



**National Library
of Sweden**

Denna bok digitaliserades på Kungl. biblioteket år 2012

STATENS OFFENTLIGA UTREDNINGAR 1945:8
KOMMUNIKATIONSDEPARTEMENTET



BETÄNKANDE

RÖRANDE

SVERIGES SMALSPÅRIGA JÄRNVÄGAR

AVGIVET AV

1943 års järnvägskommitté

DEL II

BLEKINGENÄTETS JÄRNVÄGAR

S T O C K H O L M

1945

Statens offentliga utredningar 1945

Kronologisk förteckning

1. Betänkande med förslag till utlänningslag och lag angående omhändertagande av utlänning i anstalt eller förläggning. Norstedt. 169 s. **Ju.**
2. Betänkande med förslag till organisation av en luftfartsstyrelse m. m. Norstedt. 68 s. **K.**
3. Betänkande rörande särskilda åtgärder vid återförandet till civil verksamhet av till beredskapstjänstgöring inkallad personal. Hæggström. 74 s. **Fö.**
4. Betänkande angående den husliga utbildningen. Beckman. 167 s. **S.**
5. Betänkande med utredning och förslag angående yrkesutbildning av sjöfolk av manskapsgrad samt åtgärder till höjande av sjöfolkets allmänna och medborgerliga bildning. Idun. 370 s. **E.**
6. Utredning rörande den tekniskt-vetenskapliga forskningens ordnande. 7. Förslag till åtgärder för livsmedelsforskningens ordnande. Hæggström. 150 s. **H.**
7. Betänkande rörande Sveriges smalspåriga järnvägar. Del 1. Allmänna synpunkter. Idun. 109 s. **K.**
8. Betänkande rörande Sveriges smalspåriga järnvägar. Del 2. Blekingenätets järnvägar. Idun. 124 s. 1 pl. **K.**

Anm. Om särskild tryckort ej angives, är tryckorten Stockholm. Bokstäverna med fetstil utgöra begynnelsebokstäverna till det departement, under vilket utredningen avgivits, t. ex. **E.** = ecklesiastikdepartementet, **Jo.** = jordbruksdepartementet. Enligt kungörelsen den 3 febr. 1922 ang. statens offentliga utredningars yttre anordning (nr 98) utgivas utredningarna i omslag med enhetlig färg för varje departement.

STATENS OFFENTLIGA UTREDNINGAR 1945: 8
KOMMUNIKATIONSDEPARTEMENTET



B E T Ä N K A N D E

RÖRANDE

SVERIGES SMALSPÅRIGA JÄRNVÄGAR

AVGIVET AV

1943 års järnvägskommitté

DEL II

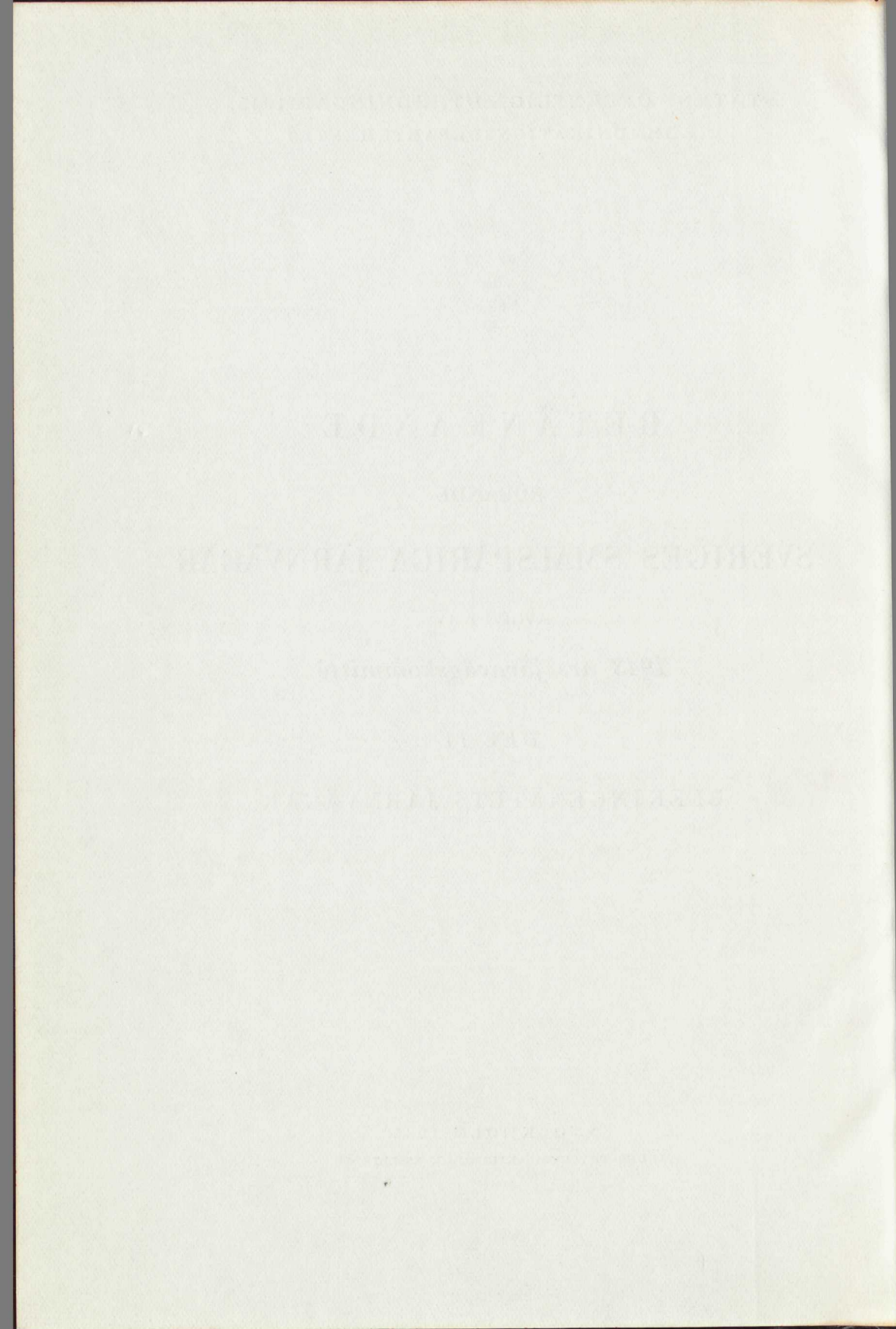
BLEKINGENÄTETS JÄRNVÄGAR

STOCKHOLM 1945

IDUNS TRYCKERI AKTIEBOLAG, ESSELTE AB.

516187





INNEHÅLLSFÖRTECKNING.

	Sid.
Skrivelse till Herr Statsrådet och Chefen för Kungl. kommunikationsdepartementet	5
Kap. I. Historik över Blekingenätets järnvägar.....	7
Järnvägarnas tillkomst	7
Statsförvärv av järnvägarna	12
Tidigare förslag till ombyggnad till normalspår av vissa av järnvägarna	13
Kap. II. Teknisk beskrivning av Blekingenätets linjer	19
Bantekniska förhållanden	19
Maskintekniska förhållanden	23
Kap. III. Uttalanden angående behovet av förbättrade järnvägskommunikationer inom Blekingenätets trafikområde	25
Kap. IV. Olika alternativ jämte kostnadsberäkningar för förbättring av Blekingenätets järnvägar	34
A. Ersättningsanskaffning för att vid bibehållen spårvidd hålla Blekingenätets järnvägar i fortvarighetstillstånd	34
B. Upprustning med bibehållen spårvidd	37
C. Ombyggnad till normalspår	39
Tekniska normer	39
Kostnadsberäkningar	40
D. Anslutning till det övriga smalspårsnätet genom omändring av spårvidden till 891 mm	44
E. Sammanfattning av kostnadsberäkningarna	45
Kap. V. Jämförelse mellan kostnaderna för drift, underhåll och förnyelse vid vissa Blekingenätets järnvägar vid normalspårs- respektive smalspårsdrift	48
Kap. VI. Särskilda spörsmål vid genomförande av olika alternativ för förbättring av Blekingenätets järnvägar	52
Kap. VII. Landsvägarna inom Blekingenätets trafikområde och deras framtida utbyggnad	56
Kap. VIII. Kommitténs förslag rörande Blekingenätets järnvägar	60
Särskild mening av herrar Palander och Söderling	71
Särskilt yttrande av herr Johnsson	75
<i>Bilagor.</i>	
1. Ekonomisk-geografisk beskrivning av Blekingenätets trafikområden	76
2. Trafikomfattningen på Blekingenätets järnvägar	114
3. Landsvägstrafikens omfattning år 1936 enligt statens vägtrafikräkning..	122
4. Översikt över arbetslönernas andel i totalkostnaderna för breddning till normalspår av vissa Blekingenätets järnvägslinjer.....	123
5. Karta över Blekingenätets järnvägar jämte tillkomstdata för de olika linjerna	124

THE CHINESE ECONOMY

1. Introduction	1
2. The Economic System	2
3. The Role of the State	3
4. The Role of the Market	4
5. The Role of the Enterprise	5
6. The Role of the Individual	6
7. The Role of the Foreign Sector	7
8. The Role of the Financial Sector	8
9. The Role of the Labor Sector	9
10. The Role of the Capital Sector	10
11. The Role of the Technology Sector	11
12. The Role of the Education Sector	12
13. The Role of the Health Sector	13
14. The Role of the Environment Sector	14
15. The Role of the Culture Sector	15
16. The Role of the Social Sector	16
17. The Role of the Legal Sector	17
18. The Role of the Political Sector	18
19. The Role of the Military Sector	19
20. The Role of the Religious Sector	20
21. The Role of the Artistic Sector	21
22. The Role of the Scientific Sector	22
23. The Role of the Literary Sector	23
24. The Role of the Musical Sector	24
25. The Role of the Dramatic Sector	25
26. The Role of the Cinematic Sector	26
27. The Role of the Televisual Sector	27
28. The Role of the Internet Sector	28
29. The Role of the Mobile Sector	29
30. The Role of the Cloud Sector	30
31. The Role of the Big Data Sector	31
32. The Role of the Artificial Intelligence Sector	32
33. The Role of the Robotics Sector	33
34. The Role of the Nanotechnology Sector	34
35. The Role of the Space Sector	35
36. The Role of the Biotechnology Sector	36
37. The Role of the Environmental Technology Sector	37
38. The Role of the Health Technology Sector	38
39. The Role of the Education Technology Sector	39
40. The Role of the Cultural Technology Sector	40
41. The Role of the Social Technology Sector	41
42. The Role of the Legal Technology Sector	42
43. The Role of the Political Technology Sector	43
44. The Role of the Military Technology Sector	44
45. The Role of the Religious Technology Sector	45
46. The Role of the Artistic Technology Sector	46
47. The Role of the Scientific Technology Sector	47
48. The Role of the Literary Technology Sector	48
49. The Role of the Musical Technology Sector	49
50. The Role of the Dramatic Technology Sector	50
51. The Role of the Cinematic Technology Sector	51
52. The Role of the Televisual Technology Sector	52
53. The Role of the Internet Technology Sector	53
54. The Role of the Mobile Technology Sector	54
55. The Role of the Cloud Technology Sector	55
56. The Role of the Big Data Technology Sector	56
57. The Role of the Artificial Intelligence Technology Sector	57
58. The Role of the Robotics Technology Sector	58
59. The Role of the Nanotechnology Technology Sector	59
60. The Role of the Space Technology Sector	60
61. The Role of the Biotechnology Technology Sector	61
62. The Role of the Environmental Technology Sector	62
63. The Role of the Health Technology Sector	63
64. The Role of the Education Technology Sector	64
65. The Role of the Cultural Technology Sector	65
66. The Role of the Social Technology Sector	66
67. The Role of the Legal Technology Sector	67
68. The Role of the Political Technology Sector	68
69. The Role of the Military Technology Sector	69
70. The Role of the Religious Technology Sector	70
71. The Role of the Artistic Technology Sector	71
72. The Role of the Scientific Technology Sector	72
73. The Role of the Literary Technology Sector	73
74. The Role of the Musical Technology Sector	74
75. The Role of the Dramatic Technology Sector	75
76. The Role of the Cinematic Technology Sector	76
77. The Role of the Televisual Technology Sector	77
78. The Role of the Internet Technology Sector	78
79. The Role of the Mobile Technology Sector	79
80. The Role of the Cloud Technology Sector	80
81. The Role of the Big Data Technology Sector	81
82. The Role of the Artificial Intelligence Technology Sector	82
83. The Role of the Robotics Technology Sector	83
84. The Role of the Nanotechnology Technology Sector	84
85. The Role of the Space Technology Sector	85
86. The Role of the Biotechnology Technology Sector	86
87. The Role of the Environmental Technology Sector	87
88. The Role of the Health Technology Sector	88
89. The Role of the Education Technology Sector	89
90. The Role of the Cultural Technology Sector	90
91. The Role of the Social Technology Sector	91
92. The Role of the Legal Technology Sector	92
93. The Role of the Political Technology Sector	93
94. The Role of the Military Technology Sector	94
95. The Role of the Religious Technology Sector	95
96. The Role of the Artistic Technology Sector	96
97. The Role of the Scientific Technology Sector	97
98. The Role of the Literary Technology Sector	98
99. The Role of the Musical Technology Sector	99
100. The Role of the Dramatic Technology Sector	100

Till Herr Statsrådet och Chefen för Kungl. kommunikationsdepartementet.

Under hänvisning till den skrivelse, som 1943 års järnvägskommitté denna dag avlätit till Herr Statsrådet i samband med avlämnandet av del I av kommitténs betänkande, får kommittén härmed vördsamt överlämna del II av samma betänkande, innefattande förslag till ombyggnad m. m. av de till det s. k. Blekingenätet hörande smalspåriga järnvägarna. Kommittén får tillika anföra följande.

Såsom framgår av förutnämnda skrivelse har det under utredningens gång befunnits önskvärt, att vissa omlägningsarbeten upptogos såsom beredskapsarbeten för att i händelse av en lågkonjunktur kunna påbörjas och under densamma färdigställas. Därest ett ombyggnadsförslag överhuvud skall framföras vid nuvarande tidpunkt, har med hänsyn till de åt kommittén givna direktiven ingen allvarlig tvekan ansetts kunna råda beträffande valet av objekt. Sagda direktiv förutsätta nämligen, att investering av statsmedel skall kunna komma i fråga, först efter det vederbörande järnvägsföretag övergått i statens ägo. Vid sådant förhållande har kommittén vid sin jämförelse skilda linjer emellan haft att beakta enbart i statens ägo redan varande smalspåriga järnvägar. Av dessa hava de till Blekingenätet hörande ansetts böra i första hand ifrågakomma till ombyggnad, särskilt som deras rullande materiel till stor del är föråldrad och i behov av förnyelse.

Kommittén har under sitt arbete haft tillfälle att av järnvägsstyrelsen erhålla utredningar i olika frågor. Dessutom har överinspektören i järnvägsstyrelsen H. Bager direkt biträtt kommittén vid vissa utredningar.

På kommitténs föranstaltande har docenten W. William-Olsson vid handelshögskolan i Stockholm i samarbete med fil. mag. O. Hölcke utfört en undersökning beträffande de ekonomisk-geografiska förhållandena inom Blekingenätets trafikområde. En redogörelse för undersökningen bifogas som bilaga 1.

Av undertecknade Palander och Söderling avgiven särskild mening samt av undertecknad P. Johnsson avgivet särskilt yttrande bifogas härjämte.

Stockholm den 9 januari 1945.

ALBERT FORSLUND.

PER A. JOHNSON.

ERIK MALMKVIST.

TORD PALANDER.

H. SANDSTRÖM.

CARL SUNDBERG.

G. SÖDERLING.

Chr. Gemzell. Josef Svensson.

Kapitel I. Historik över Blekingenätets järnvägar.

Järnvägarnas tillkomst.

Ehuru det — såsom redan i kapitel II i del I anförts — från början synes hava betraktats såsom avgjort, att samtliga stambanor skulle byggas med normal spårvidd, upptogs under järnvägsbyggandets fortgång spårviddsfrågan vid upprepade tillfällen till dryftning. Den spårvidd, vilken i fråga om stambanorna framfördes såsom alternativ till den normala, var $3\frac{1}{2}$ fot engelskt mått eller 1 067 mm. Innan denna strid om spårvidden bilagts, meddelades år 1872 koncession för de enskilda järnvägarna Karlshamn—Vislanda och Kristianstad—Sölvesborg, båda med spårvidden $3\frac{1}{2}$ engelska fot, och byggnadsarbetena igångsattes ungefär samtidigt. Vid denna tid fanns anledning antaga, att sistnämnda spårvidd skulle komma till användning för en mycket stor del av vårt lands järnvägslinjer, såväl statliga som enskilda. Först genom beslut vid 1874 års riksdag, att tvärbanan från Torpshammar till riksgränsen skulle byggas normalspårig, blev för statsbanornas vidkommande spårviddsfrågan löst på det sättet, att normalspår blev den enda nyttjade spårvidden. Vid enskilda järnvägar kommo däremot även i fortsättningen skilda spårvidder till användning. Spårvidden 1 067 mm — som redan från början av 1860-talet använts i Norge — utnyttjades sålunda för Blekingenätet. I detta nät ingå förutom de två nämnda linjerna Karlshamn—Vislanda och Kristianstad—Sölvesborg även linjerna Vislanda—Bolmen—Halmstad, Karlskrona—Sölvesborg med sidolinjer, Bredåkra—Växjö, Norrabyd—Kvarnamåla och Gullberna—Torsås. Nätet omfattar en total banlängd av omkring 530 kilometer. I bilaga 5 återfinnes en karta över Blekingenätets järnvägar jämte en sammanställning över de olika linjernas tillkomstdata.

Karlshamn—Vislanda järnväg. Tillkomsten av södra stambanan gav impulsen för åstadkommandet av en förbindelseled mellan denna bana och Karlshamn. År 1864 väcktes i stadsfullmäktige i Karlshamn förslag om utredning rörande järnvägsförbindelse mellan Karlshamn och en lämplig anknytningsstation vid stambanan. Utredningen kom till stånd, och följande år framlades förslag om byggandet av en normalspårig järnväg. Förslaget fick emellertid vila, då medel för dess realiserande icke kunde anskaffas. Först år 1869 upptogs frågan på nytt, nya undersökningar verkställdes och olika för-

slag uppgjordes, därav ett med normal spårvidd och ett med spårvidden 1 067 mm. Av kostnadsskäl beslöto stadsfullmäktige följande år godkänna det senare förslaget. I anslutning härtill konstituerades Karlshamn—Vislanda järnvägsaktiebolag. Banbygget påbörjades år 1872 och bedrevs så, att järnvägen kunde invigas redan år 1874.

År 1908 förvärvade bolaget Vislanda—Bolmens järnväg och överlog år 1932 även Hönshylte—Kvarnamåla järnväg.

Vislanda—Bolmens järnväg. Under det att byggandet av Karlshamn—Vislanda järnväg pågick, uppkom tanken att järnvägsledes sammanknyta skogsbygderna omkring sjön Bolmen med Vislanda och därigenom erhålla en bekväm utfartsväg icke blott till Karlshamn utan även till Skåne. I juni 1873 tillsattes en interimsstyrelse att föra frågan framåt; olika sträckningar av banan undersöktes. I oktober 1874 konstituerades Vislanda—Bolmens järnvägsaktiebolag. Nya undersökningar med alternativa förslag verkställdes. Koncession erhöles i oktober 1876 å en sträckning över Ryssby till sjön Bolmen. Med Karlshamn—Vislanda järnvägsaktiebolag upprättades i november samma år ett kontrakt om trafikens uppehållande med användning av detta bolag tillhörig rullande materiel. Ett statslån å 785 000 kronor beviljades i januari 1877. I oktober 1878 kunde järnvägen öppnas för allmän trafik.

I och med att Halmstad—Bolmens järnväg tillkom år 1889 och skogsbygden kring Bolmen därmed erhöles en betydligt kortare väg till utfartshamn, sjönk trafiken på järnvägslinjen Vislanda—Bolmen högst avsevärt. Bolaget kom i ekonomiskt trångmål och nödgades år 1899 träda i likvidation.¹ År 1907 överläts järnvägen till Karlshamn—Vislanda järnvägsaktiebolag. Sammanslagningen medförde en reducering av driftskostnaderna för bandelen Vislanda—Bolmen.

Halmstad—Bolmens järnväg. Redan under byggandet av Vislanda—Bolmens järnväg uppkom frågan att utsträcka järnvägen från Bolmen till Halmstad. Förverkligandet stötte på mycket stora svårigheter. Först i december 1886 hölls konstituerande bolagsstämma med Halmstad—Bolmens järnvägsaktiebolag. I anslutning till att kostnaderna för banan beräknats till 1 850 000 kronor, erhöles bolaget i oktober 1886 825 000 kronor² i statslån på villkor, att före den 1 april 1887 minst lika stor summa tecknats i aktier. Detta villkor uppfylldes, och byggnadsarbetena påbörjades. I november 1889 öppnades järnvägen för allmän trafik.

Blekinge kustbanor. Behovet av järnvägsförbindelser mellan Blekingestäderna gjorde sig redan tidigt gällande. I första hand inriktades strävandena på en normalspårig förbindelse, som icke medförde omlastning av gods. Möj-

¹ 1904 års riksdag medgav, att statens kapital- och räntefordran, som vid 1904 års utgång stigit till 1 786 198: 22 kronor, finge nedsättas till 800 000 kronor, vilket innebar, att 986 198: 22 kronor avskrevos.

² 1933 års riksdag medgav, att statens kapital- och räntefordran hos Halmstad—Bolmens järnvägsaktiebolag på grund av statslånet finge avskrivas till den del, densamma överstege 190 000 kronor, under villkor att bolaget senast den 30 juni 1933 till riksgäldskontoret kontant inbetalade sistnämnda belopp. Härigenom avskrevos 298 150: 76 kronor.

ligheterna att inom Blekinge uppdriva för en sådan förbindelse erforderligt kapital syntes dock icke föreligga. Härtill kom, att vida kretsar i Blekinge hyste den uppfattningen, att en smalspårig bana väl fyllde behovet. På grund härav och sedan järnvägen mellan Karlshamn och södra stambanan av kostnadsskäl planerats för spårvidden 1 067 mm, föll det sig naturligt att även bygga järnvägen mellan Blekingestäderna med samma spårvidd. Denna järnväg, som jämte vissa sidolinjer kallas Blekinge kustbanor, sträcker sig genom länet i öst—västlig riktning från Karlskrona till Kristianstad. Från början voro kustbanorna uppdelade på fyra särskilda järnvägar, nämligen Sölvesborg—Kristianstads järnväg, Västra Blekinge järnväg eller linjen Karlshamn—Sölvesborg, Mellersta Blekinge järnväg eller linjen Karlskrona—Karlshamn samt Bredåkra—Tingsryds järnväg; varje järnväg ägdes av ett särskilt bolag med egen förvaltning. I det följande skola några historiska data lämnas för vart och ett av dessa företag.

Redan i mitten av 1860-talet väcktes förslag om anläggandet av en järnväg mellan Sölvesborg och Kristianstad. Och år 1865 bildades ett bolag för byggandet av en normalspårig bana. Aktieteckningen gick trögt; bolaget upplöstes och ett nytt bolag bildades år 1871. Vid denna tid planerades järnvägen såsom normalspårig i direkt anslutning till den redan år 1865 färdigbyggda normalspåriga järnvägen mellan Kristianstad och Hässleholm. Det nya bolagets första åtgärd var att begära lån av staten. Detta beviljades icke. För att nedbringa byggnadskostnaderna och därmed få järnvägen till stånd uppgjordes nu ett förslag med spårvidden 1 067 mm eller samma spårvidd som järnvägen mellan Karlshamn och Vislanda. Förslaget godkändes av Kungl. Maj:t. Banbygget påbörjades år 1873, utfördes på entreprenad och bedrevs så, att järnvägen kunde öppnas för trafik den 1 mars 1874.

