en lämplig tåginpassning kunde äga rum över Växjö, vilket alltid skulle vara en fördel för den resande allmänheten. Därtill hoppades man också, att järnvägsgods söderifrån och vice versa skulle bli befördrat denna kortare väg snabbare och billigare än över längre norr ut belägna stationer. Orternas intresse var att komma i en god och bekväm förbindelse med sjöstad, i detta fall Oskarshamn, där en god och rymlig hamn förefanns, öppen året om utom i undantagsfall då svåra vintrar inträffade.

Orterna ifråga beräknade således på Oskarshamn och däröver vinna avsättning för sina jordbruksprodukter, befintliga industrier skulle på ginaste väg nå en god hamn för införsel av råvaruprodukter och för utförsel av sina fabrikkat.

Järnvägarna skulle alltså fylla, som man säger, ett länge känt behov av en bättre personförbindelse och en ökad kommersiell utveckling. Därför var intresset allmänt för järnvägarnas tillkomst och stora uppoffringar skedde såväl av samhällena i fråga som ock av enskilda personer. Särskilt stora uppoffringar gjordes av Oskarshamns stad, dess industri- och affärsmän och jämväl av mången enskild person. Olyckan blev emellertid den, att den stora depressionstiden inträffade just under anläggningen av Ruda—Älghultsbanan och orsakade en mycket dryg merutgift, som ställde företaget på ett helt annat plan än som vid dess påbegynnelse beräknades, ett förhållande, som allt sedan dess vilat tungt över det hela och bringat svårighet. Då emellertid arbetet var påbegynt, kunde »yxan icke kastas i sjön», utan det var att fortsätta under hopp om gynnsammare tider. Några mera ljusa sådana ha emellertid tyvärr

icke framkommit i sådan mån, att företaget kunnat bringas i bättre bärighet, än som skett.

Att järnvägarna emellertid varit till nytta och frambringa företag och verksamhet vid resp. samhällen bevisas bäst genom att följa järnvägslinjen uppåt. Första beviset finna vi då i Jungnerverkens anläggningar i Fliseryd, vidare av industrierna i Finsjö och Ruda, bebyggelserna vid Sinnerskog, Algunnen och Skoghult, där förut knappast fanns en stuga, jämte av tillblivna industrier vid Fröseke och Hohultsslätt samt Älghultsbys utveckling allt efter järnvägarnas tillkomst. För därbortom belägna samhällen har järnvägsförbindelsen med Oskarshamn ävenledes stor betydelse.

Järnvägarna ha således kraftigt bidragit till näringslivets uppblomstring i orterna och möjlighet saknas icke till vidare utveckling. Oskarshamns stad har med betydande kostnader utvidgat sitt hamnområde och har för avsikt att vidtaga nya anordningar för snabbare lossning och lastning av massgods.

Skulle nu Oskarshamns stad berövas frukterna av den samfärdsel, som vederbörande med stora uppoffringar sökt skapa, så skulle detta hos alla väcka bitterhet och en stark känsla av att en stor orättvisa blivit begången parad med övertygelsen, att ett annat samhälle blivit gynnat på dettas bekostnad.

Allt, som varit möjligt, har gjorts för att nedbringa driftkostnaderna, och säkerligen kan ingen bevisa, att dessa ytterligare kunna nedbringas, om järnvägarna överlämnas i andra händer, ej heller kunna nya handhavare framkal- la en bättre allmän ekonomisk situation och en därigenom ökad trafik.

Därför kan Kalmar stads åstundan efter våra järnvägar ej förstås på annat sätt än, att den tanken ligger under det hela, att i sinom tid dirigera trafiken in över sina järnvägar till Kalmar, efter det Kalmar stad väl en gång genom sitt eller det tillämnade bolaget fått full bestämmanderätt över järnvägarna i fråga. Talet om samförstånd och om lika tariffer över hela det sammankopplade nätet låter ju väl och kan möjligen besticka en eller annan att tro därpå, men vi, som närmare känna förhållandena och hava en mångårig erfarenhet av Kalmar järnvägsbolags sätt att genom extra, ej officiella nedsättningar draga trafiken från Oskarshamnsområdet till Kalmar, hava en annan tanke om saken. Har bestämmanderätten över våra järnvägar väl övergått i andra händer, så äro vi alla, som satsat dryga belopp i företagen, helt utstängda både nu och framdeles och kunna icke vinna gehör för minsta önskan till vår förmån. Vi få finna oss uti en mäktigares beslut.

Det skulle därför bliva till en stor olycka för staden och orten, om våra järnvägar skulle sammanföras med Kalmarbanorna, en sådan åtgärd skulle hämma all utveckling här och bliva ett stort men för all framtid. Att något sådant skall inträffa, kan omöjligen vara ett statsintresse.

Myndigheternas intresse för lösning av berörda järnvägars angelägenheter har hittills endast inriktats på åstadkommande av en fusion med Kalmarbanorna, men vi finna oss böra påpeka, att ordnandet av järnvägsfrågorna västerut däremot är av stort intresse för Oskarshamn och den bygd, genom vilken järnvägarna dragits, och som burit de stora kostnaderna för dess tillkomst, varför det varit en god sak, om denna fråga tidigare hade blivit beaktad.

Det är av vital betydelse, att Ö. V. J. antingen genom överenskommelse med staten och Växjö ingår förening med Ruda—Oskarshamnsbanorna eller ock uppgår i V. Å. H. J. I båda fallen nås den viktiga fördelen, att taxespärren i Älghultsby bortfaller, och sådana sunda taxeförhållanden vinnas, som väl fusionskommitténs verksamhet avser att åstadkomma.

