

Nr 67.

Av herr **Heiding m. fl.**, om utredning och förslag rörande anslag till fyrbelysning i segelrännan Färjestaden—Kalmar.

Med tillmötesgående av befolkningens på Öland önskemål medgav riksdagen för några år sedan insättandet av en ny postångare på traden Färjestaden—Kalmar, enär det visat sig, att den gamla postångaren var för liten och obekväm för att i fortsättningen kunna på ett tillfredsställande sätt uppehålla den starkt utökade trafiken. Ölänningarna hälsade med glädje det nya postångarfartyget, Öland, som är ett högvärdigt fartyg med hänsyn till både utrymme och bekvämlighet, och äro öborna djupt tacksamma för riksdagens insats härutinnan.

Som alla känna till har trafikutvecklingen under de senare åren i mycket hög grad gått framåt. Detta kan dock ej sägas om sjötrafiken mellan Öland och fastlandet, just på grund därav, att ingen fyrbelysning finnes vid segelrännan emellan Färjestaden och Kalmar, varför denna trafikled är mer än vansklig att befara efter mörkrets inbrott.

Enligt nuvarande turlista för Kalmar Sundsbolagets ångare kan man resa från Mörbylånga till Kalmar och tillbaka igen samma dag två dagar i veckan, från Borgholm sammanledes en dag men från Degerhamn ingen dag. Man förstår därav, att praktiskt taget hela passagerartrafiken går över Färjestaden. Postångarens turer alla vardagar äro: avgång från Kalmar kl. 7.30, 11.30, 14.30 och från Färjestaden till Kalmar kl. 9.00, 13.00 och 15.40. På sön- och helgdagar äro morgonturerna indragna.

Som framgår av dessa turlistor kan man näppeligen med fog påstå, att Ölands sjöförbindelser med fastlandet äro tillgodosedda på ett sådant sätt, som vanligen göres anspråk på enligt nutida trafikuppfattning. Då allmänna sammanträden för dryftande av frågor rörande Kalmar läns landsbygd, var till även Öland hör, i regel förläggas till Kalmar stad vid ett klockslag, som passar för fastlandets kommunikationsförhållanden, blir följden, att ytterst få ölänningar komma tillstädes. En sådan resa innebär alltid ett övernattande i Kalmar med utgifter för kost och logi förutom en avsevärd tidspillan. Många jämförliga olägenheter för Ölands befolkning kunna på grund av otidsenliga kommunikationer med fastlandet påvisas.

Både ölänningar, turister och andra resande från fastlandet göra allt som oftast otåliga framställningar till befälhavaren på »Öland», att han skall inrätta sig för turer senare på dagen, än vad nu är fallet, men gör han därvid med skärpa gällande, att det är sjötekniskt omöjligt att utan risk för liv och egendom trafikera denna farled i mörker, dimma, snö- eller regntjocka, beroende dels på alla de undervattensgrund, som kanta den smala

segelrännan och dels på den starka och oberäkneliga strömsättningen. Icke heller går det att vid ett eventuellt kritiskt tillfälle ankra, ty i så fall skulle fartyget driva gå grund å endera sidan om rännan, beroende på vind eller företrädesvis strömriktningen. Och ingen med någon kännedom om riskmomenten kan förtänka honom denna hans inställning, enär det åvilar honom i egenskap av fartygets kapten ett drygt ansvar.

Ölänningarna ställa ännu en gång sitt hopp till riksdagen och förvänta att då den välvilligt genom sitt omförmälda beslut ställt en fin och ändamålsenlig båt att uppehålla trafiken på leden Färjestaden—Kalmar, den även föranstaltar om att denna trafik kan uppehållas i största möjliga utsträckning under vintermånaderna genom anbringandet av en effektiv fyrbelysning utefter ifrågavarande segelränna.

Vad Ölands landtrafik beträffar kan man utan överdrift säga, att den är ganska bra ordnad, tack vare järnvägar, omnibussar och en mängd trafikbilar.

Med stöd av det anförda hemställles,

att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om utredning och förslag rörande anslag av statsmedel till fyrbelysning i segelrännan emellan Färjestaden—Kalmar.

Stockholm den 20 januari 1936.

Arthur Heiding.

Ruben Wagnsson.

Gunnar Bodin.

Petrus Nilsson.

Axel Mannerskantz.