Det ekonomiska resultatet av driften blev emellertid mindre gynnsamt, och bolaget nödgades träda i likvidation. Ett nytt bolag, Sölvesborg—Kristianstad nya järnvägsaktiebolag, konstituerades år 1878. Bolagets verksamhet blev till en början framgångsrik, och bolaget tecknade avsevärda belopp i Västra Blekinge järnväg och Sölvesborg—Olofström—Älmhults järnväg. Båda dessa banor gingo emellertid efter några år i konkurs. Då bolagets ekonomiska ställning härigenom avsevärt försämrades, försåldes järnvägen år 1905 till Mellersta Blekinge järnvägsaktiebolag, som vid denna tid ägde icke blott linjen Karlskrona—Karlshamn utan även linjen Karlshamn—Sölvesborg med sidolinjen Sandbäck—Holje.

Sedan järnväg öppnats mellan Karlshamn och Vislanda samt mellan Sölvesborg och Kristianstad, aktualiserades frågan att medelst järnväg sammanknyta Karlshamn och Sölvesborg. År 1884 bildades Västra Blekinge järnvägsaktiebolag för byggandet av en smalspårig järnväg mellan de båda städerna jämte en bibana mellan Sandbäck och Holje. Arbetet påbörjades följande år och bedrevs så, att banorna kunde invigas i slutet av år 1886. Emellertid inträdde kristider, och bolaget försattes redan år 1888 i konkurs. Föl-

jande år förvärvades banorna å auktion av Karlshamns stad. I stadens regi nedlades mycken omsorg för förbättring av själva bananläggningen och den rullande materielen. Emellertid sålde staden banorna till Mellersta Blekinge järnvägsaktiebolag med tillträde den 1 januari 1903.

Sedan beslut år 1871 fattats om byggande av en järnväg norrut från Karlskrona till Växjö, vilken järnväg skulle av militära skäl enligt beslut av Kungl. Maj:t utföras med normal spårvidd, växte intresset för en järnvägsförbindelse från Karlskrona väster- och österut. Först år 1885 togo dessa planer fastare form genom att Blekinge läns landsting beviljade ett anslag för undersökning av möjligheterna att anlägga en kustbana från Karlshamn till gränsen till Kalmar län. Plan och kostnadsförslag uppgjordes till en början för en järnväg med 1 067 mm:s spårvidd mellan Karlshamn och Gullberna. Beträffande sättet för järnvägens indragande från Gullberna till Karlskrona voro meningarna delade. Ett förslag att mellan Gullberna och Karlskrona inlägga en tredje skena å det redan befintliga normalspåret mellan Karlskrona och Växjö samt samtidigt anordna en för normalspåret och smalspåret gemensam station i Karlskrona förkastades, och man enades om att bygga ett självständigt spår bredvid normalspåret. År 1887 hölls konstituerande bolagsstämma med Mellersta Blekinge järnvägsaktiebolag. Samma år beviljade Kungl. Maj:t bolaget ett amorteringslån och banbygget igångsattes. Banan öppnades för trafik år 1889. Frågan om genomgående personvagnar mellan Karlskrona och Kristianstad upptogs redan samma år till behandling i syfte att undanröja olägenheterna av tågbyte såväl i Karlshamn som i Sölvesborg och löstes påföljande år i gynnsam riktning.

Såsom nämnts övertog Mellersta Blekinge järnvägsaktiebolag år 1903 Västra Blekinge järnväg, innefattande linjerna Karlshamn—Sölvesborg och Sandbäck—Holje, samt förvärvade slutligen Sölvesborg—Kristianstads järnväg med tillträde den 1 januari 1906. Därmed var hela sträckan Karlskrona—Kristianstad samlad på en hand. Sedermera ändrades bolagets namn till Aktiebolaget Blekinge kustbanor.

Såsom förut omtalats, byggdes samtidigt med järnvägen Sölvesborg—Karlshamn en bibana från Sandbäck till Holje. År 1909 utsträcktes banan från Holje till den närbelägna Olofströms station å Sölvesborg—Olofström—Älmhults järnväg. År 1911 togs initiativet att medelst järnväg förena Listerlandet med det övriga Blekinge; bandelen Sölvesborg—Hörviken byggdes i anslutning härtill i flera etapper under åren 1914—1923.

Bolaget inköpte slutligen år 1926 Bredåkra—Tingsryds järnväg. Denna järnväg planerades redan i början av 1870-talet, men först år 1891 utsågs vid ett sammanträde med representanter för bygden en interimsstyrelse med uppdrag att förverkliga planen. Sedan styrelsen inbjudit till aktieteckning och koncession meddelats för anläggning av en järnväg Bredåkra—Hallen—Öljehult—Tingsryd, blev under år 1894 Bredåkra—Tingsryds järnvägsaktiebolag konstituerat. Efter sådan ändring i koncessionen att sträckningen fast-

ställdes över Konga, igångsattes arbetet på sommaren 1895. Järnvägen öppnades för allmän trafik i september 1896. Överenskommelse hade då träffats om anslutning till Bredåkra station och om genomgående tåg på linjen Växjö—Ronneby.

Växjö—Tingsryds järnväg. Sedan ett bolag bildats för byggandet av en järnväg mellan Bredåkra och Tingsryd, var det helt naturligt, att man i Växjö intresserade sig för en linje mellan Växjö och Tingsryd, varigenom Växjö skulle erhålla direkt förbindelse med mellersta Blekinge. Koncession erhöles år 1895. Samtidigt fastställdes bolagsordning för Växjö—Tingsryds järnvägsaktiebolag. Byggandet av järnvägen påbörjades följande år och järnvägen öppnades för allmän trafik i november 1897. Från och med år 1908 fick järnvägen gemensam trafikledning med övriga Växjöjärnvägar.

Hönshylte—Kvarnamåla järnväg. År 1898 erhöles ett antal representanter för berörda bygder koncession å en järnväg från Norraryd (Hönshylte) strax norr om Ryds station å Karlshamn—Vislanda järnväg till Kvarnamåla station å Växjö—Tingsryds järnväg i enlighet med ett uppgjort förslag. Samma år bildades Hönshylte—Kvarnamåla järnvägsaktiebolag. Järnvägen påbörjades år 1899 och kunde i oktober påföljande år öppnas för allmän trafik. Nämda bolag gick under år 1903 i konkurs, varefter ett nytt bolag bildades. Aktierna i detta bolag inköptes år 1913 av Växjö—Tingsryds järnvägsaktiebolag. År 1932 övertogs, såsom redan nämnts, järnvägen av Karlshamn—Vislanda järnvägsaktiebolag.

Östra Blekinge järnväg. Sedan städerna Karlskrona och Kalmar år 1874 över Emmaboda fått normalspårig järnvägsförbindelse med varandra, uppkom intresse för en mera direkt trafikled mellan de båda städerna över de jämförelsevis tätt bebyggda kusttrakterna. Detta intresse framträdde starkare, sedan byggandet av järnvägslinjen Karlskrona—Karlshamn påbörjats. Det dröjde emellertid avsevärd tid, innan förberedande undersökningar och utredningar angående olika sträckningar hunnit slutföras. Intressenterna från respektive län kunde emellertid icke enas om den planerade järnvägens spårvidd och sträckning eller om gemensamt bolag. Frågan begränsades därför av intressenterna från Blekinge till att avse en järnväg från Gullberna till Torsås med samma spårvidd som järnvägen Karlskrona—Kristianstad. År 1896 konstituerades Östra Blekinge järnvägsaktiebolag. Redan följande år påbörjades anläggningsarbetet, och i januari 1899 kunde järnvägen öppnas för allmän trafik.

Under byggnadstiden för denna järnväg blevo invånarna i Bergkvara livligt intresserade av att få till stånd järnvägsförbindelse mellan Bergkvara och Torsås. Sedan Östra Blekinge järnvägsaktiebolag övertagit en av Kungl. Maj:t meddelad koncession å en järnväg mellan dessa orter, igångsattes byggnadsarbetena under år 1901. Järnvägslinjen öppnades för allmän trafik i april 1903.

Vid denna tid visades även stort intresse för att skaffa Gullabo socken

järnvägsförbindelse såväl med Bergkvara som med städerna Karlskrona och Kalmar. Motsättningen mellan de båda städerna kom även nu till uttryck. Under det att man från Kalmarhåll sökte åstadkomma en järnväg av 891 mm spårvidd från Kalmar över Ljungbyholm och Påryd till Gullaboby, framlades från det motsatta lägret ett förslag om järnväg av 1 067 mm spårvidd från Torsås till Vissefjärda station å järnvägen Karlskrona—Emmaboda. Ansökan om koncession å en järnväg Torsås—Vissefjärda bifölls av Kungl. Maj:t i oktober 1910. Då det visade sig icke möjligt att uppbringa halva byggnadskostnaden — andra hälften beräknades stå till förfogande i form av statslån — inriktades ansträngningarna på att bygga järnvägen mellan Torsås och Gullaboby. Slutligen lyckades man uppbringa erforderligt kapital genom aktieteckning och statslån. Arbetet igångsattes i november 1915. Såsom en följd av det vid denna tid pågående världskriget kommo byggnadskostnaderna att uppgå till betydligt högre belopp än vad som beräknats, varjämte stora svårigheter uppstodo att anskaffa material, särskilt räls. Trots detta kunde ifrågavarande linje öppnas för allmän trafik i september 1917. Genom beslut den 14 oktober 1939 av Kungl. Maj:t har trafiken på denna linje inskränkts till att endast omfatta transport av gods i vagnslaster.

Statsförvärv av järnvägarna.

I anslutning till 1939 års lagtima riksdags principbeslut om ett sammanförande i statens hand av det svenska järnvägsnätet uppdrog Kungl. Maj:t åt järnvägsstyrelsen att inleda förhandlingar med de enskilda järnvägsföretagen i landet angående övertagande av de av dem ägda järnvägarna samt, därest överenskommelse angående överlåtelsevillkoren kunde träffas, uppgöra och Kungl. Maj:ts prövning underställa förslag till avtal i ämnet. Såsom ett led i fullgörandet av det sålunda erhållna uppdraget upptog styrelsen förhandlingar om statsförvärv av Växjöjärnvägarna, till vilka hörde bland annat Växjö—Tingsryds järnväg. I skrivelse den 30 december 1940 underställde järnvägsstyrelsen Kungl. Maj:t ett av styrelsen under förutsättning av Kungl. Maj:ts godkännande ingånget avtal om förvärv av sagda järnvägar. Avtalet underställdes genom proposition 1941 års riksdag, som biföll propositionen. Därmed införlivades Växjö—Tingsryds järnväg från och med den 1 juli 1941 med statsbanenätet. Den ekonomiska uppgörelsen innebar, att staten övertog betalningsansvaret för ett i järnvägen meddelat lån, som å tillträdesdagen uppgick till 289 000 kronor.

Under år 1941 upptog järnvägsstyrelsen förhandlingar med Aktiebolaget Blekinge kustbanor rörande statsförvärv av bolagets järnvägar och biltrafik. Förhandlingarna resulterade i ett av styrelsen med bolaget under förutsättning av Kungl. Maj:ts godkännande ingånget avtal om sådant förvärv. Enligt denna överenskommelse, som efter proposition vann riksdagens godkännande, övertog staten nämnda banor jämte tillhörande biltrafik den 1 juli 1942 samt erlade till aktieägarna i treprocentiga statsobligationer 50 pro-

cent av aktiekapitalet, motsvarande i runt tal 1·65 milj. kronor, varjämte 300 000 kronor av de kontanta tillgångarna förbehöllos aktieägarna såsom vinst för tiden den 1 januari 1941—den 30 juni 1942. Staten övertog tillika betalningsansvaret för bolagets skulder, vilka den 1 juli 1942 uppgingo till i runt tal 3·3 milj. kronor.

Påföljande år förvärvade staten Karlshamn—Vislanda—Bolmens järnväg och Hönshylte—Kvarnamåla järnväg. Sedan järnvägsstyrelsen underställt Kungl. Maj:t ett av styrelsen under förutsättning av Kungl. Maj:ts godkännande med Karlshamn—Vislanda järnvägsaktiebolag ingånget avtal om förvärv av nämnda järnvägar, förelades avtalet genom proposition 1943 års riksdag och godkändes av denna. Bolaget överlät enligt avtalet till staten, förutom järnvägarna, bolagets övriga tillgångar med visst mindre betydande undantag. I tillgångarna ingingo likvida medel, vilka vid tidpunkten för övertagandet den 1 juli 1943 uppgingo till omkring 400 000 kronor. Statens vederlag för överlåtelsen utgjorde 1 145 000 kronor, som erlades dels med treprocentiga statsobligationer till ett nominellt belopp av 879 650 kronor och dels kontant med 265 350 kronor. Med hänsynstagande till bolagets likvida medel utgjorde den för förvärvets genomförande erforderliga kapitalinsatsen sålunda i runt tal 750 000 kronor.

Beträffande Östra Blekinge järnväg må omnämnas, att Kungl. Maj:t genom beslut den 19 juni 1942 godkänt ett den 3 och 5 samma månad mellan järnvägsstyrelsen och Östra Blekinge järnvägsaktiebolag träffat avtal angående trafikerings genom järnvägsstyrelsens försorg av bolagets järnväg under tiden den 1 juli 1942—den 31 december 1943. Järnvägsstyrelsen upptog sedermera förhandlingar med bolaget om statsförvärv av bolagets egendom. I skrivelse den 1 februari 1943 anförde järnvägsstyrelsen, att styrelsen efter förda förhandlingar med bolaget träffat villkorligt, på Kungl. Maj:ts godkännande beroende avtal om sådant statsförvärv. Avtalet förelades genom proposition 1943 års riksdag och lämnades av denna utan erinran. Enligt detta övertogs statens järnvägar järnvägen ävensom av bolaget driven biltrafik, medan vissa övriga tillgångar avyttrades och därvid erhållna medel tillhopa med behållningen i kassa och bank tillfördes riksgäldskontoret. Av den i ärendet verkställda utredningen framgick, att driftöverskotten av såväl järnvägs- som bilrörelsen icke sammanlagt tillnärmelsevis varit tillräckliga för att bestrida vederbörliga avsättningar till förnyelsefonden. Vidare hade ränta å bolagets statsskuld, vars kapitalbelopp den 31 december 1941 uppgick till i runt tal sammanlagt 806 000 kronor, kunnat erläggas endast i ringa utsträckning.

Tidigare förslag till ombyggnad till normalspår av vissa av järnvägarna.

Ur olika synpunkter har det ansetts vara till väsentlig olägenhet, att Blekingenätets järnvägar äro smalspåriga. Spörsmålet om en åtminstone partiell ombyggnad till normalspår har ock vid skilda tillfällen varit föremål för övervägande.

I skrivelse den 10 maj 1938 till Kungl. Maj:t hemställde utsedda ombud för stadsfullmäktige i Karlshamn om förstатligande och ombyggnad till normal spårvidd av Karlshamn—Vislanda järnväg. Sedermera gjorde 1935 års Blekingeutredning¹ i skrivelser den 24 maj och den 6 augusti 1938 till Kungl. Maj:t framställning bland annat i fråga om förstатligande och ombyggnad av dels Karlshamn—Vislanda järnväg och dels kustbanan från Kristianstad till Karlskrona.

Vid sistnämnda skrivelse hade bland annat fogats två av trafikchefen vid Blekinge kustbanor majoren Sven Holmgren utarbetade, den 11 december 1935 och den 19 augusti 1936 dagtecknade promemorior. I den förstnämnda anfördes, att distriktsingenjören majoren E. Sahlén redan år 1921 uppgjort ett av ritningar och kostnadsberäkningar åtföljt förslag till ombyggnad av linjen Kristianstad—Karlskrona. Vid utarbetande av förslaget hade Sahlén uppdelat linjen i fem olika sektioner, vilka kostnadsberäknats var för sig. Vid en av Holmgren under år 1935 verkställd revidering av förslaget hade någon kontroll av förslagets olika kostnadsposter icke företagits och hänsyn ej heller tagits till önskvärda omstakningar. Endast korrigerings hade gjorts av förslagets à-priser, vilka syntes böra sättas något lägre. Förslaget innefattade ej några kostnader för ny rullande materiel. Ombyggnaden vore avsedd att utföras successivt under pågående trafik under en följd av år med början med den västligaste sektionen. Överenskommelse skulle träffas med angränsande normalspåriga banor i Kristianstad om trafikering av de ombyggda sektionerna med sin materiel till dess det ansåges lämpligt att skaffa egen rullande materiel. Järnvägens smalspåriga materiel skulle försäljas, om sådant vore möjligt, eller nedskrotas. Godsomlastningen skulle provisoriskt förflyttas i mån av ombyggnadens framåtskridande.

En sammanställning över de beräknade kostnaderna för de fem olika sektionerna utvisar följande.

	Beräknad kostnad	
	1921	1935
Sektionen Kristianstad—Sölvesborg.....	2 445 000	2 173 000
» Sölvesborg—Karlshamn.....	4 783 000	3 901 800
» Karlshamn—Ronneby.....	5 285 000	4 097 000
» Ronneby—Lyckeby.....	3 847 000	3 352 900
» Lyckeby—Karlskrona.....	336 300	336 300
Summa kronor	16 696 300	13 861 000

I promemorian anförde Holmgren vidare, att ehuru omstakning av linjen å flera platser torde vara önskvärd för förbilligande och förbättring av det

¹ Sakkunniga tillkallade jämlikt Kungl. Maj:ts bemyndigande den 8 oktober 1935 för att inom socialdepartementet biträda vid utredning rörande Blekinge läns försörjningsmöjligheter. De sakkunniga voro landshövdingen Sven Hagströmer samt riksdagsmännen O. Jeppson i Mörrum, N. Swartling i Svängsta och A. Törnkvist i Karlskrona.

föreliggande förslaget, man dock torde utgå ifrån, att de beräknade kostnaderna ej vore för höga, särskilt med tanke på de olägenheter och svårigheter, som vore förknippade med banans ombyggnad under pågående trafik. De senare årens omfattande vägbyggnader i Blekinge syntes även föranleda omstakningar och kostnadsökning. Holmgren övergick härefter att behandla ombyggnadens betydelse för länet och dess näringsliv samt anförde härutinnan.

»En ombyggnad av kustbanan till normalspårig järnväg har givetvis för länet och dess näringsliv en utomordentligt stor betydelse. Persontrafiken kan ordnas på ett mer tillfredsställande och snabbare sätt utan tidsödande övergångar och i många fall med förbindelse i direkta vagnar. Detta torde särskilt hava stor betydelse för trafiken på Skåne.

För industrien innebär ombyggnaden stora fördelar. Godset kan i många stationsrelationer befordras i direkt vagn med avsevärd tidsvinst och med undvikande av fördyrande omlastning, vilket allt medför billigare transportkostnader. Dessa förmåner framträda mest vid transporter till och över Skåne. För transporter till platser norr om Alvesta kvarstår dock för industrierna i Karlshamn, Kallinge och Djupadal olägenheten med omlastning av godset, enär enligt nu gällande samtrafiksbestämmelser transportvägen fortfarande i nämnd stationsrelation kvarstår oförändrad över de smalspåriga banorna Karlshamn—Vislanda—Bolmens järnväg och Växjö—Tingsryds järnväg. En olägenhet, som uppstår genom ombyggnaden, är den nödvändiga anordningen med två olika spårvidder i Karlshamns hamn och i Ronnebyredd, där spårutrymmet redan nu är knappt. Tågrörelsen kommer å dessa platser att avsevärt försvåras.

Genom ombyggnaden bortfaller godsomlastningen i Kristianstad, Sölvesborg, Olofström men tillkommer sådan i stället i Karlshamn och Bredåkra.

En ombyggnad av kustbanan till bredspårig kommer med all sannolikhet att medföra en ombyggnad även av Karlshamn—Vislanda—Bolmens järnväg mellan Karlshamn och Vislanda. Genom en sådan åtgärd skulle stora fördelar vinnas dels genom förenklade spårplaneringar i Karlshamn med endast en spårvidd i hamnen och slopande av godsomlastningen å denna plats, dels ock av den anledningen, att industrien i Karlshamn skulle komma vid bredspårsbana.»

I promemorian den 19 augusti 1936 upplyste Holmgren, att en summarisk fördelning gjorts av det antal dagsverken, som kunde vid en ombyggnad vara erforderliga för de olika bandelarna. Sålunda skulle erfordras för ombyggnad av bandelen Kristianstad—Sölvesborg cirka 173 000 grovarbetaredagsverken samt 12 000 specialarbetaredagsverken. I allt skulle vid en ombyggnad av järnvägen kunna uttagas 825 000 grovarbetaredagsverken samt 202 000 specialarbetaredagsverken. Därest ombyggnadsarbetet skulle utsträckas under en tidsrymd av t. ex. 3 år, skulle sålunda årligen kunna placeras 275 000 grovarbetaredagsverken samt 67 000 specialarbetaredagsverken. Då vid en ombyggnad till följd av otjänlig väderlek och svårigheter med hänsyn till den pågående trafiken många arbetshinder uppstode, kunde man ej räkna med mer än 250 dagsverken per man och år, vilket betydde sysselsättning åt 1 100 grovarbetare och 270 specialarbetare årligen under 3 års tid.

Vad åter beträffar ombyggnaden till normalspår av järnvägslinjen Karls-

hamn—Vislanda må anmärkas, att redan år 1908 på föranstaltande av styrelsen för Karlshamn—Vislanda järnvägsaktiebolag en undersökning gjorts rörande järnvägens ombyggnad till normalspår. Enligt utredningen, som utfördes av civilingenjören Erik Winell, beräknades kostnaderna för ombyggnaden till 2 170 000 kronor. Från detta belopp finge emellertid dragas den inkomst, som kunde erhållas genom försäljning av den smalspåriga rullande materielen, räls m. m., överslagsvis 384 000 kronor.

Stadsfullmäktige i Karlshamn anförde i sin förut omnämnda skrivelse, att ombyggnaden hade aktualiserats av önskemål från industriföretagen såväl i Karlshamn som utmed banan. Om Karlshamn med sin utmärkta, djupa och isfria hamn hade normalspårig järnväg, kunde staden räkna på nya industriella anläggningar, som nu avskräcktes av den smalspåriga järnvägsförbindelsen med åtföljande omlastningar och andra olägenheter. Dessa nya företag jämte själva ombyggnadsarbetet vid järnvägen skulle vara ett mycket värdefullt led i bekämpandet av den dåvarande allttjämt rådande arbetslösheten.

Vid skrivelsen hade fogats en i maj 1938 uppgjord preliminär kostnadsberäkning för ifrågavarande ombyggnad, slutande på 7 319 000 kronor, varav 2 525 000 kronor beräknats för rullande materiel. I förstnämnda belopp ingingo kostnader för jordlösen och skadeersättningar med 20 000 kronor men däremot icke kostnader för förbindelsespår mellan bangården och hamnen i Karlshamn, ej heller för hamnspår.