Vi vilja därför för vår del energiskt framhålla önskvärdheten av, att genom statsmakternas förmedling underhandlingar inledas och utredningar verkställas om lämpligaste sättet för ordnande av Ö. V. J:s fråga i förhållande till staten och med densamma förbundna järnvägar.

R. O. J., R. Å. O. J. och Ö. V. J. äro byggda för ernående av trafik Oskarshamn västerut och vice versa, och böra de åtgärder, som vidtagas beträffande järnvägarna i första hand avse att föra dessa avsikter till verkligt resultat.

Därför protestera vi på det kraftigaste mot ett överförande av järnvägarnas äganderätt och trafik till annat samhälle och andra intressen än de, av vilka och för vilka de äro byggda, och hoppas livligt att vederbörande statsmakter beakta denna vår önskan.

Oskarshamn den 16 december 1929.

För Handels & Sjöfartsnämnden.

Joh. Rühling.

Fliserydsborna: Nuvarande järnvägsledningen tillvaratager bäst våra intressen.

Från 43 petitionärer, däribland aktiebolaget Finsjö pappersbruk, har inlämnats följande skrivelse:

Undertecknade, trafikanter och övriga intressenter inom Fliseryds kommun, som hava tagit del av länsstyrelsens kungörelse och övriga meddelanden i ortspressen ang. Rudabanornas skuldförhållanden och förslaget om banornas eventuella uppgående i Kalmarintressets händer, vilja härmed uttala sin protest mot dylikt ifrågasatt överlämnande av banorna.

Socknen har i alla tider haft sina affärs- och andra förbindelser med Oskarshamns stad och för sådant ändamål nedlagt jämförelsevis stort kapital för järnvägsförbindelsen med denna stad. Järnvägsbolaget har alltid ställt sig förstående till våra krav och önskemål rörande tågtider, frakter m. m. och vi äro övertygade om att den nuvarande ledningen bättre än någon annan tillvaratager våra intressen.

Intet skäl föreligger att bortblanda vår med Oskarshamn gemensamma sak med fullkomligt ovidkommande Kalmarintressen.

Järnvägarna böra förvaltas som nu sker.

Från Högsby med omnejds köpmannaförening föreligger följande inlaga:

Undertecknad förening, som behandlat frågan enligt länsstyrelsens kungörelse av den 3 d:s om Rudabanorna, vill härmed förklara, att näringslivet och köpmannaintressena i våra orter bliva bäst tillgodosedda, om resp. järnvägar förvaltas på sätt som nu sker, d. v. s. Kalmarbanorna i Kalmars och Oskarshamnsbanorna i Oskarshamns händer. Ett motsatt förhållande kommer att verka till nackdel ur synpunkt av fri och allmän konkurrens.

Även Rudaborna förorda status quo.

En skrivelse från Ruda har samlat 51 underskrifter, däribland firmorna Pälisdjurscentralen, Hagabro hönseri, Ruda mekaniska verkstad och Sture Svenssons reparationsverkstad.

I skrivelsen framhålles inledningsvis, att ortens närings- och industriidkares, lantbrukares samt andra trafikanters intressen äro bäst betjänta av status quo.

Denna vår åsikt, heter det vidare, är givetvis i första hand baserad på fördelen, för att ej säga nödvändigheten, av nu rådande fria och öppna konkurrens ifrågavarande järnvägsförvaltningar emellan. Att denna konkurrens ej är ett tomt ord framgår bl. a. av de fördelar, Kalmar läns östra järnvägsaktiebolag visat sig mån om att bevilja sina norr om Hornsö boende trafikanter, d. v. s. sedan Kalmarbanan nått Älgå—Oskarshamnsbanornas intressesfär.

Kalmar läns Östra järnvägsaktiebolags anbud om övertagande av Älghult—Oskarshamnsbanorna synes oss böttna i ett kombinerat privat och stadspolitiskt intresse. I detta sammanhang vilja vi endast uttrycka den förhoppningen, att vederbörlig och rättvis hänsyn kommer att tagas till de ytterligt betungande utgifter särskilt Oskarshamns stad haft och har i samband med Rudabanornas tillkomst. Vi anse också av denna anledning, att sistnämnda banor böra dirigeras från Oskarshamn.

En fusion skulle förstöra konkurrensmöjligheterna.

I en skrivelse från Allgunnen och Sinnerskog, undertecknad av 57 personer, heter det:

Vi trafikanter i Sinnerskog och Allgunnen hava tagit del av länsstyrelsens kungörelse beträffande Ruda—Oskarshamns och Ruda—Älghults järnvägars framtidsregim, eventuellt sammanslagning med Kalmar—Berga järnväg. Vi vilja uttala, att de personliga uppoffringar, som vi gjort vid företagets tillkomst, avsågo att mera intimt sammanknyta våra affärsförbindelser med i första hand Oskarshamns stad. En fusion med Kalmarbanorna skulle för våra orter för all framtid beröva oss konkurrensmöjligheter till respektive avsättningsorter. Att frakterna skulle bliva billigare om *ett* intresse skulle avgöra dem, kunna vi ej fatta, helst som vi aldrig haft anledning klaga på den nuvarande. Vi yrka bestämt att banorna förbliva i Oskarshamn, där våra största avnämare finnas.

Skoghult, Kråksmåla, Fröskelås och Alsterbro vilja ej se banorna i nya händer.

Följande skrivelse, undertecknad av 65 personer i ovannämnda orter, har inkommit:

Sedan vi läst kungörelsen ang. reglering av Rudabanornas skuldförbindelse till staten och erfarit att Kalmar hotar lägga under sig nämnda banor, vilja undertecknade samstämmigt förklara, att vi på våra orter icke önska järnvägarna i Kalmar stads händer.