Över de i det föregående omnämnda framställningarna från stadsfullmäktige i Karlshamn och Blekingeutredningen avgav järnvägsstyrelsen den 21 november 1942 utlåtande och föreslog därvid, att sakkunniga måtte tillkallas för utredning rörande ombyggnad helt eller delvis av de till Blekingenätet hörande smalspåriga järnvägarna. I utlåtandet anfördes, att en sådan utredning syntes av flera anledningar böra företagas utan onödigt dröjsmål. Att utredningen nu borde igångsättas, vore motiverat bland annat med hänsyn till att en eventuell ombyggnad av Blekingenätets järnvägar skulle kunna utgöra en beredskapsåtgärd vid en arbetslöshetskris efter det pågående världskrigets slut. Ett annat motiv vore, att planerna på en ombyggnad redan tagit så fast form på vissa berörda orter, att man inom Blekingestäderna räknade med markreservationer för en ny linjesträckning och fördenskull hölle en del stadsplanefrågor svävande. Viktigare vore emellertid ur järnvägsstyrelsens synvinkel, att Blekingejärnvägarnas rullande materiel till stor del vore föråldrad och i behov av förnyelse, men att det icke kunde komma i fråga att för detta ändamål förbruka ens normal förnyelseavsättning, innan avgörande träffats huruvida en ändring av spårvidden skulle ske inom överskådlig framtid. Försiktighet i detta stycke vore så mycket mer påkallad, som en ombyggnad till normalspår, även om den skulle inskränkas till Blekinge kustbanors huvudlinje, oundvikligen medförde, att återstående linjenät med spårvidd 1 067 mm bleve för litet, för

trafiksvagt och för splittrat för att lämpligen kunna i längden uppbära en i viss mån särskild organisation, varför en ombyggnad jämväl av dessa linjer dels till normalspår, dels till spårvidd 891 mm sannolikt skulle komma att få ske. — Visserligen vore det väl möjligt att konstruera lok- och vagnmaterielen med spårvidd 1 067 mm så, att ändring till spårvidd 891 mm kunde ske utan större kostnad. Det vore emellertid ingalunda säkert utan syntes fastmer föga troligt, att man sålunda skulle kunna tillfullo utnyttja de möjligheter, som den något större smala spårvidden skänkte, med andra ord att ett sådant förfaringssätt icke skulle anses praktiskt och icke medföra några fördelar av betydelse. Under alla omständigheter krävde även den sidan av frågekomplexet ingående undersökning.

I utlåtandet framhölls ytterligare, att ombyggnadsfrågan med hänsyn till Blekingespårviddens totala banlängd vore av betydande storleksordning. Utredningsuppgiften vore också enligt styrelsen särdeles komplicerad. De utredningar, som dittills verkstälts, hade föranstaltats av representanter för de berörda bygderna och varit övervägande inriktade på den bantekniska sidan av saken, därvid man — i den mån detaljundersökning utförts — utgått från det ytterlighetsfallet, att avsedda linjer skulle i vissa hänseenden erhålla nära nog huvudbanestandard. Såsom grundval för statsmakternas ståndpunktstagande erfordrades en allsidig och förutsättningslös utredning. De huvudfrågor, beträffande vilka avgörande måste träffas, vore huruvida en ombyggnad till annan spårvidd av Blekingenätet överhuvud skulle företagas, vilka linjer som skulle ombyggas och vilka tekniska normer — eventuellt växlande för skilda linjer — som därvid skulle följas. Ett ställningstagande till dessa frågor kunde emellertid ske först sedan konsekvenserna av den ena eller andra anordningen blivit tillräckligt klarlagda. Det gällde därvid såväl själva anläggningen och vad därmed sammanhängde — alltså exempelvis markdispositionerna, byggnadsarbetet och kostnaderna därför samt företagets inverkan på arbetsmarknaden — som den framtida järnvägsdriften betraktad ur varierande synpunkt, såsom driftteknisk och drifts-ekonomisk, näringspolitisk och samhällsekonomisk, samt med hänsyn till försvarsväsendet och krisberedskapen.

Järnvägsstyrelsen yttrade vidare, att man vid utredningen icke kunde begränsa sig till att mot varandra ställa respektive nu förefintliga linjer och projekterade högklassiga normalspårsbanor. Vid jämförelsen mellan förefintliga järnvägar av olika spårvidder finge man noga skilja mellan de olägenheter, som verkligen berodde av spårvidden, och sådana som vore hänförliga till den tekniska standarden i övrigt. Blekingenätets speciella spårvidd 1 067 mm vore i och för sig ej avsevärt underlägsen normalspåret. En eventuell ombyggnad syntes ej heller kunna motiveras med behovet av ökad resehastighet. De smalspåriga järnvägarnas i allmänhet ogynnsamma läge i detta hänseende berodde icke på spårvidden i och för sig utan på andra omständigheter. Vid sådant förhållande finge en eventuell ombygg-

nad säkerligen i huvudsak motiveras med angelägenheten av att i möjligaste mån undvika omlastning av vagnslastgods. Emellertid bleve även efter en ombyggnad åtskillig omlastning kvar, för såvitt ej ombyggnaden gjordes total, vilket man med hänsyn till byggnadskostnaden knappast kunde räkna med. I en blivande utredning måste ingå ett klarläggande av alla de frågor, som sammanhänge med omlastningen. Särskild uppmärksamhet syntes också böra ägnas åt frågan om markreservationer för järnvägsändamål. Det vore av vikt, att nödiga sådana komme till stånd, huru beslutet om ändrad spårvidd än kunde komma att utfalla. Ett eventuellt vidblivande av spårvidden behöfde nämligen icke innebära, att nuvarande linjesträckning bibehölles för all framtid. Fastmer vore väl kurvrätningar och dylika förbättringar under alla förhållanden både nyttiga från järnvägssynpunkt och särskilt lämpade att utföras under tider med arbetslöshet. Det låte måhända också tänka sig, att frågan om ändrad spårvidd skötes på framtiden, och att i så fall arbeten av sagda art utfördes under tider med lågkonjunktur, jämväl med syfte att underlätta ett framtida avgörande i positiv riktning.

Kapitel II. Teknisk beskrivning av Blekingenätets linjer.

Bantekniska förhållanden.

Den av *statens järnvägar* ägda och förvaltade delen av Blekingenätet har en linjelängd i huvudspår av 467·8 km. Sidospåren upptaga en längd av 91·6 km och industri- och hamnspår 10·0 km. Hamnspåren i Blekingestäderna ägas i stor utsträckning av respektive hamnförvaltningar.

Största förekommande lutning är 16·67 ‰ (1 : 60). Nedanstående tabell ger en bild av lutningsfrekvensen på olika bandelar.

Linje	Horisontalspår		L u t n i n g					
	km	%	t. o. m. 5 ‰		5—10 ‰		mer än 10 ‰	
			km	%	km	%	km	%
Karlskrona—Kristianstad	46·8	36	21·8	17	20·3	15	41·5	32
Karlshamn—Vislanda	24·0	31	31·3	41	17·8	22	4·8	6
Vislanda—Bolmen	14·2	27	8·6	17	27·3	53	1·4	3
Bredåkra—Växjö	37·8	44	14·4	17	13·7	16	20·1	23
Gullberna—Bergkvara	28·3	57	2·4	5	10·4	21	8·7	17
Norrård—Kvarnamåla	13·3	64	0·4	2	0·9	4	6·2	30
Sandbäck—Olofström	7·5	43	0·2	1	4·1	24	5·6	32
Sölvesborg—Hörviken	4·2	30	1·4	10	5·5	38	3·1	22

Det är anmärkningsvärt, att linjen Karlskrona—Kristianstad har så ogynnsamma lutningsförhållanden. Anledningen är, att linjen med sin i stort sett öst—västliga riktning går tvärs över de nord—sydliga dalstråken. Detta förhållande återverkar, såsom här nedan omtalas, även på linjens kurvförhållanden. De järnvägslinjer, som gå i nord—sydlig riktning, t. ex. Karlshamn—Vislanda—Bolmen och Bredåkra—Växjö, hava gynnsammare lutningsförhållanden.

Den minsta på det statliga Blekingenätet någorlunda regelbundet förekommande kurvradien är 300 m, undantagsvis ännu mindre, såsom vid östra infarterna till Sölvesborg och Karlshamn, där den utgör c:a 210 m. Linjen Karlskrona—Kristianstad är mycket krokig mellan Karlskrona och Sandbäck, på vilken sträcka linjen anpassats efter den starkt växlande terrängen. Mellan Sandbäck och Kristianstad går linjen däremot på slättlandsområde och uppvisar därför en gynnsam linjesträckning.

Kurvförhållandena på de olika linjerna belysas av följande sammanställning.

L i n j e	Rakspår		Kurvspår med radien			
	km	%	500 m och däröver		mindre än 500 m	
			km	%	km	%
Karlskrona—Kristianstad.....	77·8	60	31·1	24	21·4	16
Karlshamn—Vislanda.....	53·6	69	18·2	23	6·0	8
Vislanda—Bolmen.....	37·2	72	12·7	25	1·6	3
Bredåkra—Växjö.....	61·4	71	14·2	17	10·4	12
Gullberna—Bergkvara.....	41·0	82	5·7	12	3·1	6
Norrård—Kvarnamåla.....	11·4	55	7·5	36	1·9	9
Sandbäck—Olofström.....	10·4	60	5·0	29	2·0	11
Sölvesborg—Hörviken.....	10·4	73	1·0	7	2·8	20

Det betydande antalet kurvor på linjen Karlskrona—Kristianstad innebär en nackdel på grund av att tåghastigheten i kurvorna av säkerhetsskäl icke får överstiga en av kurvornas radie och tekniska utformning beroende gräns. Vid en ombyggnad till normalspår har man jämväl att överväga en uträtning av vissa sträckor för att möjliggöra ökad tåghastighet.

I fråga om skärningarnas bredd må nämnas, att å linjen Karlshamn—Vislanda—Bolmen jordskärningarna hava en bredd av 6·7 m och bergskärningarna en bredd av 4·4 m. För linjen Karlskrona—Kristianstad äro motsvarande mått 5·9 m och 4·16 m. Vid övriga linjer variera måtten mellan ovan angivna siffror. Även i fråga om järnvägsbankens krönbredd kommer linjen Karlshamn—Vislanda—Bolmen främst med 4·3 m. Linjen Karlskrona—Kristianstad uppvisar en krönbredd av endast 3·5 m.

Det fria rummet vid linjerna Karlskrona—Kristianstad och Bredåkra—Växjö är tillräckligt för att normalspårsvagnar, lastade på överföringsvagnar, skola kunna framföras. I Sölvesborg har dock ett provisoriskt spår behövt anordnas förbi två gatubroar över linjen Karlskrona—Kristianstad. Lastade överföringsvagnar kunna för närvarande icke framföras mellan Karlshamn och Vislanda, enär tunneln vid Svängsta utgör ett hinder.

Samtliga linjer hava i stort sett bärkraftig grund och besväras under normala vintrar ej heller i nämnvärd omfattning av tjälskador.

För spåröverbyggnaden lämnas uppgifter i tabellen överst på sid. 21.

Såsom av sammanställningen framgår, äro de viktigare linjerna utrustade med räler med en vikt av 24·8 kg/m. Sammanställningen visar även, att förslitningen av rälsen på många bandelar har gått ganska långt. Enligt uppgift äro därjämte rälskarvarna nedkörda och nedbockade. Rälsbyte torde därför vara ofrånkomligt och anses under de närmaste tio åren böra företagas över så gott som hela nätet. Det kan emellertid starkt ifrågasättas, om icke räls av hittills använd typ är för klen med hänsyn dels till att

B a n s t r ä c k a	R ä l e r n a s			Anm.
	vikt per m kg	nedslit- ning mm	nedlägg- ningsår	
Karlskrona—Johannishus.....	24·8	1—3	1934—42	Tidigare använd räls.
Johannishus—Ronneby.....	32	2—3	1943	
Ronneby—Bredåkra.....	24·8	2—3	1931—34	Tidigare använd räls.
Bredåkra—Kullåkra.....	32	2—3	1944	
Kullåkra—Karlshamn.....	24·8	4—5	1913	
Karlshamn—Sandbäck.....	24·8	4—5	1916	
Sandbäck—Kristianstad.....	24·8	3—4	1922—24	
Gullberna—Bergkvara.....	17·2	5—6	1898	
Bredåkra—Tingsryd.....	24·8	4—5	obekant	
Tingsryd—Växjö.....	24·8	4—5	»	
Karlshamn—Ålshult.....	24·8	3—4	1910—12	
Ålshult—Torne.....	24·8	2—3	1919—22	
Torne—Vislanda.....	24·8	4—5	1913	
Vislanda—Bolmen.....	24·8	3—4	1923—24	
Norrård—Kvarnamåla.....	17·2	3—4	obekant	
Sandbäck—Olofström.....	17·2	5—6	1898—1910	
Sölvesborg—Hörviken.....	17·2	5—6	1886—87	

trafikomfattningen tenderar att öka och dels till att tåghastigheten torde böra höjas. Vid det rälsbyte, som efter förstatligandet företagits på linjen Karlskrona—Kristianstad, har detta beaktats och räls med en vikt av 32 kg/m kommit till användning.

I stor utsträckning erfordras utbyte och komplettering av ballasten. Tillgången på fullt lämpligt grus är emellertid begränsad. Olägenheten härav blir särskilt kännbar för den händelse linjerna skulle byggas om till normalspår, då stora mängder grus erfordras.

I följande sammanställning angivas högsta tillåtna hastighet och använda högsta lokaxeltryck på de olika linjerna.

L i n j e	Högsta tillåtna hastighet km/tim.		Högsta använda lokaxeltryck ton
	Loktåg	Rälsbuss	
Karlskrona—Kristianstad.....	60	80	8·9
Karlshamn—Bolmen.....	60	80	8·9
Bredåkra—Växjö.....	60	80	8·9
Gullberna—Torsås—Bergkvara.....	40	60	7·5
Gullaboby—Torsås.....	10	—	7·5
Ronneby—Ronnebyredd.....	30	—	—
Djupadal—Kallinge.....	12	—	8·5
Norrård—Kvarnamåla.....	40	60	7·5
Sandbäck—Olofström.....	30	60	7·6
Sölvesborg—Hörviken.....	30	60	7·6

Antalet broar framgår av följande sammanställning.

L i n j e	Antal broar med spännvidd	
	mellan 2 och 10 m	över 10 m
Karlskrona—Kristianstad.....	40	10
Karlshamn—Bolmen.....	36	5
Bredåkra—Växjö.....	16	2
Gullberna—Torsås.....	9	1
Ronneby—Ronnebyredd.....	—	1
Norrård—Kvarnamåla.....	6	3
Sandbäck—Olofström.....	5	2

Flertalet broar stamma från järnvägarnas byggnadstid, och utbyte av broar har förekommit endast i begränsad omfattning. I samband med att man i början på 1920-talet anskaffade tyngre lok, förstärktes broarna på flera linjer. Landfästena äro i regel av granit och i tillfredsställande skick. På vissa linjer äro landfästena utförda så breda, att de kunna användas vid linjens ombyggnad till normalspår.

Om linjerna skola bibehållas med nuvarande spårvidd, är det avsett att inom en nära framtid utbyta eller förstärka ett antal broar. Sålunda planeras på huvudlinjen Karlskrona—Kristianstad utbyte av broarna vid Sunna, Levalunda, Ronneby över Ronnebyån, Ryedal och Kristianstads bangård spår II med hänsyn till deras ålder och låga bärförmåga. På linjen Norrård—Kvarnamåla torde det visa sig nödvändigt att utbyta eller förstärka de båda broarna över Mörrumsån.

Säkerhetsanläggningar av mera modernt slag finnas endast vid ett fåtal stationer. Förregling av enstaka växlar eller infartstågvägar förekomma på linjen Karlskrona—Kristianstad vid flertalet stationer men på övriga linjer mera sällan. Övergång till centralmanövrering, framförallt av signaler men beträffande ordinarie mötesplatser även av växlar, är önskvärd för rationell drift även om nuvarande spårvidd bibehålles.

Slutligen må framhållas, att mötesspår längden även vid den starkt trafikerade linjen Karlskrona—Kristianstad uppgår till endast omkring 250 m. Vid stark trafik uppstå på grund härav svårigheter vid tågmöten. Det synes därför erforderligt att även vid bibehållande av nuvarande spårvidd låta utvidga vissa bangårdar.

Den fortfarande i *enskild ägo* befintliga Halmstad—Bolmens järnväg har en linjelängd i huvudspår av 63·6 km. Sidospårens längd är 4·8 km och industri- och hamnspårens 3·7 km. Största lutning är 16·67 pro mille och minsta kurvradie 240 m. Järnvägsbankens krönbredd utgör 4·16 m. Rälsvikten är 24·8 kg/m. Rälsen är i gott skick och till större delen inlagd under åren 1919—23. År 1940 verkställdes rälsbyte i vissa kurvor med liten radie.

Största förekommande lokaxeltryck är 8·5 ton och högsta tillåtna hastighet för loktåg 60 km/tim och för rälsbuss 80 km/tim.

Linjens fria rum är icke tillräckligt för att medgiva trafik med överföringsvagnar.

Maskintekniska förhållanden.¹

Vid *det statliga Blekingenätet* finnas 45 ånglok, 4 rälsbussar, varav 3 med 4 axlar, 2 släpvagnar till rälsbussar och 4 lokomotorer.

Antalet loktyper är mycket stort i förhållande till lokens antal. Av ej mindre än 11 typer finnes endast ett lok av varje. I medeltal förekomma knappt två lok pr typ. Att detta innebär ökade underhålls- och revisionskostnader samt fördyrar och i många fall rent av omöjliggör hållandet av reservdelar är lätt att förstå. Lokens ålder är ganska betydande; 22 lok äro mer än 40 år gamla och endast ett lok är yngre än 20 år. De äldre loken ha emellertid moderniserats i rätt stor omfattning genom ombyggnad till överhettning och beträffande vissa tanklok genom tillbyggnad av en löpaxel och utökning av förråden för kol och vatten. Dock sakna 10 lok fortfarande anordning för överhettning. Loken äro i allmänhet för små och för svaga för att draga större tåg med högre hastighet. De ha ju anskaffats av mindre järnvägsenheter, vilka icke haft behov av större lok än som krävdes att avveckla dåvarande trafik. Eftersom loken hava en påfallande hög ålder, har trafikutvecklingen avsevärt vuxit ifrån lokens kapacitet.

Motordrift har vid *det statliga Blekingenätet* kommit till jämförelsevis liten användning och rälsbusstrafik förekommer endast på linjerna Sölvesborg—Hörviken och Norrabyd—Kvarnamåla. Därjämte ombesörjer Halmstad—Bolmens järnväg enligt avtal större delen av persontrafiken på sträckan Vislanda—Bolmen med egen rälsbussmateriel.

Vid *det statliga Blekingenätet* finnas 138 person-, post- och resgodsvagnar, 191 slutna samt 999 öppna godsvagnar jämte 12 överföringsvagnar, av vilka två tillhöra Aktiebolaget Iföverken.

Personvagnarna omfatta 40 boggivagnar och 38 2-axliga vagnar. Många av personvagnarna hava en betydande ålder, 40 år och mera, men å andra sidan hava många vagnar ombyggts och moderniserats. Inredningen, särskilt i 3 klass boggivagnar, har därför blivit ganska enhetlig. Helt nybyggda personvagnar hava icke anskaffats sedan omkring år 1920. År 1942 inköpte emellertid dåvarande Blekinge kustbanor 4 begagnade boggivagnar från den till normalspår ombyggda Rörosbanan i Norge. Trots de genom ombyggnader vidtagna förbättringarna av personvagnarna torde det vara oundgängligt att delvis förnya vagnmaterielen. Det må nämnas, att 3 kombinerade post- och resgodsboggivagnar nyligen beställts med sådana mått, att de passa för lastprofilen även vid banor med 891 mm spårvidd, där de sålunda kunna användas efter utbyte av själva boggierna.

¹ Uppgifterna hänföra sig till år 1944.

Godsvagnarna hava liksom personvagnarna en hög genomsnittsålder. Fortfarande finnas vagnar från den tid, då de första linjerna inom nätet byggdes. Vagnarnas bärighet håller sig i allmänhet mellan 8 och 13 ton för slutna vagnar och mellan 8 och 14 ton för öppna. Enstaka slutna vagnar äro dock byggda för en lastförmåga av 15 ton och några öppna vagnar för 18 ton, allt avseende 2-axliga vagnar. Av 4-axliga godsvagnar finnas endast tre stycken, vardera med en bärighet av 25 ton.

Loken äro utrustade med tryckluftsbroms av Knorrs enkelkammarsystem, och samtliga person-, post- och resgodsvagnar äro monterade med samma broms eller med genomgångsledning. Sedan en tid tillbaka pågår montering av bromsapparater och ledningar på godsvagnarna, vilken montering beräknas i sin helhet vara genomförd i början av år 1945.

Av den nu lämnade redogörelsen framgår, att den rullande materielen i stor utsträckning är föråldrad och i stort behov av förnyelse. Även efter förstatligandet har någon nyanskaffning av rullande materiel icke ägt rum, då man med hänsyn till den väckta frågan angående ombyggnad till normalspår icke velat binda nytt kapital för anskaffning av fordon, exempelvis lok, som efter en ombyggnad av en eller flera linjer skulle bliva överflödiga.

Halmstad—Bolmens järnvägs rullande materiel består av 4 ånglok, 1 lokomotor, 3 4-axliga rälsbussar, 1 4-axlig släpvagn för rälsbuss, 14 person- och postvagnar samt 200 resgods- och godsvagnar.

Loken hava hög ålder. Sålunda äro två respektive 56 och 57 år, det nyaste är 24 år.

Vagnarna hava likaledes en betydande ålder. Befintliga 3-klass boggi-vagnar hava emellertid i viss utsträckning moderniserats. Slutna godsvagnar hava en lastförmåga av 10—12 ton, motsvarande bärighet hos öppna vagnar är 10—15 ton. Tio öppna godsvagnar hava anskaffats år 1943.

Kapitel III. Uttalanden angående behovet av förbättrade järnvägskommunikationer inom Blekingenätets trafikområde.

Av de utredningar som förebragts angående Blekingejärnvägarna framgår, att alla som sysslat med spørgsmålet om en förbättring av trafikförhållandena i Blekinge funnit den nuvarande splittringen på olika spårvidder samt de befintliga smalspåriga järnvägarnas starkt begränsade kapacitet och låga hastighet innebära allvarliga brister och nackdelar.

I den förut omnämnda skrivelsen den 6 augusti 1938 till Kungl. Maj:t anförde 1935 års Blekingeutredning bland annat följande.

»Klart är, att splittringen av järnvägarna på olika spårvidder och främst avsaknaden i större delen av länet av normalspåriga järnvägar medför synnerligen stora olägenheter särskilt för industrien. För denna utgör det ofta ett livsintresse att stå i direkt förbindelse med statens riksomfattande normalspåriga järnvägsnät utan den tidsutdräkt och de kostnadskrävande omlastningar och betungande avgifter i övrigt, som äro förenade med en varas transport över järnvägar med olika spårvidder och tillhöriga skilda företag. Betraktar man länet från denna synpunkt, finner man, att av länets industrier allenast de, som äro förlagda till Karlskrona i öster samt Sölvesborg och Olofström i väster, åtnjuta en dylik förmån. Övriga blekingska industricentra -- främst Ronneby med Kallinge, Karlshamn med omnejd samt Mörrumsåns dalgång -- känna starkt avsaknaden av omedelbar tillgång till normalspårig järnväg. Andra förutsättningar -- goda hamnförhållanden och relativt låga arbetskostnader -- må vara än så fördelaktiga, nyssnämnda brist är dock i hög grad ägnad att i dessa trakter hämma utvecklingen av den nuvarande storindustrin liksom tillkomsten av nya industriföretag. Det torde vara obestridligt, att de svårigheter, som yppat sig att till Blekinge få förlagda nya industrier, till stor del bottna just i detta otillfredsställande förhållande.

Med stöd av vad nu sagts tror Blekingeutredningen sig, utan risk för att bli motsagd, kunna med bestämdhet hävda, å ena sidan att något mera betydande uppsving inom den blekingska industrien, särskilt i form av tillkomsten av ny industri, icke är att förvänta utan att åtminstone huvudlinjerna av det nuvarande blekingska smalspåriga järnvägsnätet bli ombyggda till normalspåriga, men å andra sidan också att, om så sker, stora utsikter förefinnas för en dylik utveckling till det bättre, skapande i betydande mått ökade försörjningsmöjligheter för den blekingska befolkningen och därigenom indirekt stärkande hela länets ekonomiska bärkraft.

Att Blekingeutredningen vid sin behandling av förevarande ämne särskilt uppehållit sig vid frågans betydelse för industrien har sin grund däri, att förbättrade förhållanden å hithörande område torde vara ägnade att verka särskilt stimulerande på denna ej minst för arbetstillgången betydelsefulla näringsgren. Tydligt är emellertid, att spørgsmålet ur ekonomisk synpunkt är av stor vikt även för näringslivet i övrigt, såsom

handeln, jordbruket m. m., samt att dess lösande i rätt riktning skulle komma att främja även persontrafiken.

De blekingska järnvägar, vilkas förvandlande till normalspåriga närmast torde böra ifrågasättas, äro dels och i första hand den för Blekinge och dess näringsliv så betydelsefulla kustbanan i dess sträckning i länets längdriktning alltifrån Karlskrona i öster över Ronneby, Karlshamn, Mörrum och Sölvesborg fram till Kristianstad i väster och dels Karlshamn—Vislanda—Bolmens järnväg i dess sträckning Karlshamn—Vislanda. Genom båda dessa järnvägssträckors ombyggnad till normalspåriga skulle stora och i nu förevarande avseende särskilt viktiga delar av länet komma i omedelbar normalspårig förbindelse med rikets normalspåriga järnvägsnät i övrigt.»

I den av docenten W. William-Olsson och fil. mag. O. Hölcke på föranledande av kommittén utförda ekonomisk-geografiska beskrivningen (se bilaga 1) av Blekingenäätets trafikområden har beträffande näringslivets behov av breddade banor framhållits, att befolkningen befunne sig i avtagande, och, vad landsbygdsbefolkningen beträffade, den hittillsvarande utvecklingen och den nuvarande åldersstrukturen vore sådan, att en mer eller mindre fullständig avfolkning icke vore utesluten. Tätorterna hade tidigare utvecklats snabbt men syntes nu i många fall ha slutat att växa. Jordbruket, som nästan överallt vore hämmat av för små brukningsdelar, måste betecknas såsom väl utvecklat på slätterna och i kustlandet. Skogsbruket hade goda förutsättningar och utgjorde ryggraden i näringslivet i inlandet. Industrien vore sparsamt företrädd, och handeln huvudsakligen begränsad till hemtrakten. Hittills hade näringslivet nödtorftigt rett sig med de begränsade möjligheter, som de smalspåriga banorna gäve. Sammanfattningsvis anföres i utredningen, att befolkningsförhållandena liksom de olika näringsgrenarna visade starkt negativa drag. Även ett teoretiskt överbäggande gäve till resultat, att järnvägarnas brister sannolikt starkt bidragit till det negativa draget i den bild, som trafikområdenas näringsliv gäve. I utredningen anfördes vidare att, även om det icke ginge att med tillgängligt material bevisa att näringslivets svaga utbildning i banornas trafikområden vore en följd av banornas dåliga beskaffenhet, man hade emellertid skäl att tro att så vore förhållandet, och i varje fall torde man vara berättigad att säga, att de dåliga järnvägsförbindelserna vore en huvudorsak till näringslivets svaghet, och att en breddning av banorna skulle bidraga avsevärt till ett stärkande av detsamma.

I skrivelse den 13 december 1944 till kommittén har t. f. chefen för försvarsstaben angivit den ordning, i vilken de smalspåriga järnvägarna ur försvarssynpunkt borde ombyggas och i fråga om Blekingenäätet gjort följande indelningar.

Grupp 1 — järnvägar som i första hand böra ombyggas: Karlskrona—Ronneby—Bredåkra—Växjö och Karlshamn—Vislanda.

Grupp 2 — järnvägar som i andra hand böra ombyggas: Bredåkra—Kristianstad.

Grupp 3 — övriga för försvaret betydelsefulla järnvägar som böra om-

byggas, men vilkas ombyggnad kan anstå till efter grupp 2: Norraryd—Kvarnamåla och Vislanda—Ljungby.

Vidare har t. f. chefen för försvarsstaben i skrivelse den 25 november 1944 uttalat, att järnvägssträckorna Sandbäck—Olofström och Sölvesborg—Hörviken icke ur försvarssynpunkt vore av sådan betydelse, att de av militära skäl borde ombyggas. De borde dock icke för närvarande nedläggas.

Även från olika representanter för näringslivet inom de smalspåriga Blekingebanornas trafikområden hava bristerna i det nuvarande järnvägssystemet påtalats. Vid de studieresor, som kommittén företagit, har kommittén kommit i 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 järnvägs kommunikationerna. För att kommittén skulle få ytterligare material för sitt utredningsarbete hava flertalet av de större trafikanterna till sänts ett frågeformulär, avsett att utröna vederbörande företags transport-, omlastnings-, emballage- och bräckagekostnader m. m. Frågeformuläret upptog därjämte frågor bland annat om vilken roll tidsutdräkten eller svårigheten att exakt angiva befordringstiden spelade vid transporter över omlastningsstation; om ombyggnad till normalspår av vederbörande smalspåriga järnvägar kunde innebära en sådan förbättring av transportmöjligheterna, att en utvidgning av företaget bleve trolig. Slutligen upptog frågeformuläret en uppmaning att angiva särskilda synpunkter på ombyggnadsfrågan.

Med benäget tillstånd lämnas i det följande utdrag ur de mera belysande svaren.

Aktiebolaget A. K. Fernströms granitindustrier, Karlshamn: »Under många år ha vi hållit lager av blocksten i Stettin och Wismar, varifrån stenen expedierats vagnslastvis till kunderna på kontinenten. Genom att dessa lagerplatser kunna tänkas komma att försvinna (platsen i Stettin är redan återlämnad), är det tänkbart, att sändningar till platser inom nuvarande Tyskland, i Ungern, Rumänien, Jugoslavien och Schweiz måste mer än som hittills varit fallet expedieras per järnväg via Trelleborg—Sassnitz. Även den möjligheten, att vid järnvägstransport till kontinenten direkt mindre partier fall för fall kunna sändas, än då direkt fartygsskeppning till Stettin eller Wismar tillämpas, kan bli av betydelse för ökad transport via Trelleborg—Sassnitz.

Efter kriget räkna vi med ökad export av blocksten till England, USA och transoceanaländer. Det blir här fråga om slutna skeppslaster från 500 upp till ett par tusen ton på en gång. Det har alltid varit ett önskemål att kunna samlasta och skeppa produktionen från våra olika produktionsdistrikt i Blekinge, norra Skåne, södra och östligaste Småland i ett och samma fartyg från en hamn, i stället för som nu från tre hamnar, nämligen Åhus, Sölvesborg och Karlshamn. Den för dylik samlastning och utskeppning bästa hamnen är Karlshamn, och Kustbanans (inkl. Sandbäck—Olofström) omläggning till normalspår skulle möjliggöra ett dylikt arrangemang. Vi finge också snabbare järnvägstransporter från flera distrikt, och fartygen erhöles också snabbare expedition. Vi skulle då också kunna räkna med lägre lastningskostnader och sjöfrakter.

Leveranser av övriga granitprodukter till inlandet i sydöstra Sverige, Kristianstads, Kronobergs, Jönköpings och Östergötlands län skulle betydligt underlättas och verkställas utan tidsuppehåll för omlastning genom övergång till normalspår. Vad ovan anmärkts för blocksten gäller också i tillämpliga delar för gatsten, särskilt med hänsyn till leveranstiden.

Vid expedition pr järnväg Karlshamn—Göteborg f. v. b. pr fartyg till transoceana länder (hamnar) uppstår genom omlastningen i Vislanda vissa olägenheter, som kunna orsaka obehag vid dispositionerna i Göteborg.

Vid expedition Karlshamn—kontinenten via Kristianstad kunna sändningarna bli så försenade genom omlastningarna där, att kunderna anföra missnöje med expeditionen.

Vi instämma i ett allmänt önskemål om bekvämare och snabbare person- och postförbindelser, vilket en omläggning till normalspår givetvis skulle medföra.»

Djupafors fabriksaktiebolag, Djupadal: »Sedan 1938 har en väsentlig ändring av vårt transportsätt inträtt beträffande våra leveranser på södra Sverige, framförallt till Lund. Dessa transporter utfördes med lastbilar, vilket gick mycket fortare än med järnväg och dessutom ställde sig betydligt billigare, bland annat därigenom att vi kunde använda billigare och enklare emballage. Sedan förbud inträdde mot dylika lastbils-transporter nödgades vi övergå till järnvägstransport, vilken bland annat på grund av omlastning i Kristianstad kräver dyrare och starkare emballage och dessutom tager en transporttid av 4 à 5 dagar i anspråk. Med lastbil gick dessa transporter på en dag. Vi måste sålunda numera räkna med betydligt längre leveranstid, vilket varit till stor nackdel såväl för oss som för våra avnämare.

Den betydande del av vår produktion, som såldes på export, gick under 1938 huvudsakligen med båt till Göteborg. Under våren 1939 övergick vi till järnvägstransport, varvid omlastning måste ske i Växjö.

Efter krigets slut räkna vi med att transportera vår export med järnväg till Göteborg under förutsättning att järnvägen kan lämna oss tillfredsställande service.

Tidsutdräkten vid omlastningen och svårigheten att exakt angiva befordringstiden spelar en mycket väsentlig roll för oss. Djupafors är den enda fabrik i sitt slag i Blekinge och i fråga om inlandsleveranserna konkurrerar bruket med andra fabriker, som i de flesta fall ligga betydligt gynnsammare till i transporthänseende. Köparna av kartongpapp ha mycket höga fordringar med avseende på leveranstiden. Djupafors är för närvarande det bruk, som har de största leveranser av kartongpapp på den inhemska marknaden och det är av allra största vikt för brukets framtid att transportmöjligheterna underlättas och förbättras.

För våra exportleveranser innebär det hittillsvarande förhållandet med omlastning från smal- till bredspårig järnväg en stor nackdel. Oftast får man relativt kort varsel beträffande utgående båtars lastning och avgång och då betyder transporttiden från bruket till utlastningshamnen mycket. Sedan våren 1939 har praktiskt taget all vår export skeppats över Göteborg. Givetvis har vår export sedan april 1940 varit mycket reducerad, men så snart exportvägarna västerut öppnas igen, räkna vi med att återupptaga vår export i normal omfattning.

En ombyggnad till normalspår av vår järnväg så att omlastning ej behöver ske skulle medföra en mycket stor förbättring av våra transportmöjligheter. Transporterna skulle taga kortare tid och därmed stärka vår konkurrenskraft. I många fall skulle vi även kunna minska våra emballagekostnader. En sådan ombyggnad skulle även inverka fördelaktigt på våra inköp av vissa råvaror, såsom cellulosa, kol m. m. då ju även transporterna av dessa råvaror skulle förenklas. Beträffande en eventuell utvidgning av vår produktionsanläggning, så föreligger ett utarbetat förslag om utbyggnad till dubbel kapacitet, men detta förslag har tills vidare bordlagts på grund av de för närvarande mycket höga byggnadskostnaderna. Frågan kommer emellertid att tagas

upp igen vid lämpligt tillfälle och det är självklart, att om under tiden ombyggnad till normalspår av vår järnväg beslutats, så kommer detta att göra utbyggnadsförslaget ännu mera attraktivt.

Som en sammanfattning vilja vi framhålla, att vi efter omläggning till bredspårig järnväg skulle få

a) kortare transporttider, innebärande snabbare leveranser till våra avnämare och möjlighet till bättre service,

b) större konkurrenskraft gentemot andra fabriker, som för närvarande ha gynnsammare transportmöjligheter,

c) billigare emballagekostnader på ett mycket stort antal transporter inom landet,

d) mindre risk för skador — bland annat vattenskador — som nu kunna uppstå vid omlastning,

e) billigare transportkostnader för våra inköp av kol, cellulosa m. m.,

f) i stället för en relativt ogynnsam och otillgänglig placering 'i periferien' skulle vi vid övergång till bredspårig järnväg bildligt talat flyttas närmare landets centrum.»

Fabriken Rurik, Karlshamn: »På grund av omlastningen ha vi svårigheter att få fram godset till bestämd tid. För närvarande erhålla vi i stor omfattning gods från stationerna Norrhult och Skillingaryd, och har det inträffat vid upprepade tillfällen, att dryga förseningar uppstått genom omlastningen, vilket förorsakat oss synnerligen störande olägenheter i vår fabrikation.

Vid eventuell ombyggnad till normalspår kunna vi räkna med snabbare godsbefordran, vilket skulle innebära, att vi framdeles icke komma att behöva anlita lastbilstrafiken för våra transporter, något som vi tidigare under normala förhållanden tvingades till på grund av olägenheterna i järnvägstransporten. Om den påtänkta omläggningen kommer till stånd, påverkar den med all sannolikhet att även i fortsättningen låta vår fabrik ha sin placering här i Karlshamn. Vi överväga nämligen att inom kort bygga ny fabrik, där vi kunna uppnå fördubblad kapacitet. Vidare skulle vi bliva i tillfälle att förädla åtskilliga råvaror vid vår fabrik, vilket nu ställer sig för dyrbart på grund av omlastningar och därmed förenade kostnader.»

Fridafors fabriksaktiebolag, Fridafors: »På grund av omlastningen har förekommit att vagnar blivit fördröjda upp till 8 dagar, varför våra kunder blivit irriterade och order gått ifrån oss. Flera köpare klaga över att vagnarna ej famkomma som beordrats och beräknats. Då deras lagerutrymmen äro begränsade måste leveranserna komma med en viss regelbundenhet.

Vid exportsändningar ha vagnshyror ej kunnat undvikas då vagnarna måste av-sändas i mycket god tid.

En eventuell ombyggnad kommer givetvis att stimulera intresset för en utvidgning av våra anläggningar.

Svårighet föreligger att för närvarande erhålla slutna vagnar, som i många fall äro nödvändiga för att skydda pappen mot fukt. Detta gäller särskilt vid transport av fin-kartong. Förbrukningen av denna kvalitet ökar mer och mer på bekostnad av billigare pappsorter.»

Halda Aktiebolag, Svängsta: »Före kriget voro vi nödsakade att, på grund av förseningar vid omlastning mellan smal- och bredspårig järnväg, i stor utsträckning använda lastbil för transport av våra skrivmaskiner. Detta gäller särskilt exportsändningarna, som måste vara ombord på båt på bestämd tid. Dessa jämte sändningarna till de större försäljningskontoren i Sverige voro i regel så stora, att hel billast kunde erhållas.

Vår produktion utgör för 1944 360 ton. För 1945 planera vi för 450 ton, och enligt en flerårsplan räkna vi med en framtida årsproduktion av c:a 1 150 ton. Denna ök-

ning beror dels på en ökad tillverkning av Halda skrivmaskiner och dels på planerad tillverkning av andra artiklar, i kilopris jämförbara med våra Halda-skrivmaskiner.

Vid denna för Sverige relativt stora produktion får vad som ovan sagts angående lastbilstransporter till undvikande av förseningar givetvis väsentlig betydelse.

Under kriget har expansionen bromsats, enär exportmarknaderna avskurits.»

Huleviks fabriker, Karlshamn: »Vid godstransporter till exporthamn är det, som bekant, av stor vikt, att godset kommer fram i rätt tid till bestämd båtlägenhet. Med nuvarande omlastningar i Vislanda och väntetid på omlastningsvagnar där, är det nära nog omöjligt att beräkna tid för godsets ankomst till Göteborg, vilket medför stora olägenheter. Ofta ha vi råkat ut för både kajläggning och vagnshyra därstädes.

Till följd av dessa omständigheter ha vi, så vitt möjligt, sökt undvika Vislanda, och i de fall det varit möjligt dirigerat vårt gods över Karlshamn. Av denna anledning ha vi under 1938 endast skeppat 687 ton över Göteborg medan Karlshamn fått 2 010 ton och Halmstad 576. Den sammanlagda varumängd som för vår räkning omlastats i Vislanda har det oaktat blivit 1 265 ton.

Vår förnämsta och mest trafikerade exporthamn västerut är ju Göteborg, och en snabb järnvägsförbindelse med denna hamn skulle otvivelaktigt verka stimulerande och befrämja handelsförbindelserna med utlandet. Vi anse det vara självklart, att en direkt förbindelse med Göteborg skulle bidra till att öka vår exportvolym, men under nuvarande politiska förhållanden kan man ju icke förutsäga i vilken omfattning en utvidgning av verksamheten kan bli erforderlig.»

Aktiebolaget Iföverken, Bromölla: »Huruvida den förskjutning i transportsättet, som under krigsåren skett till järnvägens fördel delvis kommer att bestå efter kriget beror på, huruvida järnvägens trafikkapacitet blir tillräckligt stor. Det var den nämligen ej före kriget.

Av gods som skall omlastas, måste golvplattor emballeras i häckar och drager detta emballeringssätt en merkostnad av kronor 25: — pr ton liksom att allt formtegel måste emballeras i lådor, för vilka merkostnaden är kronor 27: — pr ton. För övriga varuslag torde icke någon ändring i emballeringssättet vara behövlig, men måste man räkna med ett betydligt större bräckage. Värdet härav är dock omöjligt att närmare angiva.

Vi hava och hava alltid haft ständiga svårigheter med våra kunder på grund av den långa tid, som förflyter mellan vagnsbeställning och varans framkomst till mottagaren. Detta har dock huvudsakligen varit att hänföra till brist på överföringsvagnar samt till den omständliga och tidskrävande procedur, som hela organisationen med dylika vagnar innebär.

Bristande trafikkapacitet hos järnvägen har ständigt inverkat hämmande på vår firmas utveckling. Den omfattning rörelsen hade redan före kriget möjliggjordes endast tack vare dåvarande livliga lastbilstrafik. För närvarande har järnvägen icke möjlighet att fylla vårt transportbehov. Trots god ordertillgång är det därför verklighetsfrämmande att överväga utvidgningar. Vi komma dock otvivelaktigt att företaga åtgärder i sådan riktning, så snart andra och gynnsammare trafikförhållanden föreligga. Härmed avses t. ex. ombyggnad till normalspår.

Förutom vad redan ovan sagts angående önskvärdheten att öka järnvägens transportkapacitet genom övergång till normalspår få vi framhålla följande:

Iföverkens samtliga fabrikat utgöras av lervaror, sålunda bräckligt gods. Större delen av detta gods fördrager ej omlastning utan att avsevärt bräckage uppstår. Att undvika detta genom att använda överföringsvagnar är en anordning, som har så liten kapacitet och även för övrigt är så tungrodd och tidskrävande, att den enligt vår uppfattning ej kan utgöra en acceptabel lösning på ett transportproblem av ifrågavarande storleksordning.»

Aktiebolaget Karlshamns oljefabriker, Norrköping: »Under den hårda konkurrens, som rådde före kriget såväl på den in- som den utländska marknaden, gick vår inställning ut på att av frakthänsyn transportera mest möjligt båtledes. Det torde dock knappast råda något tvivel om att oljefabriken i ännu högre grad kommer att anlita järnvägen för godstransport, därest denna blir omlagd till normalspårig. Genom den nuvarande transporten på den smalspåriga järnvägen förloras tid, godset, särskilt emballaget, blir ganska mycket lidande under omlastningen, och vidare är denna förbunden med extra kostnader, som naturligtvis belastas varuägaren.

Vilken trade, Karlshamn/Vislanda, Karlshamn/Kristianstad eller Karlshamn/Karlskrona, som ombygges till normalspårig, är utan betydelse för oss. Vårt intresse är att få anslutning till normalspåriga nätet och detta så fort som möjligt.

Den per järnväg transporterade kvantiteten har fördubblats från 1938 till 1942. Huruvida denna ökning kan förväntas komma att bli bestående efter kriget, är svårt att yttra sig om. Man kan emellertid förutsätta, att en omläggning av järnvägarna till normalspåriga kommer att göra dessa konkurrenskraftigare gentemot båttrafiken.

Det är naturligtvis svårt att lämna någon tillförlitlig kostnad för bräckage i samband med omlastningar i Vislanda och Kristianstad. Det är emellertid klart, att dessa omlastningar försäkra en hel del bräckage samt extra slitage på emballaget.

Tidsutdräkt vid omlastningar och svårigheter att exakt ange beföringstiden spelar en stor roll. Ju kortare beföringstiden är och ju exaktare densamma kan angivas, desto bättre är det.

Det är omöjligt att uppgiva, huruvida en eventuell ombyggnad av järnvägen till normalspår kan medföra en utvidgning av anläggningen. Det kan emellertid nämnas, att de smalspåriga järnvägarna alltid diskuterats vid planerade utvidgningar av fabriken och dessa *kunna* medföra, att en eventuell planerad utvidgning ej kommer till stånd.»

Kockums emaljerverk, Ronneby: »En ändring i transportsättet har sedan 1938 inträtt i så måtto att vi under krigsåren övergått från transport per båt och lastbil till att så gott som uteslutande använda oss av järnvägstransport för våra varor. Huruvida järnvägstransporten för våra sändningar efter kriget kan bibehållas beror på frakt- och transportförhållandena. Första förutsättningen är att de tidsödande och fördröjande omlastningarna från smalspårig till normalspårig järnväg kunna undvikas.

Man torde för vårt vidkommande kunna uppskatta kostnaderna i bräckage i samband med omlastningarna mellan skilda spårvidder till några tusen kronor per år. Det handlar sig vid våra sändningar om emaljerade hushållskärl och även om packningen företages med omsorg, försäkras skada genom tryck och stötar, som i många fall äro svåra att undvika vid omlastningar.

Snabba transporter äro alltid av betydelse vid betjänandet av våra kunder, såväl som vid leveranserna av råvarorna. Omlastningarna giva ofta anledning till förseningar vid transporterarna.

Givetvis skulle ombyggnaden av härvarande järnväg till normalspår medföra förbättrade transportförhållanden och därmed i viss mån ökade utvidgningsmöjligheter.

Ombyggnad av härvarande järnväg till normalspår måste anses av stor betydelse för oss. Det är av vikt att de anslutande järnvägarna till Ronnebyhamn och Växjö även samtidigt ombyggas.»

Kockums järnverk, Kallinge: »För närvarande sker transport av järnplåt och gjutgods uteslutande med järnväg. Efter det nuvarande krisförhållanden upphört, är det troligt, att återgång till båt- och lastbiltransporter kommer att ske, ehuru möjligen ej i samma utsträckning som år 1938.

För transport till Malmö kommer under alla förhållanden lastbiltransport för gjutgods att bli bekvämast.

Beträffande råvaror vänta vi ingen nämnvärd ändring av transportsättet, som gällde 1938.

Vi hava inga uppgifter å årliga kostnader för bräckage i samband med omlastning. Det är särskilt gjutgods, som utsättes för bräckage.