Först och främst är det nyttigt, i synnerhet för Kråksmåla-orten, att fri konkurrens angående frakterna råder. Vi hava med större och mindre ekonomiska uppoffringar bidragit till dessa banor för att få bättre omsättningsmöjligheter och då bolagen alltid — i strid med herr Norrmans påstående — väl avvägt sina avgifter, anse vi att banorna ej kunna ur trafiksynpunkt skötas bättre.

Med förvissning om att banorna komma att kämpa sig igenom de kommande åren med bättre ekonomiska förutsättningar — därom vittnar bland annat bebyggelsen i Skoghult — anse vi att länsstyrelsen utan tvekan kan tillstyrka banornas kvarblivande i de händer, de nu äro.

Rudabanorna vilja ej inringas i ett Kalmarnät.

»Vi trafikanter och näringsidkare i Ruda med omnejd önska uttala vår bestämda åsikt, att ett läggande av Rudabanorna under Kalmar skulle i hög grad motverka våra intressen som trafikanter.

Den omständigheten, att vår ort är skärningspunkt mellan Kalmar- och Oskarshamnsbanorna, har varit av särskild betydelse för utvecklingen av Ruda stationssamhälle.

Vi hava alltid funnit, att förvaltningen av Rudabanorna ställt sig välviljig till våra önskemål i fråga om tåglägenheter, avgifter m. m. och kunna därför ej förstå att ett inringande av vår ort i ett enda kalmarnät skall bliva fördelaktigare för oss. Vi önska absolut, att banorna hållas i sär.»

Petitionärernas antal är i denna skrivelse 9, av vilka märkas Ruda gård, Ruda snickeri- och bobinfabrik, A.-B. Ruda Glasbruk, Carlsson, Carlqvist & C:o samt Bröderna Bringholtz' möbelfabrik.

Full belåtenhet med nuvarande järnvägsledningen.

Slutligen har från A.-B. Emsfors bruk ingått en så lydande skrivelse:
 »Åberopande länsstyrelsens kungörelse av den 3 d:s vilja vi härmed gärna betyga vår belåtenhet med det bemötande, som från Oskarshamn—Ruda—Älghult järnvägsförvaltnings sida kommit oss till del såväl beträffande fraktsatser som snabb anskaffning av nödiga vagnar för våra ofta stora och hastigt påkommande transporter.»

Magistratens i Oskarshamn yttrande.

Magistraten i Oskarshamn, som handlagt ärendet, tillstyrker i eget utlåtande till länsstyrelsen att Ruda—Oskarshamns och Ruda—Älghults järnvägar må förbli under sin nuvarande förvaltning.

Bilaga III.

Avskrift av artikel införd i Oskarshamns Nyheter nr 148 onsdagen den 18 december 1929.

Kraftiga protester mot överförande av Rudabanornas äganderätt och trafik till Kalmar.

Ord och inga visor från handels- och sjöfartsnämnden i Oskarshamn — även övriga intresserade sjunga ut sin mening.

Protesterna mot Kalmarbanornas ansatser att söka komma över ledningen av Rudabanorna och därigenom klippa av alla möjligheter för Oskarshamn att komma i förbindelse med upplandet väster- och söderut men i stället gynna kalmarintressena hagla alltjämt och det skulle väl vara rent av egendomligt om icke de synpunkter som i frågan framdragits skulle vinna beaktande av statsmakterna.

För dagen föreligga kraftiga protester från handels- och sjöfartsnämnden i Oskarshamn samt från befolkningen utefter järnvägarna, vilka tala sitt tydliga språk. Handels- och sjöfartsnämndens protest är ord och inga visor. Såsom förhållandena här ha utvecklats sig bör det också sjungas ut på det vederbörande må förstå att det nu verkligen gäller allvar. Inlagan från handels- och sjöfartsnämnden har följande lydelse:

»Till magistraten i Oskarshamn.

Länsstyrelsen i Kalmar har genom annons i ortens tidningar lämnat trafikanter och övriga intresserade tillfälle att yttra sig i frågan om de båda alternativen rörande Ruda—Oskarshamns och Ruda—Älghults järnvägars rationalisering på så sätt, att järnvägarna i ena fallet stanna inom Oskarshamn eller i andra fallet överlämnas till Kalmar eller ett därstädes för ändamålet bildat bolag, och tillåta vi oss i anledning därav inkomma med följande inlaga.

Då frågan om berörda järnvägar på sin tid uppkom, så förelåg för desamma ett stort intresse från såväl Oskarshamns stad som dess inbyggares sida

och likaså i de orter, järnvägarna skulle komma att beröra. Oskarshamns intresse var dels att komma i närmare förbindelse med ett gammalt handelsområde och ett uppland i den bördiga Värebygdens och dels att banledes få en bättre förbindelse söderut. Så skulle t. ex. en resa från Oskarshamn till Malmö förkortas med c:a 4 timmar, om en lämplig tåginpassning kunde äga rum över Växjö, vilket alltid skulle vara en fördel för den resande allmänheten. Därtill hoppades man också, att järnvägs gods söder ifrån och vice versa skulle bli befördrat denna kortare väg snabbare och billigare än över längre norr ut belägna stationer. Orternas intresse var att komma i en god och bekväm förbindelse med sjöstad, i detta fall Oskarshamn, där en god och rymlig hamn förefanns, öppen året om utom i undantagsfall, då svåra vintrar inträffade.

Orterna i fråga beräknade således kunna från Oskarshamn och däröver vinna avsättning för sina jordbruksprodukter, befintliga industrier skulle på genaste väg nå en god hamn för införsel av råvaruprodukter och för utförsel av sina fabrikat.