Vi vilja dock framhålla, att förutom bräckage äro vi ofta utsatta för anmärkning från kunderna, att plåt blivit förstörd vanligtvis genom väta. Då sällan täckta vagnar kunna erhållas, måste plåten i regel försändas under dubbla presenningar. Vid omlastning hava vi anledning förmoda, att täckningen ej sker på samma omsorgsfulla sätt som här, och dessutom att omlastning företages vid regnigt och dimmigt väder, vilket visat sig skadligt för plåten. Det har vidare hänt, att plåt blivit förstörd genom att den omlastats på otillräckligt rengjorda vagnar.

Vid flera tillfällen har det även skett, att material vid omlastningarna blivit hopblandat. Särskilt har detta varit fallet med olika kvaliteter av martingöt och tackjärn.

Tidsutdräkten vid omlastningar spelar ofta en väsentlig roll. Med bil går godset fram till Malmö på en dag — per järnväg med omlastning tager det en vecka, ibland mera.

För exportgods är det för närvarande mycket svårt att erhålla lämpliga vagnar. De smalspåriga vagnar, som finnas vid vår station, passa ofta ej ihop med de bredspåriga, som finnas disponibla vid omlastningsstationerna. Även händer det, att då dessa bredspåriga vagnar anmälas, godset ej hinner lastas och försändas till omlastningsstationen, förrän fristen för erbjudna vagnar utgått.

För gjutgods gäller samma erfarenhet som för plåt.

Även beträffande råvaror har försening vid omlastningsstationer i brist på vagnar vållat olägenhet.

Frågan om utvidgning av plåtvalsverket har länge varit aktuell. Den smalspåriga järnvägen har dock varit en återhållande faktor på grund av transportkostnaderna samt svårigheten att på smalspårig järnväg transportera det tunga maskineri, som en utbyggnad erfordrar.

En omläggning till normalspår är i alla avseenden önskvärd. För att densamma skall bli effektiv, är det dock nödvändigt, att anslutningsbanorna (Bredåkra—Tingsryd—Växjö och Ronneby—Ronneby hamn) samtidigt ombyggas till normalspår.»

Ryds glasbruk, Ryd: »Omlastningar vålla oss stort besvär på grund av den tidsutdräkt som uppstår vid omlastningsstationerna för varor som avsändas och för råvaror som skola användas för fabrikationen.

Före kriget inköpte vi glassand från Tyskland, som skeppades till Karlshamn f. v. b. per järnväg. Numera köpes sanden inom landet från fyndighet i Sjöbo i Skåne (Fyleverken). Denna sand måste vi taga per järnväg och sanden därvid omlastas i Vislanda eller Kristianstad.»

Aktiebolaget Svenska Metallverken, Granefors bruk: »Före kriget sändes vårt mesta gods å båt och bil. Huruvida så blir fallet efter kriget blir uteslutande beroende på utvecklingen å transportmarknaden.

Vid försändelser per järnväg tillkommer tack vare omlastningar högre emballagekostnader än som skulle varit fallet om godset kunde sändas direkt. Någon större kostnad för bräckage i samband med omlastning har ej förekommit.

Vi erhålla numera kopparrörsmannen till vår tillverkning från Finspong. Vid flerfaldiga tillfällen ha svårigheter uppstått i tillverkningen på grund av den försening som inträffat vid omlastningsstationerna.»

Wahlqvistska klädesfabriken C. A. Svahn, Svängsta: »Troligen medför omläggningen möjlighet till utveckling. Den snabba utvecklingen för Karlshamns stad som omläggningen väntas medföra kommer säkerligen att medföra utvecklingsmöjligheter även för företagen längs linjen Karlshamn—Vislanda.

Om omläggningen medför förbättring av persontrafiken kommer detta att ha stor betydelse för företaget. Snabba förbindelser med Malmö och Göteborg, men även med Kristianstad och Karlskrona äro oundgängliga för företag i Karlshamnsorten.»

Kapitel IV. Olika alternativ jämte kostnadsberäkningar för förbättring av Blekingenätets järnvägar.

Den i kapitel II lämnade tekniska beskrivningen av anläggningar och rullande materiel vid Blekingenätet utvisar, att det tekniska skicket hos nätet icke motsvarar nutida behov, och att särskilt den rullande materielen är föråldrad och i viss mån otillräcklig. Av de i kapitel III återgivna uttalandena framgår, att i Blekingenätets trafikområde samfärdsselförbindelserna medelst järnväg utvisa allvarliga brister, vilka enligt representanter för ifrågavarande bygders olika näringsgrenar icke kunna avhjälpas med mindre än att nuvarande järnvägssystem undergår en fullständig teknisk nydaning genom ombyggnad till normalspår. Kommittén har också, såsom tidigare nämnts, varit i tillfälle att själv studera förhållandena och kommit i kontakt med såväl lokala myndigheter som med representanter för bygdernas näringsliv. För kommittén har därvid på ett övertygande sätt klarställts, att åtgärder måste vidtagas i syfte att förbättra dessa bygders järnvägskommunikationer.

Från nu angivna utgångspunkter har kommittén ingående prövat olika vägar för förbättring av Blekingenätet. I det följande lämnas en redogörelse härför, innefattande jämväl en beräkning av ifrågakommande kostnader. Kostnadsuppgifterna hänföra sig till 1939 års prisnivå, ökad med 20 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 böra omfatta tio år och för att underlätta beräkningarna tänkts vara förlagd till åren 1945—1954.

A. Ersättningsanskaffning för att vid bibehållen spårvidd hålla Blekingenätets järnvägar i fortvarighetstillstånd.

För att kunna hålla Blekingenätets järnvägar i fortvarighetstillstånd är det nödvändigt att inom den förut angivna tidsperioden 1945—1954 investera kapital i såväl fasta anläggningar som rullande materiel i sådan omfattning att vad som utrangeras ersättes med nytt.

Bananläggningen. Såsom framhållits i den tekniska beskrivningen av Blekingenätets linjer, är rälsen sliten och på vissa bandelar därjämte så klen, att rälsbyte inom de närmaste tio åren anses böra företagas över så gott som hela nätet. Ett dylikt utbyte är påbörjat och därvid inlägges använd men justerad räls. Det är vidare ofrånkomligt att under den närmaste tioårsperio-

den ombygga och förstärka ett antal broar. Även andra delar av bananläggningen, såsom signal- och säkerhetsanläggningar, lokstationer och verkstäder, torde vara i behov av förnyelse. Då det emellertid kan förväntas, att kostnaderna härför i jämförelse med kostnaderna för räls och broar bli av underordnad betydelse, har vid denna överslagsberäkning bortsetts från desamma. Det sammanlagda medelsbehovet för bananläggningen beräknas av järnvägsstyrelsens bantekniska byrå för tidsperioden 1945—1954 uppgå till för linjen Karlskrona—Kristianstad 1·9 milj. kronor, för linjen Karlshamn—Vislanda 1·0 milj. kronor och för linjen Bredåkra—Växjö 1·1 milj. kronor, eller sammanlagt till omkring 4·0 milj. kronor.

Den rullande materielen. Rörande storleken av de investeringar, vilka under tidsperioden 1945—1954 erfordras för att ersätta den rullande materiel, som redan 1945 är eller under sagda tidsperiod beräknas bli slopningsmässig, har järnvägsstyrelsen på kommitténs föranledande verkställt två olika utredningar.

Den ena har baserats på åldersberäkning av all den rullande materiel, som för närvarande finnes för spårvidden 1 067 mm. Som bruksålder har antagits den tid, som svarar mot nu gällande procentsatser för avsättning till statens järnvägars värdeminskningsskonto enligt följande sammanställning.

Fordonsslag	Avsättningsprocent	Brukningsålder
Ånglok.....	3	33
Personvagnar.....	3	33
Postvagnar.....	4	25
Resgodsvagnar.....	3	33
Slutna godsvagnar.....	2·5	40
Öppna godsvagnar.....	2	50

Vid beräkningarna för denna utredning har sålunda antagits, att rullande materiel, som uppnått eller överstiger bruksåldern, måste ersättas med ny. En schematisk inventering har därför verkställts över antalet fordonsenheter, som vid tidsperiodens slut år 1954 överskridit bruksåldern. En sammanställning av resultatet återgives här nedan.

Fordonsslag	Antal fordon år 1944	Antal fordon, som vid 1954 års slut överskridit bruksåldern	Summa anskaffningskostnad för nya fordon milj. kr.
Ånglok.....	49	45	4·2
Person-, post- och resgodsvagnar.....	150	140	5·6
Godsvagnar.....	1 288	751	13·8
			13·6

¹ Med hänsyn till att nya vagnars lastförmåga är större än överåriga slofade vagnars, har räknats med en nyanskaffning av endast 600 vagnar.

De nu anförda siffrorna avse, såsom redan nämnts, all materiel för spårvidden 1 067 mm; för linjerna Kristianstad—Karlskrona, Karlshamn—Vislanda och Bredåkra—Växjö torde 75 procent av 13·6 milj. kronor böra upptagas eller 10·2 milj. kronor.

Förestående utredning är baserad helt på schematiska grunder och visar medelsbehovet för ersättningsanskaffning, om den rullande materielen verkligen skulle slopas, så snart den överskridit den för beräkning av avskrivningar antagna bruksåldern. Redan den faktiska åldern hos den befintliga materielen visar, att densamma kan nyttjas längre tid än som svarar mot avskrivningsprocenten. Detta förutsätter dock, förutom egentligt underhåll, kostnadskrävande förbättringsarbeten såsom utbyte av viktigare delar, t. ex. beträffande ånglok inläggande av ny panna eller ombyggnad.

Den andra av järnvägsstyrelsen verkställda utredningen avser kostnaderna för den ersättningsanskaffning av lok och vagnar, som beräknas kunna komma ifråga efter en närmare undersökning av den nuvarande rullande materielens faktiska tillstånd. Av lämplighetsskäl har utredningen begränsats till linjerna Kristianstad—Karlskrona, Karlshamn—Vislanda och Bredåkra—Växjö.

I fråga om ångloken har i utredningen räknats med att de äldsta loken slopas efter hand som deras pannor bliva kassabla. Tidpunkten för slopning av pannor, vilka närmast sig eller överskridit full bruksålder, anses inträffa, när pannan använts cirka 12 år efter senaste större pannrevision och alltså planenligt ånyo skulle komma i tur här till.

För godsvagnar har i utredningen lämpligen synts böra antagas, att slutna godsvagnar behöva förnyas efter 45 års användning, vilket alltså med 5 år överstiger den bruksålder av 40 år, som antagits i den schematiska utredningen. För öppna godsvagnar har det däremot icke ansetts möjligt att räkna med högre användningsålder än 50 år eller samma ålder som i den schematiska utredningen.

Resultatet av utredningen framgår av följande sammanställning.

Fordonsslag	Antal fordon som vid 1954 års slut äro slopnings- mässiga	Anskaffnings- kostnad för ersättning av vidstående fordon milj. kr.	Anskaffningskostnadens fördelning på nedan angivna linjer		
			Karlskrona— Kristianstad	Karlshamn— Vislanda	Bredåkra— Växjö
			m i l j. k r.		
Ånglok.....	14	1,4	0·8	0·4	0·2
Person- och resgods- vagnar.....	33	1·5	0·9	0·3	0·3
Godsvagnar.....	555	12·6	1·5	0·6	0·5
Summa		5·5	3·2	1·3	1·0

¹ Med hänsyn till att nya vagnars lastförmåga är större än överåriga slofade vagnars, har räknats med en nyanskaffning av endast 430 vagnar.

¹ Med hänsyn till att nya vagnars lastförmåga är större än överåriga slojade vagnars, har räknats med en nyanskaffning av endast 430 vagnar.

Medelsbehovet för linjerna Karlshamn—Vislanda och Bredåkra—Växjö har beräknats under antagande att medelsbehovet för linjen Karlskrona—Kristianstad har tillgodosetts.

I detta sammanhang må framhållas, att den ersättningsanskaffning som utredningen utvisar avsett ånglok och vagnar av nu gängse typer, vilket förhållande helt beror på att kommittén icke ansett sig kunna bedöma i vilken omfattning övergång till annan driftsform t. ex. motordrift kommer att ske under ifrågavarande tidsperiod. Det kan sålunda visa sig lämpligt att i betydande utsträckning anskaffa motorlok, motorvagnar och rälsbussar jämte släpvagnar i stället för ånglok och vanliga personvagnar. Inom ramen för det angivna medelsbehovet torde det emellertid vara möjligt att anskaffa dylik rullande materiel i stället för den ovan angivna.

B. Upprustning med bibehållen spårvidd.

Kommittén har i sin allmänna översikt av ombyggnads- och rationaliseringsproblemet för smalspåriga järnvägar — se kapitel VIII i del I — påvisat möjligheten att genom förbättrade tekniska anordningar öka kapacitet, hastighet och bekvämlighet även med bibehållande av den smala spårvidden. Dessa tekniska förbättringar taga sikte på en förstärkning av broar och spåröverbyggnad, förbättrade omlastningsanordningar, ett ökat antal överföringsvagnar samt i övrigt en höjning av den rullande materielens standard. De tekniska normerna för förevarande alternativ skilja sig således högst avsevärt från normerna för alternativet att hålla järnvägen i fortvarighetstillstånd. Förutsättningen är alltså att få till stånd en högklassig järnväg, visserligen med bibehållen spårvidd men i stor utsträckning med nya anläggningar och ny rullande materiel och följaktligen av väsentligt bättre standard än den befintliga.

Med hänsyn till skiljaktigheterna i de olika linjernas trafikomfattning samt i områdenas varierande trafikbehov, synes det vara tillräckligt att på här ovan förutsatt sätt upprusta endast linjerna Karlskrona—Kristianstad, Karlshamn—Vislanda och Bredåkra—Växjö. På kommitténs föranstaltande har därför utarbetats förslag till upprustning av nämnda linjer och kostnaderna beräknats härför.

Därest upprustningen skall kunna genomföras inom den förutsatta tioårsperioden, torde det vara nödvändigt, att bananläggningen färdigställes inom de närmaste tre åren i perioden. Först därefter kan ny rullande materiel, innefattande kraftigare och därmed tyngre lok samt större vagnar, sättas i trafik. Anskaffningen av denna materiel bör alltså genomföras under återstående sju år.

Beträffande linjen Karlskrona—Kristianstad har räknats med att högsta tillåtna hastigheten skulle höjas från 60 km/tim till 80 km/tim och högsta

lokaxeltrycket ökas från 8·9 ton till 12 à 13 ton. Linjens nuvarande sträckning med befintliga kurvor och lutningar skulle bibehållas men kurvorna justeras. Det fria rummet skulle emellertid på ett par punkter vidgas för att medgiva ett obehindrat framförande av lastade överföringsvagnar. Nya räler med en vikt av 34·5 kg/m förutsågos bli inlagda. Linjerna Karlskrona—Vislanda och Bredåkra—Växjö förutsattes kunna upprustas enligt något enklare normer än linjen Karlskrona—Kristianstad.

Medelsbehovet för en dylik upprustning av bananläggningen har järnvägsstyrelsens bantekniska byrå beräknat

för linjen Karlskrona—Kristianstad till	7·0 milj. kronor,
» » Karlshamn—Vislanda .. »	3·0 » »
» » Bredåkra—Växjö	2·7 » »

eller sammanlagt 12·7 milj. kronor

Vidkommande den rullande materielen har järnvägsstyrelsen i en på kommitténs begäran verkställd utredning räknat med nyanskaffning av 11 lok för linjen Karlskrona—Kristianstad, 6 lok för linjen Karlshamn—Vislanda och 5 lok för linjen Bredåkra—Växjö. Nyanskaffningen av personvagnar antages under tioårsperioden behöva bedrivas något snabbare än vad som förutsatts för att bibehålla linjerna i fortvarighetstillstånd. I fråga om godsvagnarna har däremot räknats med samma nyanskaffning som vid fortvarighetstillstånd. Som ett led i förbättringen av linjen Karlskrona—Kristianstad har i utredningen synts såsom komplettering av ångdriften böra antagas införande av motordrift, avseende snabbgående motorvagnståg eller större rälsbussar. Det ställde sig vanskligt att med tillförlitlighet bedöma vad som lämpligen borde göras samt kostnaderna härför. Överslagsvis har antagits ett belopp av 0·6 milj. kronor. Kommittén vill emellertid framhålla, att det kan visa sig lämpligare att anskaffa ytterligare materiel för motordrift och härför delvis taga i anspråk medelsbehovet för anskaffning av vanliga lok och vagnar. För anskaffning av ökat antal överföringsvagnar upptages icke heller särskilt belopp.

Medelsbehovet framgår av följande sammanställning.

F o r d o n s s l a g	Anskaffningskostnad milj. kronor	Anskaffningskostnadens fördelning på nedan angivna linjer		
		Karlskrona— Kristianstad	Karlshamn— Vislanda	Bredåkra— Växjö
		milj. kronor		
Lok.....	2·8	1·5	0·8	0·5
Person- och resgodsvagnar.....	1·9	1·1	0·5	0·3
Godsvagnar.....	2·6	1·5	0·6	0·5
Motorfordon.....	0·6	0·6	—	—
Summa	7·9	4·7	1·9	1·3

Medelsbehovet för linjerna Karlshamn—Vislanda och Bredåkra—Växjö har beräknats under antagande att medelsbehovet för linjen Karlskrona—Kristianstad har tillgodosetts och dess reserv av rullande materiel sålunda kan komma även de två förstnämnda linjerna tillgodo.

C. Ombyggnad till normalspår.

Tekniska normer.

I det föregående har från olika håll gjorts gällande, att den nuvarande smalspåriga linjen Karlskrona—Kristianstad icke förmår tillgodose trafikanternas rimliga krav på transportförmåga och hastighet, alldeles bortsett från de med smalspåret förknippade nackdelarna av omlastning. En ombyggnad bör därför även taga sikte på att erhålla en järnvägslinje som är väsentligt bättre än den nuvarande, icke endast i fråga om spårvidd utan även i övrigt beträffande allmän teknisk standard. En sådan standardförbättring kan till huvudsaklig del åstadkommas genom att linjen samtidigt med ombyggnaden förstärkes för högre hastighet och högre axeltryck. Vad tåghastigheten beträffar är det rimligt, att maximihastigheten höjes till 90 km/tim. Trots denna höjning av maximihastigheten från 60 till 90 km/tim, blir ökningen i reshastighet långt blygsammare, beroende på att linjen har ett betydande antal kurvor med 300 m radie, i vilka av säkerhetsskäl högre hastighet än 60 km/tim icke får nyttjas. För höjning av reshastigheten vore det fördelaktigt, att linjesträckningen kunde ändras i och för uträtning av de kurvor, vilka äro mest till hinders för trafiken. Med hänsyn till den ökning av ombyggnadskostnaden, som kurvrätningar draga med sig, har kommittén emellertid icke förutsatt dylika arbeten annat än i enstaka fall. Befintligen maximilutningar anses kunna bibehållas.

Med beaktande av nu angivna förutsättningar lär en ombyggnad av linjen Karlskrona—Kristianstad böra i huvudsak ske enligt följande bantekniska normer.

Största lutning	16.7 ‰
Minsta radie	300 m
Bankens krönbredd	5.5 m
Sliperslängd	2.7 m
Räler	cirka 40 kg/m
Högsta tillåtna hastighet	90 km/tim
Lokaxeltryck, ban	18 ton
» broar	20 ton

De till linjen Karlskrona—Kristianstad anknyttande linjerna till Vislanda och Växjö hava mindre omfattande trafikuppgifter. Det synes därför vara berättigat att för dessa linjer i händelse av ombyggnad tillämpa en lägre

standard. Först och främst torde man endast böra räkna med en maximihastighet av 80 km/tim. Ehuru samma lokalaxeltryck bör tillämpas som vid linjen Karlskrona—Kristianstad eller 18 ton, behöver med hänsyn till den lägre hastigheten banans över- och underbyggnad icke göras så stabil. Sålunda anses krönbredden kunna begränsas till 5·0 m och räls med en vikt av 34 kg/m kunna komma till användning.

Kostnadsberäkningar.

Bananläggningen. På hemställan av kommittén har järnvägsstyrelsens bantekniska byrå låtit verkställa en överslagsberäkning av medelsbehovet för ombyggnad av Blekingenätet (med undantag av linjerna Vislanda—Bolmen—Halmstad och Torsås—Gullaboby) med tillämpning av de i föregående avdelning angivna tekniska normerna. Vid beräkningarna har bortsetts från utgifterna för marklösen.

En sammanställning över resultatet utvisar följande.

Linje	Linjelängd km	Medelsbehovet kr.	Kostnad per bankm kr.
(Karlskrona)—Gullberna—Hammarlund (Kristianstad) ¹	123·2	15 150 000	123 000
(Karlskrona)—Gullberna—Nosaby—Kristianstad ²	126·3	14 900 000	118 000
Karlskrona—Torsås.....	47·2	3 800 000	81 000
Torsås—Bergkvara.....	6·6	420 000	64 000
Sölvesborg—Hörviken.....	14·4	700 000	49 000
Sandbäck—Olofström.....	17·5	1 300 000	74 000
Ronneby—Ronnebyredd.....	3·8	600 000	158 000
Karlshamn—Vislanda.....	77·8	6 100 000	78 000
Bredåkra—Växjö.....	86·0	5 700 000	66 000
Norrård—Kvarnamåla.....	20·8	1 700 000	82 000
¹ Avstånden Kristianstad—Hammarlund (4·0 km) och Gullberna—Karlskrona (4·1 km) ej medräknade.			
² Avståndet Gullberna—Karlskrona (4·1 km) ej medräknat.			

Ehuru beräkning av kostnaderna skett för ombyggnad i nu angiven omfattning, vill kommittén redan i detta sammanhang framhålla, att det icke är kommitténs avsikt att föreslå samtliga bandelar till ombyggnad.

I fråga om sträckningen över Hammarlund må anmärkas, att den avser en omläggning av själva infartslinjen till Kristianstad i syfte att möjliggöra, att tågen från Karlskrona utan ändring av körriktningen kunna fortsätta till Hässleholm. En sådan anordning kommer enligt kommitténs förmenande att få stor betydelse i det fall, att trafiken mot Malmö ledes över Hässleholm i stället för såsom nu över Hörby och Eslöv. Därest beslut om ombyggnad av linjen Karlskrona—Kristianstad fattas, synes förenämnda omläggning därför böra komma till utförande.

Kommittén har i kapitel VII i del I redogjort för ombyggnadsarbetenas lämplighet ur sysselsättningssynpunkt. En av järnvägsstyrelsens ban-

tekniska byrå uppgjord översikt över arbetslönernas andel i toltalkostnaderna för breddning av linjerna Karlskrona—Kristianstad över Hammarslund, Sölvesborg—Hörviken, Sandbäck—Olofström, Ronneby—Ronnebyredd, Karlshamn—Vislanda, Bredåkra—Växjö och Norraryd—Kvarnamåla, bifogas såsom bilaga 4. Av densamma framgår, att arbetslönernas andel av kostnaderna för det på platsen utförda arbetet med ombyggnad av dessa linjer uppgår till omkring 50 procent.¹ Av det sammanlagda medelsbehovet enligt sammanställningen i föregående text för ombyggnad av linjerna Karlskrona—Kristianstad, Karlshamn—Vislanda, Bredåkra—Växjö och Ronneby—Ronnebyredd, nämligen 27·5 milj. kronor, skulle alltså omkring 14 milj. kronor gå till arbetslöner på ombyggnadsplatsen. Vid här ifrågasvarande slag av arbeten har i genomsnitt räknats med att kostnaden för varje arbetare uppgår till omkring 5 000 kronor per år, inklusive utgifter för semesterersättning, verktyg m. m. Antalet arbetare, behövliga för att utföra ombyggnadsarbetet på ett år, skulle med ledning av kostnadsberäkningarna kunna anslås till omkring 2 800 man. Sprides arbetet över två år, behöves en arbetsstyrka av omkring 1 400 man. Arbetsstyrkans fördelning på de olika linjerna ger till resultat, att linjen Karlskrona—Kristianstad kräver 1 600 man under loppet av ett år eller 800 under två år, Karlshamn—Vislanda och Bredåkra—Växjö vardera omkring 600 man under ett år eller 300 man under två år.