Järnvägarna skulle alltså fylla, som man säger, ett länge känt behov av en bättre personförbindelse och en ökad kommersiell utveckling. Därför var intresset allmänt för järnvägarnas tillkomst och stora uppoffringar skedde såväl av samhällena i fråga som ock av enskilda personer. Särskilt stora uppoffringar gjordes av Oskarshamns stad, dess industri och affärsmän och jämväl av många enskild person. Olyckan blev emellertid den, att den stora depressionen inträffade just under anläggningen av Ruda—Ålghultsbanan och orsakade en mycket dryg merutgift, som ställde företaget på ett helt annat plan än som vid dess påbeggynelse beräknades, ett förhållande, som alltsedan dess vilat tungt över det hela och bringat svårigheter. Då emellertid arbetet var påbegynt, kunde 'yxan inte kastas i sjön', utan det var att fortsätta under hopp om gynnsammare tider. Några mera ljusa sådana ha emellertid tyvärr icke framkommit i sådan mån, att företaget kunnat bringas i bättre bärighet, än som skett.

Att järnvägarna emellertid varit till nytta och frambringat företag och verksamhet vid resp. samhällen bevisas bäst genom att följa järnvägslinjen uppåt. Första beviset finna vi då i Jungnerverkens anläggningar i Fliseryd, vidare av industrierna i Finsjö och Ruda, bebyggelserna vid Sinnerskog, Allgunnen och Skoghult, där förut knappast fanns en stuga, jämte av tillblivna industrier vid Fröseke och Hohultslätt samt Ålghultsbys utveckling allt efter järnvägarnas tillkomst. För där bortom belägna samhällen har järnvägsförbindelse med Oskarshamn ävenledes stor betydelse.

Järnvägarna ha således kraftigt bidragit till näringslivets uppblomstring i orterna och möjlighet saknas icke till vidare utveckling. Oskarshamns stad har med betydande kostnader utvidgat sitt hamnområde och har för avsikt att vidtaga nya anordningar för snabbare lossning och lastning av massgods. Skulle nu Oskarshamns stad berövas frukterna av den samfärdsel, som vederbörande med stora uppoffringar sökt skapa, så skulle detta hos alla väcka bitterhet och en stark känsla av att en stor orättvisa blivit begången parad med övertygelsen, att ett annat samhälle blivit gynnat på dettas bekostnad.

Allt som varit möjligt har gjorts för att nedbringa driftkostnaderna, och säkerligen kan ingen bevisa, att dessa ytterligare kunna nedbringas, om järnvägarna överlämnas i andra händer, ej heller kunna nya handhavare framkalla en bättre allmän ekonomisk situation och en därigenom ökad trafik.

Därför kan Kalmar stads åstundan efter våra järnvägar ej förstås på annat sätt än att den tanken ligger under det hela, att i sinom tid dirigera trafiken in över sina järnvägar till Kalmar, efter det Kalmar stad väl en gång genom sitt eller det tillämnade bolaget fått full bestämmanderätt över järnvägarna i fråga. Talet om samförstånd och om lika tariffer över hela det samman-

kopplade nätet låter ju väl och kan möjligen besticka en eller annan att tro därpå, men vi, som närmare känna förhållandena och hava en mångårig erfarenhet av Kalmar järnvägsbolags sätt att genom extra, ej officiella nedläggningar draga trafiken från Oskarshamnsområdet till Kalmar, hava en annan tanke om saken. Har bestämmanderätten över våra järnvägar väl övergått i andra händer, så äro vi alla, som satsat dryga belopp i företagen, helt utestängda både nu och framdeles och kunna icke vinna gehör för minsta önskan till vår fördel. Vi få finna oss uti en mäktigare beslut.

Det skulle därför bliva till en stor olycka för staden och orten, om våra järnvägar skulle sammanföras med Kalmarbanorna, en sådan åtgärd skulle hämma all utveckling här och bliva ett stort men för all framtid. Att något sådant skall inträffa, kan omöjligen vara ett statsintresse.

Myndigheternas intresse för lösning av berörda järnvägars angelägenheter har hittills endast inriktats på åstadkommande av en fusion med Kalmarbanorna, men vi finna oss böra påpeka, att ordnande av järnvägsfrågan västerut däremot är av stort intresse för Oskarshamn och den bygd genom vilken järnvägarna dragits, och som burit de stora kostnaderna för dess tillkomst, varför det varit en god sak, om denna fråga tidigare hade blivit beaktad.

Det är av vital betydelse, att Ö. V. J. antingen genom överenskommelse med staten och Växjö ingår förening med Ruda—Oskarshamnsbanorna eller ock uppgår i V. Å. H. J. I båda fallen nås den viktiga fördelen, att taxespärren i Älghultsby bortfaller, och sådana sunda taxeförhållanden vinnas, som väl fusionskommitténs verksamhet avser att åstadkomma.

Vi vilja därför för vår del energiskt framhålla önskvärdheten av, att genom statsmakternas förmedling underhandlingar inledas och utredningar verkställas om lämpligaste sätt för ordnande av Ö. V. J:s fråga i förhållande till staten och med densamma förbundna järnvägar.

R. O. J., R. Å. J. och Ö. V. J. äro byggda för ernående av trafik Oskarshamn västerut och vice versa, och böra de åtgärder, som vidtagas beträffande järnvägarna i första hand avse att föra dessa avsikter till verkligt resultat.

Därför protestera vi på det kraftigaste mot ett överförande av järnvägarnas äganderätt och trafik till annat samhälle och andra intressen än de, av vilka och för vilka de äro byggda, och hoppas livligt att vederbörande statsmakter beakta denna vår önskan.

Oskarshamn den 16 december 1929.

För handels- och sjöfartsnämnden:

Joh. Rühling.

Fliserydsborna äro övertygade om att den nuvarande ledningen bäst tillvaratager intressena.

Undertecknade, trafikanter och övriga intressenter inom Fliseryds kommun, som hava tagit del av länsstyrelsens kungörelse och övriga meddelanden i ortspressen angående Rudabanornas skuldförhållande och förslaget om banornas eventuella uppgående i kalmarintressets händer, vilja härmed uttala en protest mot dylikt ifrågasatt överlämnande av banorna.