Rullande materiel. På hemställan av kommittén har järnvägsstyrelsen verkställt en undersökning rörande behovet av rullande materiel vid breddning av linjerna Karlskrona—Kristianstad, Karlshamn—Vislanda och Bredåkra—Växjö. Behovet av rullande materiel för de två sistnämnda linjerna har beräknats under antagande, att samma behov för linjen Karlskrona—Kristianstad har tillgodosetts och att sistnämnda linjes reserv kan komma även linjerna Karlshamn—Vislanda och Bredåkra—Växjö till godo. Undersökningen har avsett dels omfattningen av den materiel, som omedelbart behöver anskaffas i samband med breddningen, dels omfattningen av den materiel, som lämpligen kan anskaffas senare, dels ock huru länge denna anskaffning kan uppskjutas. I fråga om trafikens omfattning hava 1938 års förhållanden tagits till utgångspunkt.

Av den förebragta utredningen framgår, att *lokbehovet* efter en ombyggnad skulle uppgå till 14 lok för linjen Karlskrona—Kristianstad, till 7 lok för linjen Karlshamn—Vislanda samt till 5 lok för linjen Bredåkra—Växjö. Förenämnda behov har under de närmaste tio åren efter breddningen ansetts helt kunna tillgodoses genom att lok frigöras i samband med den alltjämt fortgående elektrifieringen, vilken beräknas komma att inskränka det samlade lokbehovet hos statens järnvägar från 521 lok, fördelade på 54 typer, till 347 lok, fördelade på blott 14 typer, dock under förutsättning att

¹ Därvid hava avlöningar till administrations-, ingenjör- och arbetsledarepersonal jämväl medräknats.

ett mindre antal lok av viss typ nyanskaffades. De normalspårlok, som sålunda frigöras, äro i genomsnitt 6 år yngre än de nuvarande loken av spårvidden 1 067 mm. Vid en ombyggnad av ytterligare smalspåriga järnvägar kunna uppenbarligen gamla lok icke påräknas, utan måste lokbehovet därför tillgodoses genom nyanskaffning.

I utredningen anföres vidare.

»Av de lok, som bliva lediga genom banelektrifieringen, torde kunna utväljas lok, som äro användbara för breddade smalspårslinjer. Det är dock ej säkert, att man — i varje fall ej från början — kan få lok av helst önskad typ och typsplittringen kan liksom nu bliva relativt stor. Det är vidare att bemärka, att de lok, som på sådant sätt insättas i tjänst, äro yngre än de smala lok, vilka de ersätta, men dock ha en ålder som nära motsvarar slopningsåldern. Brukningstiden kan därför ej bliva så lång, men man synes dock kunna räkna med att 'leva på' gamla lok åtminstone ett 10-tal år framåt, efter vilken tid nyanskaffningsbehov inträder. Huru det i verkligheten kan komma att ställa sig, beror väsentligen på hur och i vilken takt banelektrifieringen kommer att fortskrida.»

Vid utgången av år 1954 skulle alltså — även om gamla lok fram till utgången av sagda år kunna överföras från andra statens järnvägars normalspåriga linjer — behov av nyanskaffning inträda. Medelsbehovet härför skulle uppgå till 1·9 milj. kronor för linjen Karlskrona—Kristianstad, 0·9 milj. kronor för linjen Karlshamn—Vislanda och 0·7 milj. kronor för linjen Bredåkra—Växjö. Om gamla lok icke kunna såsom antagits ställas till förfogande, måste nya lok anskaffas i ovan angiven omfattning så snart bananläggningen färdigställts för normalspår. En uppskjuten nyanskaffning medför frånsett räntevinsten den fördelen, att anslagsbehovet framflyttas åtskilliga år. Härtill kommer, att man kan tillgodogöra sig den tekniska utveckling, som förväntas inträda under åren efter det nu pågående kriget.

Beträffande behovet av *personvagnar* upptager utredningen 53 person- och resgodsvagnar för linjen Karlskrona—Kristianstad, 27 för linjen Karlshamn—Vislanda samt 15 för linjen Bredåkra—Växjö. I utredningen räknas med, att ovan angivna behov helt tillgodoses genom nybeställning. Nuvarande tillgång på vagnar har nämligen ansetts endast nätt och jämnt täcka behovet. De vagnar, som statens järnvägar nyanskaffa, torde i första hand insättas på huvudlinjerna. Därvid frigöras vagnar, som ännu under flera år kunna användas på linjer, där de tekniska fordringarna å materielen äro mindre. Det har därför synts skäligt att endast upptaga halva nyanskaffningsvärdet för erforderliga vagnar. Medelsbehovet under tioårsperioden för angivna tre linjer har sålunda angivits till respektive 1·5, 0·6 och 0·5 milj. kronor.

Behovet av slutna *godsvagnar* har i utredningen beräknats till 130 för linjen Karlskrona—Kristianstad, 50 för linjen Karlshamn—Vislanda och 40 för linjen Bredåkra—Växjö. Motsvarande behov av öppna vagnar har upptagits till respektive 260, 100 och 90. Till belysning härav anföres, att enligt

av järnvägsstyrelsens godstrafikbyrå verkställda undersökningar nuvarande tillgång av normalspåriga godsvagnar anses tillräcklig att ombesörja en trafik, som överstiger 1938 års med 10 procent i fråga om slutna och 20 procent beträffande öppna godsvagnar. Godstrafiken å linjerna med spårvidden 1 067 mm torde endast obetydligt överstiga en procent av statsbanenätets godstrafik å normalspårslinjerna. Tillsvidare räckte därför befintlig normalspårig godsvagnpark väl till att ombesörja trafiken även å linjer, som breddats från spårvidden 1 067 mm. Om icke — sedan trafiken efter krigets slut nedgått från nuvarande toppläge — trafiken därefter inom 10 år ökade så mycket, att den överstege 10—20 procent av 1938 års volym, erfordrades alltså ej någon nyanskaffning av godsvagnar för ifrågavarande breddade linjer. Förr eller senare torde emellertid inträda sådan trafik, att befintlig vagnpark bleve fullt behövlig för nuvarande normalspårslinjer. Från denna tidpunkt räknat måste man därför betrakta anskaffningskostnaden för erforderliga godsvagnar såsom en direkt av breddandet föranledd utgift. Skulle emellertid trafiken å statens järnvägar få en sådan omfattning, att den nu befintliga godsvagnparken bleve fullt behövlig för att möta trafiken å nuvarande normalspåriga linjer, måste för här ifrågavarande linjer, därest de ombyggas, anskaffas det ovan angivna antalet vagnar. Medelsbehovet härför beräknas uppgå till 3·9 milj. kronor för linjen Karlskrona—Kristianstad, 1·5 milj. kronor för linjen Karlshamn—Vislanda och 1·3 för linjen Bredåkra—Växjö.

I detta sammanhang vill kommittén framhålla, att den omnämnda nyanskaffningen avsett ånglok och vagnar av nu gängse typer. Inom ramen för det angivna medelsbehovet kan det emellertid visa sig lämpligt att i stället för lok och personvagnar anskaffa motordriven materiel.

Det sammanlagda medelsbehovet för anskaffning av rullande materiel under tioårsperioden 1945—1954 vid ombyggnad till normalspår framgår av följande sammanställning.

a) Om endast personvagnar behöva anskaffas men lok och godsvagnar ställas till förfogande från andra statens järnvägars linjer.

Milj. kronor

Karlskrona—Kristianstad med sidolinjen Ronneby—Ronnebyredd. . .	1·5	
Karlshamn—Vislanda	0·6	
Bredåkra—Växjö	0·5	2·6

b) Om jämväl lok och godsvagnar skola anskaffas.

Karlskrona—Kristianstad med sidolinjen Ronneby—Ronnebyredd. . .	7·3	
Karlshamn—Vislanda	3·0	
Bredåkra—Växjö	2·5	12·8

D. Anslutning till det övriga smalspårsnätet genom omändring av spårvidden till 891 mm.

De särskilt ur järnvägsekonomisk synpunkt framträdande olägenheterna med ett isolerat järnvägsnät med spårvidden 1 067 mm skulle kunna till en del elimineras genom att spårvidden ändrades (»inspikades») till 891 mm. Därigenom finge Blekingenätet direkt anslutning till det stora smalspårsnät, som från Växjö och Torsås i söder sträcker sig upp till Örebro i norr. Den nu mellan de båda smalspårsvidderna försiggående omlastningen i Växjö och Torsås skulle därigenom bortfalla. Då det med hänsyn till trafikomfattningen på linjen Karlskrona—Kristianstad icke kan sättas i fråga att föreslå denna linje till inspikning, komme nya omlastningsstationer att uppstå i Karlshamn och Bredåkra. Därjämte kvarstode omlastning på de orter, där de inspikade linjerna finge anknytning till nuvarande normal-spåriga linjer.

Järnvägsstyrelsens bantekniska byrå har på kommitténs hemställan gjort en utredning rörande medelsbehovet för en inspikning av Blekingenätet med undantag av linjen Karlskrona—Kristianstad med sidolinjer till Hörviken, Olofström och Ronnebyredd. Resultatet framgår av följande sammanställning.

Linje	Linjelängd km	Medelsbehov kr.	Kostnad per bankm kr.
Karlshamn—Vislanda.....	77·8	250 000	3 200
Bredåkra—Växjö.....	86·0	265 000	3 600
Norråyd—Kvarnamåla.....	20·8	25 000	1 200
Karlskrona—Torsås.....	47·2	290 000	6 100
Torsås—Bergkvara.....	6·6	25 000	3 800
Vislanda—Bolmen.....	51·0	70 000	1 400
Halmstad—Bolmen.....	64·0	105 000	1 600
Summa	353·4	1 075 000	3 040

Utöver de i sammanställningen upptagna kostnaderna tillkommer därjämte behov av ytterligare kapitalinvestering i de fasta anläggningarna för att hålla dessa i fortvarighetstillstånd.

I fråga om medelsbehovet för den rullande materielen torde detta böra beräknas med hänsyn till att nuvarande materiel på de av staten ägda linjerna med spårvidden 891 mm icke torde kunna i nämnvärd omfattning disponeras även för angivna linjer av Blekingenätet. Härtill kommer att sagda materiel i stor utsträckning är föråldrad och i stort behov av förnyelse. En inspikning av angiven omfattning beräknas därför medföra nyanskaffning av rullande materiel för en kostnad av överslagsvis 5 milj. kronor, även om i viss omfattning vagnar komme att ändras från spårvidden 1 067 mm till 891 mm.

E. Sammanfattning av kostnadsberäkningarna.

Här nedan återgives en sammanställning över medelsbehovet under tioårsperioden 1945—1954 för de i det föregående angivna åtgärderna beträffande linjerna Karlskrona—Kristianstad med sidolinjen Ronneby—Ronnebyredd, Karlshamn—Vislanda och Bredåkra—Växjö.

Medelsbehov under tioårsperioden 1945—1954 för olika åtgärder till förbättring av nedan angivna linjer.

L i n j e	Medelsbehov milj. kronor		
	Rullande materiel	Bananläggning	Summa
A. Ersättningsanskaffning för att vid bibehållen spårvidd hålla järnvägarna i fortvarighetstillstånd.			
Karlskrona—Kristianstad	3·2	1·9	5·1
Karlshamn—Vislanda	1·3	1·0	2·3
Bredåkra—Växjö	1·0	1·1	2·1
Summa	5·5	4·0	9·5
B. Upprustning vid bibehållen spårvidd.			
Karlskrona—Kristianstad	4·7	7·0	11·7
Karlshamn—Vislanda	1·9	3·0	4·9
Bredåkra—Växjö	1·3	2·7	4·0
Summa	7·9	12·7	20·6
C. Ombyggnad till normalspår.			
a) om endast personvagnar anskaffas under tioårsperioden 1945—1954.			
Karlskrona—Kristianstad	1·5	15·7	17·2
Karlshamn—Vislanda	0·6	6·1	6·7
Bredåkra—Växjö	0·5	5·7	6·2
Summa	2·6	27·5	30·1
b) om jämväl lok och godsvagnar skola anskaffas under tioårsperioden 1945—1954.			
Karlskrona—Kristianstad	7·3	15·7	23·0
Karlshamn—Vislanda	3·0	6·1	9·1
Bredåkra—Växjö	2·5	5·7	8·2
Summa	12·8	27·5	40·3
<i>Anm.</i> Medelsbehovet för rullande materiel för linjerna Karlshamn—Vislanda och Bredåkra—Växjö har beräknats under antagande att medelsbehovet för linjen Karlskrona—Kristianstad har tillgodosetts och dess reserv av rullande materiel kan komma även linjerna Karlshamn—Vislanda och Bredåkra—Växjö till godo.			

I det föregående har utretts det medelsbehov, som kräves för genomförande av de olika åtgärderna. Däremot har icke beaktats, att vid periodens utgång såväl bananläggningen som den rullande materielen i de olika fallen befinna sig i växlande skick med hänsyn till den av åldern betingade normala förslitningen. Sålunda finnes vid genomförd upprustning eller efter

en ombyggnad jämte anskaffning av ny rullande materiel en så gott som helt ny järnväg. Härav följer, att medelsbehovet för nyanskaffning under åren närmast efter utgången av tidsperioden blir ytterst begränsad. Däremot skulle vid ett fortvarighetstillstånd fordonsparken innefatta materiel av mycket växlande ålder, liksom fallet skulle vara — fränsett personvagnar — vid det ombyggnadsalternativ, som i fråga om anskaffning av rullande materiel icke upptager lok och godsvagnar.

I fråga om bananläggningens beskaffenhet synas emellertid skiljaktigheterna i nu ifrågavarande avseende icke vara av sådan storleksordning, att desamma behöva särskilt redovisas. För den rullande materielen däremot äro såsom nämnts skiljaktigheterna betydande. För att kunna göra en fullt tillförlitlig jämförelse mellan kostnaderna för de olika åtgärderna hade det därför varit värdefullt att kunna överblicka behovet av förnyelse av den rullande materielen under en lång tid framåt. Det är emellertid mycket vanskligt att för en längre tidsperiod bedöma de många omständigheter, som inverka på nyanskaffningen av rullande materiel i de skilda fallen. För att ändock kunna ställa kostnaderna för de olika åtgärderna i relation till varandra har det ansetts påkallat att söka uppskatta den vid 1954 års slut förefintliga, av åldern betingade normala förslitningen hos den rullande materielen. På kommitténs anmodan har i detta syfte inom järnvägsstyrelsen verkställts en utredning. I denna har man sökt fastställa det till slutet av år 1954 diskonterade värdet — efter 3·5 procents räntefot — av framtida medelsbehov för den värdeminskning, som på grund av den rullande materielens ålder föreligger vid sagda tidpunkt.

I sammanställningen på nästföljande sida lämnas resultatet av denna utredning och anges tillika investeringsbehovet för rullande materiel under tioårsperioden 1945—1954 (tidigare redovisat i närmast föregående sammanställning). Därjämte upptages i sammanställningen förut angivna medelsbehov för bananläggningen. Av sammanställningen framgår, att de sammanlagda kostnaderna för rullande materiel varierar mellan lägst 12·3 milj. kronor vid fortvarighetstillstånd och högst 17·5 milj. kronor vid ombyggnad med anskaffning under tidsperioden av ny rullande materiel. Skillnaden mellan medelsbehoven för upprustning och för ombyggnad till normalspår med begränsad nyanskaffning av rullande materiel uppgår till endast 0·5 milj. kronor. Däremot äro skillnadsbeloppen beträffande bananläggningen betydligt större. Sammanställningen visar även att det vid en ombyggnad ställer sig ur kostnadssynpunkt fördelaktigare att under tioårsperioden inskränka anskaffningen av rullande materiel till att omfatta endast personvagnar men beträffande lok och godsvagnar lita till statens järnvägars fordonspark, som enligt järnvägsstyrelsens tidigare refererade uttalande kan under vissa betingelser räcka till även för här ifrågavarande linjer.

Medelsbehov under tioårsperioden 1945—1954 samt det till slutet av år 1954 diskonterade medelsbehovet för framtida ersättning av den förslitning som på grund av den rullande materielens ålder föreligger vid sagda tidpunkt, allt avseende olika åtgärder till förbättring av nedan angivna järnvägslinjer.

L i n j e	Medelsbehovet, milj. kronor				
	för rullande materiel			för bananläggningen under tiden 1945—1954	Summa summa-rum
	under tiden 1945—1954	för återanskaffningen efter 1954	Summa		
A. Ersättningsanskaffning för att vid bibehållen spårvidd hålla järnvägarna i fortvarighetstillstånd.					
Karlskrona—Kristianstad.....	3·2	4·0	7·2	1·9	9·1
Karlshamn—Vislanda.....	1·3	1·7	3·0	1·0	4·0
Bredåkra—Växjö.....	1·0	1·1	2·1	1·1	3·2
Summa	5·5	6·8	12·3	4·0	16·3
B. Upprustning vid bibehållen spårvidd.					
Karlskrona—Kristianstad.....	4·7	4·1	8·8	7·0	15·8
Karlshamn—Vislanda.....	1·9	1·7	3·6	3·0	6·6
Bredåkra—Växjö.....	1·3	1·2	2·5	2·7	5·2
Summa	7·9	7·0	14·9	12·7	27·6
C. Ombyggnad till normalspår.					
a) om endast personvagnar anskaffas under tioårsperioden 1945—1954.					
Karlskrona—Kristianstad.....	1·5	7·2	8·7	15·7	24·4
Karlshamn—Vislanda.....	0·6	3·1	3·7	6·1	9·8
Bredåkra—Växjö.....	0·5	2·5	3·0	5·7	8·7
Summa	2·6	12·8	15·4	27·5	42·9
b) om jämväl lok och godsvagnar skola anskaffas under tioårsperioden 1945—1954.					
Karlskrona—Kristianstad.....	7·3	2·5	9·8	15·7	25·5
Karlshamn—Vislanda.....	3·0	1·3	4·3	6·1	10·4
Bredåkra—Växjö.....	2·5	0·9	3·4	5·7	9·1
Summa	12·8	4·7	17·5	27·5	45·0
<i>Anm.</i> Medelsbehovet för rullande materiel för linjerna Karlshamn—Vislanda och Bredåkra—Växjö har beräknats under antagande att medelsbehovet för linjen Karlskrona—Kristianstad har tillgodosetts och dess reserv av rullande materiel kan komma även linjerna Karlshamn—Vislanda och Bredåkra—Växjö till godo.					

Det må emellertid slutligen framhållas att här ifrågavarande beräkning av det diskonterade medelsbehovet för framtida återanskaffning av rullande materiel icke bör tillmätas någon avgörande vikt, enär omständigheterna i framtiden, t. ex. den befintliga materielens verkliga tillstånd samt utvecklingen på det tekniska området, kunna komma att väsentligt ändra resultaten.

Kapitel V. Jämförelse mellan kostnaderna för drift, underhåll och förnyelse vid vissa av Blekingenätets järnvägar vid normalspårs- respektive smalspårsdrift.

I skrivelse den 9 mars 1944 till järnvägsstyrelsen hemställde kommittén bland annat om utredning angående kostnaden för drift, underhåll och förnyelse för det smalspåriga Blekingenätet under vissa i skrivelsen närmare angivna antaganden i fråga om de olika banlinjernas spårvidd m. m. Under hand överenskomts sedermera, att utredningen skulle begränsas till linjen Karlskrona—Kristianstad samt avse kostnaden för linjen dels vid nuvarande spårvidd, dels under förutsättning av ombyggnad till normalspår.

Med skrivelse den 17 maj 1944 överlämnade järnvägsstyrelsen den begärda utredningen. Järnvägsstyrelsen anförde, att utredningen kunnat göras med ledning av den tidigare på kommitténs hemställan verkställda och med skrivelse den 21 april 1944 överlämnade schematiska utredningen¹ avseende linjen Karlskrona—Kristianstad med sidolinjer till Hörviken, Olofström och Ronnebyredd samt linjen Bredåkra—Växjö.

Resultatet av utredningen rörande linjen Karlskrona—Kristianstad framgår av följande sammanställning.

	Årliga kostnader	
	1 435 mm	1 067 mm
	1 000-tal kronor	
Banavdelningen.....	380	350
Maskinavdelningen (inkl. underhåll av rullande materiel).....	1 088	989
Trafikavdelningen.....	766	863
(därav omlastningskostnader.....)	—	27)
Summa linjeavdelningarna.....	2 234	2 202
Läkarvård.....	11	12
Pensionering.....	130	134
Avsättning till förnyelsefond (avskrivning):		
Rullande materiel.....	228	219
Räls.....	41	30
Summa utgifter	2 644	2 597

¹ Se del I, kap. VI.

I anslutning till sammanställningen anmärkte järnvägsstyrelsen, att styrelsen liksom i den förra utredningen bortsett från sektionslednings- och förvaltningskostnader. De nu verkställda beräkningarna vore grundade på samma förutsättningar beträffande trafikomfattning och lönenivå m. m. som den tidigare utredningen, eller 1938 års trafikomfattning och lönekostnaderna beräknade enligt det från och med den 1 juli 1939 gällande avlöningsreglementet med tillägg av vid dettas ikraftträdande utgående rörligt tillägg av 6 procent.

Beträffande banavdelningens kostnadsstat är att uppmärksamma, att skillnaden i utgifter 30 000 kronor avser till helt övervägande del kostnaderna för underhåll av spårets överbyggnad. Sålunda utgör kostnaden för sliprar vid normal spårvidd 100 000 kronor och vid spårvidden 1 067 mm blott 81 000 kronor.

Vidkommande åter kostnaderna för maskintjänsten jämte underhåll av rullande materiel utgör skillnaden 99 000 kronor på sätt framgår av följande sammandrag.

	1 435 mm	1 067 mm
	1 000-tal kronor	
Loktjänst, ångdrift.....	482	429
Stallar, vatten- och kolstationer, ångdrift.....	116	115
Motorvagnstjänst.....	8	8
Vagnstjänst.....	59	59
Verkstadstjänst.....	6	6
Underhåll av byggnader m. m.	8	7
Underhåll av rullande materiel.....	406	362
Underhåll av inventarier och effekter.....	3	3
Summa utgifter	1 088	989

Sammandraget visar, att de mera betydande skillnadsbeloppen fördela sig på loktjänsten med 53 000 kronor och på underhåll av rullande materiel med 44 000 kronor. De ökade kostnaderna för loktjänsten vid normalspårsdrift hänföra sig dels till höjda utgifter för avlöning till personalen eller 7 000 kronor, och dels till ökade utgifter för bränsle eller omkring 45 000 kronor. I fråga om underhållskostnaderna för den rullande materielen må anmärkas, att antalet enheter av densamma visserligen vid normalspårsdrift beräknats lägre än vid smalspårsdrift. Men detta förhållande uppväges i kostnadshänseende mer än väl av att underhållet av den normalspåriga materielen är mera kostnadskrävande per enhet räknat.

I fråga om trafikavdelningens kostnadsstat har järnvägsstyrelsen framhållit följande.