Soeknen har i alla tider haft sina affärs- och andra förbindelser med Oskarshamns stad och för sådant ändamål nedlagt jämförelsevis stort kapital för järnvägsförbindelsen med denna stad. Järnvägsaktiebolaget har alltid ställt sig förstående till våra krav och önskemål rörande tågtider, frakter m. m. och vi äro övertygade om att den nuvarande ledningen bättre än någon annan tillvaratager våra intressen.

Intet skäl föreligger att bortblanda vår med Oskarshamn gemensamma sak med fullkomligt ovidkommande kalmarintressen.

Skrivelsen är undertecknad av 43 personer och firmor, varibland märkes A. B. Finsjö pappersbruk, 12 handlare, 12 lantbrukare samt övriga affärsidkare i Fliseryds kommun.

Kalmarjärnvägarnas anbud synes Rudaborna bottna i ett kombinerat privat- och stadspolitiskt intresse.

Med anledning av länsstyrelsens i Kalmar län kungörelse av den 3 innevarande månad angående pågående utredning om reglering av Ruda—Finsjö—Oskarshamns och Ruda—Älghults järnvägsaktiebolags skuldförhållanden och i samband därmed framkomna förslag enligt i kungörelsen meddelade tvenne alternativ, vilja vi härmed som vår bestämda uppfattning framhålla, att vår orts närings- och industriidkares, lantbrukares samt andra trafikanters intressen äro bäst betjänta med status quo.

Denna vår åsikt är givetvis i första hand baserad på fördelen, för att ej säga nödvändigheten, av nu rådande fria och öppna konkurrens ifrågavarande järnvägsförvaltningar emellan. Att denna konkurrens ej är ett tomt ord framgår bl. a. av de fördelar Kalmar läns östra järnvägsaktiebolag visat sig måna om att bevilja sina norr om Hornsö boende trafikanter, d. v. s. sedan Kalmarbanan nått Älghults—Oskarshamnsbanornas intressesfär.

Kalmar läns östra järnvägsaktiebolags anbud om övertagande av Älghults—Oskarshamnsbanorna synes oss bottna i ett kombinerat privat- och stadspolitiskt intresse. I detta sammanhang vilja vi endast uttrycka den förhoppningen, att vederbörlig och rättvis hänsyn tages till de ytterligt betungande utgifter särskilt Oskarshamns stad haft och har i samband med Rudabanornas tillkomst. Vi anse också av denna anledning, att sistnämnda banor böra dirigeras från Oskarshamn.

Skrivelsen är undertecknad av 52 personer bland vilka märkas Ruda mek. verkstad, Hagabro hönseri, Pälsdjurscentralen och av de övriga namnen äro de flesta handlare, lantbrukare och andra näringsidkare i Ruda.

Trafikanter i Sinnerskog och Allgunnen yrka bestämt på banornas förblivande i Oskarshamn.

Vi trafikanter i Sinnerskog och Allgunnen hava tagit del av länsstyrelsens kungörelse beträffande R.—O. och R.—Ä. järnvägars framtida regim eventuellt sammanslagning med Kalmar—Berga järnväg.

Vi vilja uttala, att de personliga uppoffringar som vi gjort vid företagets tillkomst avsågo att mera intimt sammanknyta våra affärsförbindelser med i första hand Oskarshamns stad.

En fusion med Kalmarbanorna skulle för våra orter för all framtid beröva oss konkurrensmöjligheten till resp. avsättningsorter. Att frakterna skulle bliva billigare om ett intresse skulle avgöra dem, kunna vi ej fatta helst som vi aldrig haft anledning klaga på de nuvarande.

Vi yrka bestämt att banorna förbli i Oskarshamn, där våra största avnämare finnas.

58 underskrifter, varav ett par trävaruhandlare, 3 fabriker, handlande, mejerist samt resten huvudsakligen bestående av hemmansägare.

Kråksmålaborna anse att fri konkurrens på frakterna bör råda.

Sedan vi läst kungörelsen angående reglering av Rudabanornas skuldförhållande till staten och erfarit att Kalmar hotar lägga under sig nämnda banor,

vilja undertecknade samstämmt förklara att vi på våra orter icke önska järnvägarna i Kalmar stads händer.

Först och främst är det nyttigt i synnerhet för Kråksmålaorten att fri konkurrens angående frakterna råder. Vi hava med större och mindre ekonomiska uppföringar bidragit till dessa banor för att få bättre avsättningsmöjligheter och då bolagen alltid — i strid med herr Norrmans påstående — väl avvägt sina avgifter, anse vi att banorna ej kunna ur trafiksynpunkt skötas bättre.

Med förvissning om att banorna komma att kämpa sig igenom de kommande åren med bättre ekonomiska förutsättningar — därom vittnar bland annat byggheten i Skoghult — anse vi att länsstyrelsen utan tvekan kan tillstyrka banornas kvarblivande i de händer, de nu äro.

64 namnunderskrifter, huvudsakligen hemmansägare inom Kråksmåla, Skoghult, Fröskelås och Alsterbo samt 2 fabriker och 2 handlare.

Högsby med omnejds köpmannaförening påpekar att näringar och handel må bäst med nuvarande system.

Undertecknad förening, som behandlat frågan enligt länsstyrelsens kungörelse av den 3 dennes angående Rudabanorna, vill härmed förklara, att näringslivet och köpmannaintressena i våra orter bliva bäst tillgodosedda om resp. järnvägar förvaltas på sätt som nu sker, d. v. s. Kalmarbanorna i Kalmar och Oskarshamnsbanorna i Oskarshamns händer.

Ett motsatt förhållande kommer att verka till nackdel ur synpunkter av fri och allmän konkurrens.

Högsby och Ruda den 12 december 1929.

Högsby med omnejds köpmannaförening:

David Johnfors,
sekr.

Einar Petersson,
ordf.

Emsfors bruk betygar sin belåtenhet med Rudabanornas skötsel.

Åberopande länsstyrelsens kungörelse av den 3 dennes vilja vi härmed gärna betyga vår belåtenhet med det bemötande, som från Oskarshamn—Ruda—Älgshults järnvägsförvaltnings sida kommit oss till del, såväl beträffande fraktsatser som snabb anskaffning av nödiga vagnar för våra ofta stora och hastigt påkommande transporter.

Aktiebol. Emsfors bruk.

En protest även från Ruda-omnejdens befolkning.

Vi trafikanter och näringsidkare i Ruda med omnejd önska uttala vår bestämda åsikt, att ett läggande av Rudabanorna under Kalmar skulle i hög grad motverka våra intressen som trafikanter. Den omständigheten att vår ort är skärningspunkt mellan Kalmar- och Oskarshamnsbanorna har varit av särskild betydelse för utvecklingen av Ruda stationssamhälle.

Vi hava alltid funnit att förvaltningen av Rudabanorna ställt sig välvilligt till våra önskemål i fråga om tåglägenheter, avgifter m. m. och kunna därför ej förstå, att ett inringande av vår ort i ett enda Kalmarnät skall bliva fördelaktigare för oss. Vi önska absolut att banorna hållas isär.

Undertecknad av bland annat Ruda Snickeri och Bobinfabrik, A.B. Ruda Glasbruk & Co., Bröderna Bringholtz möbelfabrik i Ruda samt 5 andra affärsidkare.

Bilaga IV.

Avskrift av artikel införd i Oskarhamns Nyheter nr 147 måndagen den 16 december 1929.

Rudabanorna inför fusionssakkunnige.

Sammanträde på lördagen med stadens ombud. Kommitténs ordförande lovar objektiv behandling.

På lördagen hölls sammanträde mellan de s. k. järnvägsfusionssakkunniga, bestående av f. statsrådet C. H. Meurling, överdirektören vid statens järnvägar J. Flodin och verkställande direktören vid Stockholm—Roslagens järnvägar Åke Nerell samt styrelserna för Rudabanorna jämte de av stadsfullmäktige utsedda ombuden.

Sedan järnvägarnas styrelse mött upp med fusionssakkunniga i Älghultsby företogs färden från Älghultsby med extratåg, som ankom till Oskarhamn vid 12-tiden på middagen. Kommittén gjorde sig väl underrättad om trafikförhållandena på stationer och trafikplatser. Banan, fastigheter och materiell besågs med intresse och man fick i övrigt det intrycket att kommittén grundligt önskade sätta sig in i det komplicerade spörsmålet rörande eventuell sammanslagning med Kalmar—Berga järnväg.

Efter en kort paus för lunch här i staden fortsatte sammanträdet på järnvägsbyrån under ordförandeskap av borgmästare H. Grauers.

Kommitténs ordförande, f. statsrådet Meurling, redogjorde för de av Kungl. Maj:t lämnade direktiven för kommitténs arbete, vilka, som bekant, gå ut på att undersöka möjligheterna att på frivillighetens väg söka sammanslå enskilda banor till större enheter för vinnande av enhetlighet i taxeväsendet, förbilligande av administrations- och andra kostnader samt beredande av bättre trafikeringmöjligheter.

Borgmästare Grauers redogjorde för Oskarhamns stads och orternas utefter banan ställning till frågan samt poängterade, att man icke kunde medverka till banornas överlämnande till Kalmar.

Överdirektören Flodin underströk det ekonomiska ansvar Oskarhamns stad påtog sig i fråga om annuiteter och avsättning till förnyelsefond. Kommittén erinrade också om förslaget till kontroll över kalmarledningen vid en eventuell sammanslagning.

Konsul G. L. Wijkström, riksdagsman R. Wagnsson och drätselkammarens ordförande, hamnkapten John A. Edvall, talade för järnvägarnas kvarblivande i nuvarande regi. Det framhölls med skärpa vådan av att lämna banorna och därmed handelsområdet i främmande händer. Den enda fusion, som staten borde medverka till, vore sammanknytning med Östra Väreuds järnväg. Samtliga talare värdjade till kommittén upptaga detta spörsmål till behandling. Statsmakterna kunde, framhölls det, näppeligen avgöra Rudabanornas öde, utan att samtidigt undersöka hela frågekomplexet, d. v. s. fusion väster ut, vilket varit den ledande tanken vid samtliga ifrågavarande banors tillkomst.

Trafikchefen G. Petersson visade med siffror, att talet om befintligheten av hindrande taxebarriärer för trafiken var praktiskt taget obefogat. Tvärtom hade alla tänkbara överenskommelser träffats med Kalmarbanorna för främjande av trafiken. Kamrer Thor Björnberg sammanfattade berörda orters och icke minst Oskarhamns stads önskan om banornas fortvaro under nuvarande ledning. Kommuners och enskildas insatser för tillblivelsen av järnvägarna talade för en sådan lösning. Talaren underströk behovet av en undersökning i och för sammanslutning väster ut.

Kommitténs ordförande, statsrådet Meurling, slutade med att framföra kommitténs tack för de intressanta upplysningar som lämnats och lovade att frågan i sin helhet skulle behandlas med full objektivitet.

Kommittén visade under sitt besök här stort intresse för Oskarshamns sevärdheter och stadens övriga kommunikationer enkannerligen hamnen. Med »Nalle» företogs jämväl en liten utfärd, varvid bl. a. kopparverket och mek. verkstaden med dess stora anläggningar besågos.