»Den besparing, som skulle vinnas i Kristianstad vid övergång till normal spårvidd, har avdragits direkt å respektive kostnadslittera, i vilka i övrigt icke ingår någon stationstjänstkostnad vid denna station. För att emellertid få en bild av samtliga kostnader för bandelen har under särskild rubrik upptagits Blekinge kustbanors andel i stations-

tjänstkostnaderna i Kristianstad under 1938. För Karlshamns station ingår å andra sidan hela stationstjänstkostnaden under respektive littera. Av samma skäl, som nyss nämnts, har Karlshamn—Vislanda—Bolmens järnvägs andel i stationstjänstkostnaden där under 1938 frändragits kostnaderna.

Kostnaderna hava i övrigt beräknats med hänsyn till att tvenne spårvidder uppkomma i Karlshamn och (Bredåkra) Ronneby samt att Östra Blekinge järnväg bibehålles som smalspårig på linjen Gullberna—Karlskrona. Detta innebär, att kostnaderna i Karlshamn och Ronneby i normalspårsalternativet upptagits 10 000 kronor högre vid vardera stationen än om de båda sidolinjerna även varit normalspåriga.

Under normalspårsalternativet upptagen omlastningskostnad avser nytillkommande vagnslastomlastning i Karlshamn, Bredåkra och Gullberna, vilken i samtliga fall beräknas bliva av ringa omfattning.

I detta sammanhang må nämnas, att vid en ombyggnad av Karlskrona—Kristianstad till normalspår skulle även en avsevärd del av den nuvarande vagnslastomlastningen i Vislanda bortfalla, nämligen för gods från, till och via Karlshamn. Kostnaderna för denna omlastning beräknas för år 1938 ha uppgått till omkring 16 000 kronor. Genom att ifrågavarande transporter kunna ledas annan väg, d. v. s. över normalspårslinje utan omlastning, bortfaller denna kostnad. Samtidigt uppkommer emellertid en längre befordringsväg och därmed eventuellt ökad framdragningskostnad.

Vad den minskade omlastningskostnaden angår gäller, att vid bortfallande omlastning bortfalla även de av omlastningen härflytande, av trafikanterna erlagda särskilda omlastningsavgifterna.»

Beträffande avsättningen för den rullande materielen till förnyelsefond har järnvägsstyrelsen beräknat denna till 219 000 kronor årligen vid spårvidden 1 067 mm och till 228 000 kronor vid normal spårvidd. Vid uppskattningen härav har järnvägsstyrelsen förutsatt, att lokbehovet minskades vid normalspårsdrift genom samkörning, gemensam reserv och minskad växling. Även i fråga om vagnparken har järnvägsstyrelsen räknat med ett mindre antal enheter vid normalspårsdrift. Denna minskning föranleddes enligt järnvägsstyrelsen huvudsakligen av de normalspåriga vagnarnas större bärighet, av den genom bortfallet av omlastningen minskade omloppstiden och av ett mindre behov för reserv.

I fråga om avsättningen till förnyelsefond för räls skulle denna enligt järnvägsstyrelsen öka med 11 000 kronor per år efter en ombyggnad, beroende på att man vid normalspårsdrift förutsatt tyngre och därmed dyrare räls än vid smalspårsdrift.

Förevarande utredning utvisar en jämförelsevis liten skillnad i kostnad för normal- och smalspårsdrift och överensstämmer i detta hänseende mycket nära med den av järnvägsstyrelsen tidigare utförda, i del I refererade schematiska utredningen rörande driftkostnadernas förändring vid olika spårvidder.

Det må framhållas, att dessa utredningar om driftkostnader grundats på förutsättningen, att en linjes standard före och efter ombyggnaden är avpassad för en högsta tillåten hastighet av 60 km/tim. Även om kommittén hyser den meningen, att det vore önskvärt att tåghastigheten vid smalspårsdrift höjes utöver detta tal, har dock kommittén för att underlätta utredningarna

lagt nämnda hastighet till grund för desamma. En höjning av högsta hastigheten efter ombyggnaden skulle nämligen öka kostnaderna, särskilt för bränsle samt för underhåll av bana och rullande materiel. Emellertid skulle en motsvarande ökning av dessa kostnader inträda, om hastigheten höjdes vid den smala spårvidden. Enligt en överslagsvis gjord beräkning skulle de förut angivna kostnaderna för drift, underhåll och förnyelse vid linjen Karlskrona—Kristianstad höjas med omkring 3 procent vid en ökning av högsta hastigheten från 60 till 90 km/tim.

Kapitel VI. Särskilda spörsmål vid genomförande av olika alternativ för förbättring av Blekingenätets järnvägar.

I det föregående har kommittén lämnat en redogörelse för olika alternativ för förbättring av Blekingenätets järnvägar. Vid genomförandet av dessa olika alternativ uppstå emellertid ett flertal spörsmål. Särskilt blir detta fallet om vissa linjer skola ombyggas till normalspår, under det att andra skola bibehållas med nuvarande spårvidd eller inspikas. Kommittén har ansett det vara ur olika synpunkter önskvärt att närmare belysa de problem som härvid uppkomma.

Den trafik, som för närvarande framföres över linjerna Karlshamn—Vislanda och Bredåkra—Växjö mellan å ena sidan stationer på linjen Karlskrona—Kristianstad och å andra sidan stationer bortom Vislanda respektive Växjö, torde efter en ombyggnad av linjen Karlskrona—Kristianstad kunna ledas över Karlskrona, Sölvesborg eller Kristianstad, varigenom omlastningar undvekas. Storleken av denna trafik uppgick år 1939 till omkring 26 000 ton för Karlshamn och till omkring 20 000 ton för stationerna Bredåkra, Djupadal, Kallinge, Ronneby och Ronnebyredd. Trafiken på sistnämnda fem platser skulle således ledas över Karlskrona och Växjö, en vägförlängning om i genomsnitt 50 km. Karlshamnstrafiken åter skulle dirigeras över Kristianstad och Hässleholm för att där insättas i fjärrgående godståg. Ur transportteknisk synpunkt är sistnämnda väg att föredraga framför den eljest närmast till hands liggande kortare vägen över Sölvesborg och Älmhult. På grund av anslutande linjer från Hälsingborg och Kristianstad är nämligen Hässleholm en stor ranger- och tågbildningsstation, under det att Älmhult i sådant hänseende är tämligen obetydlig. Vägförlängningen över Hässleholm uppgår till närmare 100 km jämfört med den direkta vägen över Vislanda. För trafikanterna skulle sagda vägförlängningar icke innebära någon ökad fraktkostnad, eftersom ifrågavarande godssändningar bliva fraktberäknade över den kortaste vägen, oavsett vilken transportväg järnvägen sedan finner ur sina synpunkter fördelaktigast att välja.

Emellertid äro dessa vägförlängningar såtillvida oförmånliga för järnvägen, som de skulle medföra ökade kostnader för godsets framförande. Så länge omvägssträckorna icke äro helt elektrifierade — linjerna Karlskrona—

Växjö—Alvesta och Kristianstad—Hässleholm hava fortfarande ångdrift — skulle dessa kostnader enligt en inom järnvägsstyrelsen verkställd överslagsberäkning uppgå till icke obetydliga belopp i jämförelse med förhållandena vid en fullständig ombyggnad. Efter en elektrifiering av linjerna Kristianstad—Hässleholm och Karlskrona—Växjö—Alvesta torde ifrågavarande merkostnad nedgå. Tidpunkten för denna elektrifiering är emellertid oviss.

Därest linjen Karlskrona—Kristianstad ombygges till normalspår men linjerna Karlshamn—Vislanda och Bredåkra—Växjö bibehållas med smal spårvidd, uppstå vissa svårigheter, avseende bangårdsanordningarna samt hamnspårstrafiken i Karlshamn och Ronneby.

I Karlshamn ligger nuvarande stationsområde inklämt mellan ett bergparti på västra och Mieån på östra sidan. Det begränsade utrymmet försvårar möjligheterna att på ett rationellt sätt ordna bangården i det fall att två olika spårssystem skola komma till användning. Självfallet förutsättes, att de för allmänheten avsedda anordningarna, såsom stationshus och godsmagasin, skola vara gemensamma för de båda spårsystemens trafikanter. Utrymmena på kajerna i hamnen och vid där befintliga industrier äro mycket begränsade. Härav följer, att anordnandet av två från varandra fristående spårssystem med olika spårvidder inom hamnområdet skulle ställa sig mycket kostsamt. Anläggandet av treskenspår vore visserligen ur kostnadssynpunkt icke så krävande men skulle medföra, att trafikarbetet bleve förenat med betydande kostnader och bleve ur såväl järnvägens som trafikanternas synpunkt synnerligen besvärande på grund av det ringa antalet spår och kajens längd. Av järnvägsekonomiska skäl kunde det därför ifrågasättas att endast framdraga normalspåret till hamnen. Emellertid ger ett studium av gods- trafikrörelsen vid handen, att storleken av varuutbytet över hamnen till och från stationerna å linjen Karlshamn—Vislanda är av sådan omfattning att direkt spårförbindelse torde vara ofrånkomlig. Uteslutet är visserligen icke, att dylikt gods omlastades på Karlshamns bangård eller medelst överföringsvagnar transporterades mellan bangården och hamnen. Ett dylikt förfaringsätt skulle emellertid för trafikanterna innebära nackdelar och i jämförelse med deras nuvarande transportmöjligheter en påtaglig försämring.

De förhållanden, som uppstå i Ronneby efter ombyggnad av linjen Karlskrona—Kristianstad men med bibehållande av linjen (Ronneby—)Bredåkra—Växjö med smal spårvidd, äro i mycket av samma art som här ovan angivits för Karlshamn. Det synes vara helt uteslutet att låta linjen från Växjö stanna i Bredåkra med tågbyte för resande och omlastning av gods så nära huvudorten Ronneby som 7 km. Direkt spårförbindelse Bredåkra—Ronneby kan antingen anordnas genom ett separat spår eller genom treskenspår i samdrift med normalspåret. Även om det förra alternativet är ur trafiksynpunkt att föredraga, omöjliggör utrymmet för det nuvarande huvudspåret i själva staden utmed Ronnebyån anläggandet av två spår bredvid varandra. Å Ronneby station måste olika spårssystem anordnas.

Återstår så frågan om smalspårsförbindelse till Ronnebyredd. Trafiken till och från denna plats är för närvarande av relativt ringa omfattning, beroende på att den största trafikanten, nämligen Konga sulfittfabrik, inställt sin verksamhet. Kvarstående godsmängd är icke större än att den skulle kunna framföras mellan Ronneby och Ronnebyredd på normalspåriga överföringsvagnar eller helt enkelt omlastas i Ronneby. Emellertid har frågan kommit i ett annat läge genom att sulfittfabriken håller på att inrättas för tillverkning av andra produkter, bland annat monteringsfärdiga trähus. Den nya industriens transportbehov över Ronnebyredd torde komma att kräva direkt förbindelse med hamnen.

Därest en ombyggnad av de båda linjerna Karlshamn—Vislanda och Bredåkra—Växjö icke komme att ske samtidigt med linjen Karlskrona—Kristianstad utan först senare, må upplysningsvis nämnas, att enligt beräkningar inom järnvägsstyrelsens bantekniska byrå ett dylikt förfarande skulle medföra ökade anläggningskostnader i jämförelse med kostnaderna vid en samtidig ombyggnad av alla tre linjerna.

Ehuru trafikbelastningen på Vislanda- och Växjölinjerna minskas vid det förut behandlade antagandet att trafik efter ombyggnad av linjen Karlskrona—Kristianstad ledes över Karlskrona eller Hässleholm, måste dock allt fortfarande trafiken över Vislanda och Växjö till och från linjernas mellanstationer upprätthållas. Denna trafik måste tydligen omlastas så länge linjernas smala spårvidd bibehålles. För bedömandet av storleken av denna trafik kan nämnas att vid 1939 års trafikomfattning uppgick mängden omlastningsgods till och från ifrågavarande mellanstationer till omkring 17 000 ton i Vislanda och till omkring samma storlek i Växjö, i sistnämnda fall inkluderande även omlastningen mellan spårvidderna 1 067 mm och 891 mm. Beträffande omlastningen i Växjö bidrog Konga med omkring 11 000 ton. Ehuru trafiken på Konga för tillfället i stort sett är borta på grund av att därvarande sulfittfabrik nedlagts, torde en återhämtning rätt snart ske, sedan den planerade nytillverkningen därstädes kommit igång.

Förutom nämnda omlastning i Vislanda och Växjö skulle nya omlastningsstationer uppstå i Karlshamn och Bredåkra. Under krisåren har övergångsrafiken i Karlshamn vid vissa tillfällen varit ganska betydande och till icke ringa del utgjorts av gods till och från Halmstad samt av bränsle från skogar och torvmossar i Småland. Under normala förhållanden däremot är övergångsrafiken i Karlshamn och Bredåkra relativt obetydlig och utgör några tusen ton.

I det föregående har framhållits, att ett bibehållande av linjerna Karlshamn—Vislanda och Bredåkra—Växjö vid smal spårvidd medför betydande olägenheter i Karlshamn och inom Ronnebyområdet. Det får heller icke förbises, att bibehållandet av smalspåret konserverar svårigheterna att rationellt ordna bangårdsförhållandena i Växjö, där bangården är relativt trång med smalspårsanläggningar på ömse sidor om den normalspåriga linjen Alvesta—

Karlskrona. Påtagligt är, att de årliga kostnaderna för drift, underhåll och förnyelse för en sådan bangård måste ställa sig relativt höga. Erinras må ock, att en ombyggnad av linjen Karlshamn—Vislanda skulle kunna medföra en förenkling av trafikförhållandena i Vislanda, enär det antagligen skulle visa sig förmånligt att låta Alvesta bliva utgångsstation för tåg å sagda linje.

Det är ofrånkomligt, att anordningen med olika spårvidder i Karlshamn, inom Ronnebyområdet och i Växjö kommer att medföra högst väsentliga olägenheter ur järnvägssynpunkt och tynga trafikens behöriga skötsel. Tåg- och växlingsrörelserna komma att kräva mer rullande materiel samt större personal i jämförelse med de förhållanden som skulle råda vid ett enhetligt spårssystem.

Om linjerna Karlshamn—Vislanda och Bredåkra—Växjö skola bibehållas vid nuvarande spårvidd, torde det bliva nödvändigt att fortfarande driva den till Ronneby förlagda verkstaden för Blekingenätets rullande materiel. Därest ifrågavarande linjer åter ombyggas till normalspår, torde denna verkstad kunna användas för något annat statens järnvägars ändamål. Efter en ombyggnad kommer alltså den för den rullande materielen erforderliga verkstadstjänsten att utföras vid statens järnvägars huvudverkstäder, där övrig rullande normalspårig materiel repareras.

I det fall att ombyggnad av linjerna Karlshamn—Vislanda och Bredåkra—Växjö visserligen beslutas men verkställandet av beslutet ställes på framtiden, uppkomma under en övergångstid svårigheter av liknande art som de ovan anförda.

Kapitel VII. Landsvägarna inom Blekingenätets trafikområde och deras framtida utbyggnad.

Vid bedömandet av frågan vilka linjer inom Blekingenätet som överhuvud taget synas böra komma i fråga till ombyggnad har kommittén även ansett påkallat att taga hänsyn till den nuvarande beskaffenheten av landsvägsnätet och till de planer på utbyggnad av detsamma, vilka kunde finnas uppgjorda.

Längs järnvägslinjen Karlskrona—Kristianstad löper en väl utbyggd landsväg, benämnd kustlandsvägen. Den är rikshuvudväg och följer i stort sett mycket nära sträckningen av järnvägslinjen; avståndet till denna uppgår till högst 4 km. Kustlandsvägen är till övervägande del belagd med smågatsten och har vanligen en bredd av 6—7 m.

Även utmed järnvägen Sölvesborg—Hörviken finnes ett väl utvecklat landsvägsnät. Å sträckan Sölvesborg—Mjällby är landsvägen till större delen asfaltbelagd och har en bredd av upp till 6 m. Från Mjällby till Hällevik och Hörviken äro vägarna smalare och försedda med grusbana.

Jämlöpande med järnvägslinjen Sandbäck—Olofström går en god landsväg med en bredd av 5 m och med grusbana.

Utmed järnvägslinjen Karlshamn—Vislanda saknas genomgående huvudväg. Längs järnvägens nedre sträckning Karlshamn—Hemsjö finnes emellertid en i stort sett med järnvägen parallellöpande landsväg, som mellan Karlshamn och Svängsta är permanentbelagd med smågatsten eller asfalt. Mellan Hemsjö och Fridafors saknas landsväg utmed järnvägen. Norr om sistnämnda station går utmed järnvägslinjen en ganska god väg med grusbana fram till Ålshult. Mellan Ålshult och Vislanda äro däremot landsvägsförbindelserna utmed järnvägen dåligt utbyggda.

Inom trafikområdet för järnvägslinjen Norraryd—Kvarnamåla finnes en god landsväg med en körbana av 6 m. Vägen förbinder den enda betydande orten vid järnvägslinjen, nämligen Urshult, med Norraryd och Tingsryd.

Vad åter beträffar järnvägslinjen Bredåkra—Växjö går längs hela dess sträckning en med järnvägen parallellt löpande landsväg, som endast mellan Hallabro och Tingsryd avlägsnar sig från järnvägen. En mindre väg följer dock järnvägen mellan dessa stationer. Den först omnämnda vägen är av god beskaffenhet, har en bredd av upp till 7 m samt är försedd med grusbana.

Från Karlskrona norrut till Kalmar fortsätter den förut omnämnda kustlandsvägen, från Gullberna jämsides med järnvägen mellan denna station fram till länsgränsen vid Brömsebro, där järnvägen och landsvägen avlägsnas sig från varandra. I trakten av Torsås är avståndet mellan landsvägen och järnvägen omkring 5 km. Vägen är till en del belagd med smågatsten och har mestadels en bredd av 7 m.

Enligt uttalande av förre vägingenjören i Blekinge län, numera vägdirektören i Malmöhus län W. Mannerfelt,¹ torde vägnätet i Blekinge få anses i stort sett utbyggt, åtminstone i de mera tätbebyggda trakterna, ehuru givetvis en och annan ny förbindelse kunde befinnas påkallad. Mannerfelt uppgav, att under åren 1925—1941 ett sammanlagt belopp av 22·9 milj. kronor åtgått för ny- och ombyggnad av vägar. Under åren 1927—1941 hade 9·6 mil väg belagts med smågatsten, huvudsakligen kustlandsvägen, för en kostnad av 2·9 milj. kronor.

Landsvägstrafikens omfattning framgår av bifogade² trafikdiagram över trafikens omfattning år 1936 enligt statens vägtrafikräkning sommaren och hösten detta år. Diagrammet visar en jämförelsevis stark trafik å kustlandsvägen. Denna trafik torde i ganska stor omfattning vara av interprovinsiell natur mellan Skåne och Blekinge. Såsom framgår av diagrammet, är trafiken å övriga landsvägar inom trafikområdet mycket glesare.

I skrivelse den 10 februari 1944 till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen anförde kommittén, bland annat, att det vore för kommittén önskvärt att erhålla närmare kännedom om eventuellt uppgjorda planer på utbyggnad av de genomgående huvudvägarna längs järnvägslinjerna Karlskrona—Kristianstad, Gullberna—Torsås—Kalmar—Berga och Karlshamn—Vislanda samt de beräknade kostnaderna för dessa planers förverkligande. Vid en utredning av frågan om rationalisering av järnvägsnätet, i första hand beträffande järnvägslinjerna Sölvesborg—Hörviken, Sandbäck—Olofström, Norraryd—Kvarnamåla och Torsås—Gullaboby, synes kommittén lämpligen böra hava tillgång till en beskrivning av vägnätet i trafikområdena för dessa banor med uppgift om vägarnas kapacitet och tillstånd. Vidare vore det enligt kommitténs förmenande önskvärt att erhålla uppgifter, i vad mån vägnätet behövde kompletteras för att kunna fylla de större krav på transportförmåga, som eventuellt kunde komma att ställas genom landsvägstrafikens tillväxt. I detta sammanhang vore det även värdefullt för kommittén att få taga del av de planer, som redan nu eventuellt föreläge för utbyggnad och förbättring av vägarna i de trakter varom fråga vore.

Med skrivelse den 22 april 1944 överlämnade väg- och vattenbyggnadsstyrelsen de begärda uppgifterna. Styrelsen anförde, att styrelsen från vägförvaltningarna i Kristianstads, Blekinge, Kalmar och Kronobergs län genom särskilda skrivelser infordrat uppgifter jämte kartor. Till ledning för läm-

¹ En bok om Blekinge, minnesskrift, Karlskrona 1942, sid. 319 och följande.

² Bilaga 3.

andet av uppgifterna hade i sistnämnda skrivelser föreskrivits, att utredningen skulle omfatta dels de vägar, som ginge utmed respektive järnvägar, dels ock övriga vägar, vilka ansågos ligga inom järnvägslinjens trafikområde och direkt eller indirekt hade anknytning till densamma. Avsikten vore nämligen icke att åstadkomma en detaljutredning över vägnätet inom järnvägens trafikområde utan att dels i stort erhålla en beskrivning över det nuvarande vägnätets utseende och kapacitet, dels få en ungefärlig föreställning om vägnätets kommande utformning och uppskattade kostnader för ifrågasatta eller föreslagna ombyggnader, så att kommittén lättare skulle kunna bedöma frågan om järnvägarnas ombyggnad och huru trafiken å desamma i fortsättningen borde gestalta sig. För vinnande av enhetlig uppställning av de olika länens uppgifter hade styrelsen låtit upprätta ett särskilt formulär.

Av de sålunda infortrade, av styrelsen till kommittén överlämnade uppgifterna framgå dels de befintliga vägarnas bredd, tillåtet hjultryck å vägen samt huruvida vägen är belagd eller ej, dels till vilken bredd vägen framdeles beräknas bli utbyggd och preliminära kostnaden härför jämte kostnad för eventuell beläggning. Av markeringen å de infortrade kartorna framgår vidare, huruvida arbetsplan för vägens ombyggnad finnes upprättad eller ej. Styrelsen upplyste i sin förenämnda skrivelse den 22 april 1944, att de utmed järnvägslinjerna Karlskrona—Kristianstad och Gullberna—Torsås—Kalmar—Berga gående huvudvägarna hade jämförts med generalplanen för utbyggnad av landets huvudvägnät. Härvid hade konstaterats, att vissa delar av ifrågavarande huvudvägar borde bli föremål för utbyggnad i större omfattning än vad vägförvaltningarna föreslagit. Styrelsen hade även beräknat kostnader härför. Härutöver komme kostnader för planerad utbyggnad av förbifartsvägar vid Karlskrona, Karlshamn och Kalmar, utgörande cirka 2 milj. kronor exklusive beläggningar. För erhållande av totalkostnaden vore det erforderligt att jämväl beakta utgifterna för marklösen, vilka beräknades uppgå till 10—15 procent av byggnadskostnaderna.

Under förmälan att utmed järnvägslinjen Karlshamn—Vislanda ingen genomgående huvudväg finnes, överlämnade styrelsen tillika uppgift rörande kostnaderna för utbyggnad av landsvägsnätet inom trafikområdena icke blott för denna linje utan även för linjen Norraby—Kvarnamåla.

På därom av kommittén under hand gjord framställning överlämnade styrelsen medelst skrivelse den 30 november 1944 en av de båda vägförvaltningarna i Blekinge och Kronobergs län verkställd kompletterande utredning angående vägnätet i trafikområdet utmed järnvägslinjen Bredåkra—Växjö. Denna utredning har utförts på samma sätt som de tidigare utredningarna och innefattar även en uppgift rörande kostnaderna för utbyggnad av vägnätet.