Oskarshamns köpmän protestera mot banornas överlämnande.

Till Magistraten i Oskarshamn.

Oskarshamns köpmän, som med intresse följt frågan rörande statens ställningstagande till Ruda—Oskarshamns och Ruda—Ålghults järnvägar, hava med stor ledsnad och besvikethet bemärkt det framkomna förslaget att överlåta banorna åt Kalmar.

Tillkomsten av nämnda järnvägar avsåg att medelst dessa sammanbinda bygderna Ruda—Ålghult och Värebygderna med Oskarshamn för att därigenom delvis komma i förbindelse med ett gammalt handelsområde. Intresset för järnvägarnas tillblivelse var därför stort, och byggandet skedde med stora och kännbara uppoffringar icke blott från stadens utan även i icke så ringa mån från enskildas sida. Att frukten av alla dessa uppoffringar skall berövas staden och dess inbyggare förefaller oss vara i högsta grad otänkbart och orättvist, och ett sådant fall torde väl vara enastående inom Sveriges bygder. Att utan en protest häremot tyst medgiva en sådan åtgärd skulle vara en självuppgivelse från vår sida; vi skulle icke blott överlämna våra järnvägar utan även vårt handelsområde åt ett samhälle, som allt ifrån Oskarshamns stads tillblivelse sökt hindra dess utveckling och som ej heller offrat ett enda öre för järnvägarnas tillkomst.

Att ifrågavarande järnvägar skulle kunna skötas billigare i annan hand än Oskarshamns är säkerligen icke möjligt, ty de äro nog bland de billigaste skötta, vilket torde kunna bevisas, och det torde vara ofrånkomligt, att det icke blott är järnvägarna, som vår granne vill komma åt, utan vårt uppland och vårt handelsområde. Det låter ju så bra talet om samförstånd och om de liknämliga fraktsatser, som skola bliva gällande, om förslaget genomföres, varvid Oskarshamns stad kommer att bliva likställd med Kalmar och således ej berövad någon förmån, men vi köpmän hava en mångårig erfarenhet av Kalmar järnvägars fraktpolitik gentemot Oskarshamn för att kunna fatta någon tro till talets reella innebörd.

Säkerligen är ej önskan att få övertaga järnvägarna någon barmhärtighetsåtgärd varken mot staten eller Oskarshamns stad, utan därunder ligger, som antytts, en helt och hållet egoistisk tanke, vars genomförande skulle lända samhället och orterna, som i likhet med staden gjort stora uppoffringar för järnvägarnas tillkomst, till stor skada. Det bör därför ligga i ett statsintresse att icke motverka nämnda orter och vårt samhälle i dess vällovliga strävan till förkovring och utveckling genom att beröva möjligheterna därtill, varför Oskarshamns köpmannaförening på det kraftigaste protesterar mot förslaget att överlämna järnvägarna till Kalmar stad eller till ett för ändamålet bildat bolag.

Oskarshamn den 14 december 1929.

Lasse Bäck,
ordf.

Gerda Andersson.

Arthur Svensson,
sekr.

Run. Nyqvist.

Gust. Rosén.

Bilaga V.

Avskrift av artikel införd i Oskarshamns Nyheter nr 148 onsdagen den 18 dec. 1929.

Rudabanornas framtid.

En framstående industriman och trafikant i Oskarshamn har tillställt Oskarshamns Nyheter följande artikel i den nu så aktuella järnvägsfrågan.

Man och man emellan diskuteras i dessa dagar denna för våra orter så brännande fråga. Spörsmålet framträder med all sin aktualitet icke endast i hela mellersta Kalmar län utan långt in i värendsbygden. Den genom väsentliga uppoffringar åstadkomna förbindelsen inre Småland—isfri Östersjöhamn hotas i grunden genom residensstadens expansionsbegär. För lekmannen framstår sistnämnda förhållande, väl icke såsom en ensamstående eller tillfällig företeelse från grannstadens sida att med all sin kraft hämma utvecklingen av vårt samhälle. Det utgör fastmera ett led i den isoleringspolitik, som söder ifrån sedan länge bedrivits gentemot Oskarshamns stad.

Det är mot denna bakgrund man måste bedöma Kalmars uppträdande i föreliggande fråga, som reellt och sakligt sett dock endast berör staten och Rudabanorna. Hade Oskarshamns stad icke velat eller mäktat uppfylla fordringarna från statens sida, ja, då hade saken varit klar. Men se, när avtalet träffats, framträder Kalmar i all sin ridderlighet, ty man höll sig väl undermåttad på högre ort. I elfte timmen kastas så in ett bud, som antydde vara fördelaktigare för staten.

Såvitt undertecknad har sig bekant, är detta bud precis detsamma som de nuvarande ägarnas. Alltså ingen fördel för staten.

I tidningspressen förklaras då, att Kalmar vill hjälpa trafikanterna med låga frakter. Man ömmar för oss! I sanning en oväntad vänlighet. Lockbetet är nästan grovt!

Om banorna, enligt inhämtad och bekräftad upplysning, nu skötes på billigaste sätt, det oaktat blott kunna täcka sina driftkostnader och den nye spekulanten likväl säger sig vilja sänka inkomsterna med låga frakter, måste kalmarbudet anses såsom ett offer i Oskarshamns intresse. Vi våga ej hysa dylik naiv övertro!

Saken är, att om Kalmar, mot all förmodan, skulle gå som segrare ur denna tvekamp, finge nog trafikanterna sitta hårt emellan. Man talar om avtalshelg och kontroll. Se resultatet av Kalmars omfattande kärlek till Mönsterås! Vore det en annan part än den ifrågavarande kunde man möjligen resonera om det.

Det är i känsla härav och erfarenheternas bittra rön, som kommit trafikanterna att giva ett spontant uttryck åt sin åsikt. I närvarande stund ha närmare 300 trafikanter — förspörjes det — från linjen protesterat mot tanken på att bliva sålda på »god tro». Man klagar icke alls över frakterna.

Hela köpmanskåren, nämnder och enskilda i Oskarshamn hava också till magistraten bestämt avvisat förslaget om överlåtelse av banorna till Kalmar.

Till dylik opinion torde man kunna räkna med att länsstyrelsens yttrande går i avstyrkande riktning.

Det har med kraft gjorts gällande under förda förhandlingar, enligt vad jag inhämtat från vederbörligt håll, att orientering västerut borde nu företagas. Vid samtal med älgshultsbygdens ledande män erinras om att alltsedan

järnvägarnas tillkomst rätt och råder starkt intresse härför, och man räknar med att statsmakterna må ha sina ögon riktade härför.

Att Oskarshamns köpmän intet heller önska, ligger i sakens natur. Låt tanken på intimt samarbete med Östra Värends järnväg övergå i handling; det har man räknat med då banorna planerades. Staten bör också utöva sin makt i sådant syfte.

Med detta för ögonen och under förhoppning om industriens successiva utveckling (icke minst glasindustriens) har man anledning se ljusare på banornas framtid. Säkert är det dylika förväntningar, som diktera Oskarshamns kampvilja mot sin arvfien. Vår handel och handelsfrihet stå på spel. Skola de givas tillspillo? Nie und nimmer.

Bilaga VI.

Avskrift av artikel införd i Nya Växjöbladet nr 23 måndagen den 10 februari 1930.

Järnvägsfusionsfrågan.

Då nu frågan om sammanslagning av Kalmar- och Oskarshamnsbanorna, varvid också fusionssakkunnigas uttalande om att även Östra Värends järnväg bör ingå i fusionen, är aktuell, ber undertecknad om plats för några rader.

Riksgäldsfullmäktige ha med stöd av fusionssakkunnigas förslag föreslagit regeringen att i sin mån föreslå riksdagen att Kalmar—Berga järnväg (och därmed Kalmar stad) övertager Ruda—Oskarshamns och Ruda—Älg-hults järnvägar mot garanti för en del av statsskulden. Men ett särskilt bolag skulle bildas — (en märkvärdig fusion!). Om man närmare granskar riksgäldsfullmäktiges motivering och till slut finner, att de påskynda ett antagande av förslaget såsom en så förmånlig reglering av Oskarshamnsbanornas skuldförhållande till staten att den ej sedermera kan stå till buds, så kan man ej värna sig för tanken, att riksgäldsfullmäktige på ett alltför hänsynslöst affärsmässigt sätt nonchalera Oskarshamn och ta parti för Kalmar, som inte kan ha annat intresse att förvärva nämnda järnvägar än att på ett liknande sätt som fallet är med Mönsterås järnväg utnyttja landsbygden för Kalmar stads affärsintressen och därjämte en hänsynslös behandling av personalen. Vi få väl dock hoppas, att riksdagen ej tar hänsyn till snöd vinning utan tar saken i närmare skärskådande.

För en initierad torde det lätt framgå, att fusionssakkunniga antingen allt för mycket bortsett ifrån, att den fusion, som helst borde ifrågakomma, vore att Oskarshamnsbanorna sammanslogas med Östra Värends järnväg och att dessa sedan förenades med Växjö—Åseda—Hultsfreds järnväg. Fusionssakkunnigas förslag gick ut på att Oskarshamnsbanorna, Mönsterås järnväg och event. Östra Värends järnväg skulle sammanslås med Kalmar—Berga järnväg *till ett bolag*. Detta borde ju också gjorts till förbehåll i riksgäldsfullmäktiges förslag, om det skulle haft fog för sig. Nu tycks det endast ha tillkommit som ett förslag till att gynna Kalmar stads affärsintressen. Det finns väl ingen moralisk rättvisa i, att Kalmar alltjämt skall ha framgång i att söka skörda vad andra sått. De ha motarbetat järnvägarnas tillkomst ävensom sökt förhjälpa dem till ekonomisk ruin och inte offrat ett öre på deras anläggning. I skrivelser, som tillställts riksgäldskontoret från landsbygden, har även detta påvisats, ävensom att de voro glada åt att Oskarshamnsjärnvägen konkurrerat med Kalmarbanorna.

Växjö stad har hittills på sitt försynta och sympatiska sätt icke lagt sig i Oskarshamnsbanornas intressen, men då staden nu genom sitt beslut att söka tillvarataga sina intressen i Östra Värends järnväg kommit i ett sådant läge, att den ej gärna kan bortse från riksgäldsfullmäktiges förslag, torde det vara på tiden att tänka på vad som bör göras för att bevaka sina intressen även med hänsyn till Oskarshamnsbanorna. Det vore väl icke omöjligt att staden inginge till regeringen med ett motförslag till Kalmar om övertagandet av Oskarshamnsbanorna, på samma villkor som Kalmar—Berga järnväg. Och någon anledning till att en verklig fusion med V. Å. H. J. kommer till stånd torde väl ej förefinnas. Staden och dess järnvägar behöva nog en direkt förbindelse med isfri hamn. Detta förslag vore nog både ur affärssynpunkt för staden och landsbygden samt järnvägarnas personal det mest sympatiska och för Oskarshamns stad, som offrat så mycket, vore det nog att föredraga betydligt hellre än en hegemoni över banorna av Kalmar, som alltigenom sökt hindra Oskarshamn i sina strävanden till bättre kommunikationer. Det torde dock vara på tiden att något åtgöres. Vänta till regeringen och riksdagens beslut fallit torde vara att också äventyra förslaget och möjligheten att få behålla Östra Värends järnväg.

Intresserad landsbygdsbo.