En sammanställning över kostnaderna för de olika vägföretagen återfinnes på följande sida.

V ä g f ö r e t a g	Uppskattad kostnad för		
	ombyggnad	beläggning	totalt
	milj. kronor		
I. Landsvägen Karlskrona—Kristianstad			
A. Inom Blekinge län	5·4	3·1	8·5
B. Inom Kristianstads län	1·4	1·5	2·9
Summa	6·8	4·6	11·4
II. Landsvägen Karlskrona—Kalmar—Berga			
A. Inom Blekinge län	1·6	0·9	2·5
B. Inom Kalmar län	6·9	4·0	10·9
Summa	8·5	4·9	13·4
III. Landsvägsnätet längs järnvägen Karlshamn—Vislanda			
A. Inom Blekinge län	2·5	0·8	3·3
B. Inom Kronobergs län	6·1	2·6	8·7
Summa	8·6	3·4	12·0
IV. Landsvägsnätet längs järnvägen Norreryd—Kvarnamåla			
Inom Kronobergs län	1·8	0·3	2·1
V. Landsvägsnätet längs järnvägen Bredåkra—Växjö			
A. Inom Blekinge län	0·08	—	0·08
B. Inom Kronobergs län	12·2	1·9	14·1
Summa	12·28	1·2	14·18
Summa summarum	37·98	15·1	53·08

För Blekinge län utgöra kostnaderna sammanlagt 14·4 milj. kronor, därav 4·8 milj. kronor för beläggning, och för Kronobergs län 24·9 milj. kronor, därav 4·8 milj. kronor för beläggning. Härtill komma de förut omnämnda kostnaderna för förbifartsvägar, uppgående till cirka 2 milj. kronor, ävensom utgifterna för marklösen.

Med överlämnande av en promemoria angående förevarande utredningar rörande de planerade vägföretagen har kommittén i skrivelse den 5 december 1944 till investeringsutredningen framhållit önskvärdheten av att den avvägning mellan olika anslagsbehov för kommunikationsväsendet inom Blekinge län, som kunde bli nödvändig, skedde med beaktande av alla på spörsmålet inverkande omständigheter för att ernå den ur samhällssynpunkt bästa lösningen.

Kapitel VIII. Kommitténs förslag rörande Blekingenätets järnvägar.

Av den förebragta utredningen har till fullo framgått, att det ur järnvägs- teknisk och järnvägsekonomisk synpunkt är nödvändigt, att statsmakterna inom en mycket nära framtid fatta beslut om åtgärder rörande gestaltningen av Blekingenätets järnvägar. Ovedersägligt är, att dessa järnvägar icke i sitt nuvarande skick kunna fullgöra de transportbehov som föreligga. Även järnvägsstyrelsen har i sitt den 21 november 1942 i ärendet avgivna, förut refererade utlåtande framhållit, att ett ställningstagande till ombyggnadsfrågan med avseende å Blekingenätet vore brådskande, enär Blekingejärnvägar- nas rullande materiel till stor del vore föråldrad och i behov av förnyelse, och att det icke kunde komma i fråga att för detta ändamål förbruka en normal förnyelseavsättning, innan avgörande träffats, huruvida en ändring av spårvidden skulle ske inom överskådlig framtid. I anslutning härtill och då bristfälligheter icke i samma grad förefinnas vid övriga av staten ägda smalspåriga järnvägar, har kommittén funnit sig föranlåten att i första hand upptaga Blekingenätets järnvägar till utredning och, utan avvaktande på resultatet av kommitténs utredningsarbete i övrigt, framlägga förslag rörande desamma.

Jämväl en annan synpunkt förtjänar i detta sammanhang särskilt beaktande. Åtgärder för exempelvis ombyggnad av Blekingenätets järnvägar äro — som kommittén påvisat i kapitel IV — särskilt lämpade som beredskaps- arbeten vid en arbetslöshetskris. Då nu genom investeringsutredningens försorg förhandsplanering av anläggningsarbeten äger rum, synes det önskvärt, att arbeten beträffande järnvägssystemets förbättring i Blekinge snarast inordnas i investeringsplanerna och därvid få en av deras höga angelägenhets- grad betingad turordning. De böra kunna igångsättas så snart läget på arbets- marknaden det påkallar, särskilt som de knappast kunna uppskjutas någon längre tid.

Då frågan om en förbättring av Blekingenätets järnvägar mycket nära berör riksförsvarets intressen, har kommittén enligt sina direktiv haft samråd med chefen för försvarsstaben ävensom med befälhavande amiralen och che- fen för sydkustens marindistrikt, varjämte chefen för flygvapnet uttryckt önskemål rörande järnvägskommunikationerna för den till Kallinge förlagda Blekinge flygflottlj. Chefen för försvarsstaben har därvid — såsom redan i

annat sammanhang framhållits — betonat önskvärdheten ur riksförsvarets synpunkt att ombyggnad av smalspåriga järnvägar företogs. Vidare har chefen för försvarsstaben i fråga om Blekingenätets järnvägar uttalat, att linjerna Karlskrona—Ronneby—Bredåkra—Växjö och Karlshamn—Vislanda tillhörde den grupp järnvägar, som i första hand borde ombyggas, och att linjen Bredåkra—Kristianstad komme i nästa grupp.

Kommittén framlägger härmed förslag rörande Blekingenätets järnvägar och får därvid först hänvisa till de särskilda utredningar, som på föranledande av kommittén verkställets om de ekonomisk-geografiska förhållandena inom dessa järnvägars trafikområde, om trafikomfattningen å desamma samt om landsvägarna inom nämnda område. Sammanfattningsvis framgår av dessa utredningar följande.

Den genomsnittliga befolkningstätheten i Blekinge län är mycket hög, 51 invånare per kvadratkilometer. Därvid är att märka, att befolkningstätheten i länets kustbygd är högre och i de inre skogsbygderna lägre än detta genomsnittsvärde.

Järnvägslinjen Karlskrona—Kristianstad genomlöper kustbygden och sammanbinder 5 städer med varandra, Karlskrona, Ronneby, Karlshamn, Sölvesborg och Kristianstad, med sammanlagt omkring 80 000 invånare. Vad näringslivet beträffar må framhållas, att kustbygden är väl uppodlad och har ett väl utvecklat lantbruk. Industrien längs linjen är huvudsakligen förlagd till städerna, men stora industrier finnas även å landsbygden, exempelvis Iföverken i Bromölla och Kockums järnverk i Kallinge. Av redogörelsen för trafikomfattningen framgår, att trafikrörelsen å linjen är betydande, och att den i storlek kan mäta sig med trafiken å många normalspåriga järnvägar. På grund av trafikområdets här skisserade karaktär och linjens sträckning i öst—västlig riktning bildar den ryggraden i länets järnvägskommunikationer och sammanbinder Blekinge med Skåne. Såväl de kulturella som ekonomiska förbindelserna mellan dessa båda landskap äro sedan gammalt synnerligen livliga. Genomgångstrafiken är därför i betydande omfattning inriktad emot de större centra i Skåne, Malmö, Lund och Hälsingborg.

I övriga linjernas trafikområden hava i viss mån en annan karaktär. Linjen Gullberna—Torsås går visserligen till sin nedre del genom en rik jordbruksbygd men i övrigt genom en i ekonomiskt hänseende fattig skogsbygd. Linjerna Bredåkra—Växjö och Karlshamn—Vislanda genomlöpa jämväl skogsbygder, den förra linjen med tätortbebyggelse och industri huvudsakligen i Konga och Tingsryd, den senare, åtminstone i sin nedre del, med ett rikare utvecklat näringsliv. Båda linjerna förena sina trafikområden med utfartshamnar i respektive Ronnebyredd och Karlshamn. Den sistnämnda hamnen räknas till en av de bästa vid ostkusten. Dess trafik är betydande och ojämförligt större än någon av de övriga Blekingehamnarnas.

De båda städerna Ronneby och Karlshamn hava endast smalspåriga järnvägsförbindelser, medan övriga städer jämväl hava tillgång till normalspå-

riga järnvägar, Karlskrona över Emmaboda till Kalmar, Växjö och Alvesta, Sölvesborg till Älmhult samt Kristianstad till Älmhult, Hästveda, Hässleholm, Eslöv via Hörby, Brösarp och Åhus.

Linjen Norraryd—Kvarnamåla utgör en förbindelselänk mellan de båda linjerna Bredåkra—Växjö och Karlshamn—Vislanda och är tillika en lokal transportled för den rikt fruktproducerande Urhultsbygden.

Från linjen Karlskrona—Kristianstad utgå tre kortare sidolinjer, nämligen Ronneby—Ronnebyredd, Sandbäck—Olofström och Sölvesborg—Hörviken. Den förstnämnda ombesörjer endast godstrafik till och från hamnen i Ronnebyredd. Å de två övriga linjerna försiggår såväl person- som godstrafik; dock av utpräglad lokal natur.

Såsom en följd av de rådande ekonomiska och geografiska förhållandena har vägnätet, vad de viktigare vägarna beträffar, fått en i huvudsak likartad utformning med järnvägsnätet. Sålunda har vägtrafikens huvudpulsåder, kustlandsvägen mellan Karlskrona och Kristianstad, i stort sett samma sträckning som järnvägslinjen mellan dessa båda städer. Även i övrigt följa vägnätets olika förgreningar nära järnvägssystemets skilda linjer. Det har vitsordats, att vägnätet i stort sett är utbyggt. Förbättringar av detsamma äro emellertid planerade för kostnader till avsevärda belopp trots att betydande summor under de sista 20 åren åtgått för ny- och ombyggnad av vägar.

I motsats till vägnätet hava järnvägs kommunikationerna under sagda tid icke undergått någon nämnvärd förbättring, och det kapital, som därunder investerats, har haft till uppgift att nödtorftigt ersätta vad som förslitits. Icke ens härtill hava de använda medlen kunnat förslå. Resultatet härav har också blivit, att järnvägsanläggningarna med deras rullande materiel äro starkt förslitna och icke längre kunna tillgodose trafikanternas behov. Såsom tidigare anförts, hava också upprepade klagomål riktats mot förhållandena, och samstämmighet synes inom berörda bygder råda därom, att åtgärder äro behöfliga för att göra Blekingenätets järnvägar bättre rustade att fylla sina betydelsefulla trafikuppgifter.

Kommittén har ock vid besök i Blekingejärnvägarnas trafikområden studerat näringslivet och kommunikationerna och därvid på ett övertygande sätt bibragts den uppfattningen, att åtgärder måste vidtagas för förbättring av järnvägarna. Det synes kommittén otvivelaktigt, att den senare tidens utveckling inom järnvägsväsendet endast i förhållandevis ringa utsträckning kommit Blekingebefolkningen till godo. Lika otvivelaktigt är, att dessa järnvägar alltjämt utgöra stommen i länets trafiksystem. I kapitel III hava återgivits uttalanden från representativa företrädare för näringslivet, innefattande i åtskilliga fall en skarp kritik av de nuvarande järnvägs kommunikationernas brister särskilt i fråga om snabbhet, punktlighet och kapacitet. I dessa uttalanden har samstämmigt betonats, att bristerna i hög grad äro beroende av järnvägssystemets smala spårvidd och därvid föranleda svårigheter vid övergång till anslutande normalspåriga järnvägar.

I kapitel IV har kommittén redogjort för olika åtgärder till förbättring av Blekingenätet. Inför valet av lämpliga åtgärder har kommittén ansett erforderligt fästa synnerligt avseende vid det förhållandet, att de åtgärder vilka vidtagas böra vara ägnade att sätta järnvägarna i sådant skick, att de erhålla den tekniska effektivitet, som i våra dagar är nödvändig för ett kommunikationsmedel i allmän ägo. Medelsbehovet för de två olika förbättringsåtgärderna, nämligen upprustning med bibehållen spårvidd och ombyggnad till normalspår, är betydande. En rent företagsekonomisk bedömning av ifrågavarande investeringar ger till resultat, att en för järnvägen tillfredsställande räntabilitet icke för närvarande kan påräknas.

Härtill vill kommittén erinra om att kommittén i annat sammanhang framhållit, att de investeringar för en ombyggnad eller en genomgripande förbättring av smalspåriga järnvägar, varom vore fråga, vore till övervägande del icke direkt räntabla och skulle därför, om enbart företagsekonomiska synpunkter finge vara avgörande, icke komma till utförande. Även i dylika fall kunde dock en investering betraktas som ur allmän synpunkt motiverad, om den för samhället medförde ekonomiska fördelar av närmare angiven art. Förhandskalkyler, som ensidigt toge sikte på affärsmässig förräntning, finge icke enligt kommitténs mening tillerkännas så stor betydelse, att de hindrade sådana förbättringar inom järnvägsväsendet, vilka kunde vara av mycket stor betydelse såväl för de enskilda trafikanterna som för den ekonomiska utvecklingen i stort.

Frånvaron av en dylik direkt räntabilitet, som normalt kräves av statens järnvägars anläggningar, anses böra föranleda sådana åtgärder beträffande finansieringen samt bokföringen av förevarande investeringar, att desamma hållas utanför det statens järnvägars kapital, som vid taxesättningen beräknas förräntat med trafikinkomster.

Då företagsekonomiska räntabilitetssynpunkter alltså icke nu kunna läggas till grund för valet av förbättringsåtgärder, måste — med hänsyn till järnvägs kommunikationernas betydelse för samhällsekonomin i stort liksom ock för vårt nationella försvar — undersökning ske, huruvida andra skäl är rent företagsekonomiska kunna föreligga för att verkställa någon av de ifrågasatta investeringarna.

Kommittén har vid prövning av olika förbättringsåtgärder utgått ifrån det medelsbehov, som är nödvändigt för att hålla järnvägarna i fortvarighets-tillstånd. Då järnvägarna visa uppenbara brister i fråga om förnyelse av såväl fasta anläggningar som rullande materiel, skulle redan investeringar härutinnan innebära en viss förbättring av järnvägsnätet. Påtagligt är emellertid, att denna förbättring under alla omständigheter måste företagas för att järnvägsanläggningarna och deras rullande materiel alltjämt skola kunna fullgöra sina uppgifter. Eftersom en dylik förbättring icke tager sikte på en ändring av de tekniska bestämmelserna för järnvägsdriften, kan den helier icke innebära någon större höjning av kapacitet, hastighet och bekvämlig-

het vid järnvägen. Vad angår hastigheten må anmärkas, att den å Blekingenätet utgör högst 60 km/tim., medan den å normalspåriga banor med liknande trafikuppgifter utgör 75 å 90 km/tim. Särskilt för linjen Karlskrona—Kristianstad, som i hela sin sträckning löper parallellt med den väl utbyggda kustlandsvägen, skulle givetvis en höjning av hastigheten vara ägnad att åt järnvägen bevara dess trafik. Vid ett bibehållande av järnvägarna i fortvarighetstillstånd skulle dessutom kvarstå alla de nackdelar, som äro förenade med ett smalspårigt järnvägssystem anknötning till järnvägar av annan spårvidd.

Tänkbart vore att medelst en genomgripande upprustning höja järnvägar-
nas kapacitet, hastighet och bekvämlighet med bibehållande av nuvarande spårvidd. Emellertid kvarstå även efter en upprustning de med smalspårssystemet förenade olägenheterna av omlastningen på övergångsstationerna. Även om det är möjligt att medelst överföringsvagnar undvika omlastning i samtrafik mellan järnvägar av olika spårvidd, förekommer särskilt till och från linjen Karlskrona—Kristianstad en så betydande omlastningstrafik, att anordningen med överföringsvagnar skulle — såsom en större trafikant uttryckt det — bliva tungrodd och tidskrävande och icke utan svårigheter få sådan kapacitet, att den kunde godtagas såsom lösning av ett transportproblem av större omfattning. Därest sidolinjerna icke upprustades till högre standard samtidigt med linjen Karlskrona—Kristianstad, skulle för driften hindersamma förhållanden uppstå i så måtto, att den för linjen Karlskrona—Kristianstad anskaffade tyngre materielen icke kunde användas på sidolinjerna med dessas tillåtna lägre axeltryck. Jämväl ur kostnadssynpunkt framstår en upprustning såsom oförmånlig. Det under tioårsperioden 1945—1954 aktuella medelsbehovet för upprustning av linjerna Karlskrona—Kristianstad med sidolinje till Ronnebyredd, Karlshamn—Vislanda och Bredåkra—Växjö beräknas uppgå till 20·6 milj. kronor, vilket är endast 9·5 milj. kronor mindre än för ombyggnad av sagda linjer till normalspår jämte begränsad anskaffning av rullande materiel. En investering av skillnadsbeloppet medför nämligen den påtagliga och högst eftersträfvansvärda fördelen, att de förut nämnda, med smalspåret förenade olägenheterna försvinna. Kommittén anser därför att upprustning med bibehållen spårvidd huvudsakligen har teoretiskt intresse för att belysa storleken av det medelsbehov, som — utöver genomförandet av en upprustning av banorna — behöves för att jämväl bredda desamma.

En ombyggnad till normalspår enligt de tekniska bestämmelser, som kommittén närmare angivit i kapitel IV, skulle icke blott medföra en genomgripande upprustning av bana och rullande materiel utan även eliminera samtliga med det nuvarande splittrade järnvägssystemet förenade nackdelarna. Trafikanterna inom järnvägarnas trafikområden finge tillgång till järnvägar, som i fråga om kapacitet, hastighet och bekvämlighet motsvarade högt ställda krav. Alla statens järnvägars typer av normalspåriga högbäriga

vagnar skulle sålunda kunna ställas till trafikanternas förfogande. Därigenom beredes näringslivet inom denna landsdel samma betingelser i fråga om järnvägsväsendet som äro tillfinnandes inom sådana delar av landet, där endast normalspåriga järnvägar förekomma. Den högsta tillåtna hastigheten för lokdragna tåg skulle efter ombyggnaden uppgå till 80 à 90 km/tim. Lätta motorvagnståg skulle eventuellt kunna få framföras med ännu högre hastighet. Kostnads- och tidskrävande omlastningar av vagnslastgoods försvunne och direkt anslutning erhöles till normalspårsnätet.

Det har i det föregående konstaterats den stora betydelse, linjen Karlskrona—Kristianstad har för hela Blekinge och angränsande delar av Skåne. Trafiken på denna linje är av hög storleksordning och i relation till övriga linjer inom Blekingenätet den ojämförligt största. Dess trafikintensitet är väsentligt starkare än för någon annan statsägd smalspårsbana och fullt jämförlig med åtskilliga ej obetydliga förstatligade normalspårsbanor, t. ex. Borås—Alvesta, Kalmar—Nässjö, Malmö—Simrishamn och Ystad—Eslöv. Med hänsyn härtill torde en ombyggnad av denna linje — även om ombyggnaden icke är företagsekonomiskt motiverad — på längre sikt stimulera näringslivet i de bygder linjen genomlöper och bidra till, att den här befintliga mycket talrika befolkningen lättare kan finna utkomstmöjligheter. Kommittén hyser följaktligen starkt grundade förhoppningar, att en investering av det för ombyggnaden erforderliga kapitalet skall medföra gynnsamma samhällsekonomiska verkningar samt komma nutida och framtida generationer till godo.

En ombyggnad enbart av linjen Karlskrona—Kristianstad skulle dock medföra väsentligt mindre fördelar genom kvarstående omlastning i Vislanda och Växjö och genom nytillkommande sådan i Karlshamn och Bredåkra. Därjämte skulle såsom tidigare angivits ur järnvägsteknisk och driftekonomisk synpunkt en dylik lösning icke medföra en rationell uppordning av järnvägssystemet, och de med ett blandat spårssystem förenade nackdelarna skulle icke helt försvinna. Linjerna Karlshamn—Vislanda och Bredåkra—Växjö hava emellertid icke ur järnvägsekonomiska och samhällsekonomiska synpunkter samma betydelse som linjen Karlskrona—Kristianstad, varför en ombyggnad av linjerna enbart med beaktande av dessa synpunkter icke kan förordas. Av chefen för försvarsstaben har emellertid framhållits, att ur riksförsvarets synpunkt linjerna Karlskrona—Ronneby—Bredåkra—Växjö och Karlshamn—Vislanda vore de bland Blekingenätets linjer, som i första hand borde ifrågakomma till ombyggnad, under det att linjen Bredåkra—Karlshamn—Kristianstad först därefter borde ombyggas. De sålunda framförda önskemålen äro av sådan natur att avgörande vikt i detta fall måste tillmätas dem. En ombyggnad enbart av linjen Karlskrona—Kristianstad skulle ur riksförsvarets synpunkt tydligen vara oförmånlig, enär därigenom en bruten trafiklinje skulle uppstå mellan Karlskrona—Ronneby—Bredåkra—Växjö. Härtill kommer, att ombyggnaden av samtliga ifrågavarande

linjer till normalspår skulle — såsom kommittén redan påvisat — medföra vissa trafiktekniska och driftsekonomska fördelar. För linjerna Karlshamn—Vislanda och Bredåkra—Växjö gäller givetvis även, att en ombyggnad kan förväntas befrämja näringslivets utveckling inom respektive trafikområden. Det kan tillika förväntas att, sedan linjen Karlskrona—Kristianstad blivit normalspårig, krav skulle inom en icke allt för avlägsen framtid komma att resas på ombyggnad av de övriga två linjerna.

Då medtagandet av dessa linjer i första hand är betingat av den vikt som bör fästas vid de militära synpunkterna anser kommittén det icke vara nödvändigt att — utöver vad som förekommer i kapitel VI av detta betänkande — vidare utreda de trafiktekniska och driftsekonomska fördelarna av en ombyggnad jämväl av linjerna Karlshamn—Vislanda och Bredåkra—Växjö. Vad driftkostnaderna beträffar framgår av en av järnvägsstyrelsen verkställd schematisk utredning, vilken återgives i kapitel VI i del I av detta betänkande, att skillnaderna i driftkostnaderna före och efter en ombyggnad äro ganska ringa. Järnvägsstyrelsen framhåller i samband med denna utredning, att de konstaterade skillnaderna i driftkostnaderna för de olika spårvidderna vore representativa och borde som sådana kunna av kommittén användas som jämförelsetal vid bedömande rent allmänt av skillnaderna i driftkostnaderna för det fall en banas spårvidd ändrades.

Medelsbehovet för en ombyggnad av själva bananläggningen Karlskrona—Kristianstad med sidolinje till Ronnebyredd beräknas uppgå till 15·7 milj. kronor och för linjerna Karlshamn—Vislanda och Bredåkra—Växjö till 6·1 respektive 5·7 milj. kronor eller sammanlagt 27·5 milj. kronor. Medelsbehovet återigen för det fallet att endast linjen Karlskrona—Kristianstad med sidolinjen till Ronnebyredd ombygges men linjerna Karlshamn—Vislanda och Bredåkra—Växjö bibehållas i fortvarighetstillstånd beräknas uppgå till sammanlagt 17·8 milj. kronor för själva bananläggningen, varav 2·1 milj. kronor faller på de två sistnämnda linjerna. Skillnaden i förhållande till medelsbehovet för ombyggnad av samtliga tre linjer utgör sålunda i runt tal 10 milj. kronor. Därest en upprustning av tidigare angiven art av linjerna Karlshamn—Vislanda och Bredåkra—Växjö skulle tvinga sig fram för höjande av linjernas trafikkapacitet med bibehållen spårvidd, så skulle medelsbehovet härför uppgå till 3·6 milj. kronor utöver det förutnämnda medelsbehovet av 2·1 milj. kronor att hålla sagda två linjer i fortvarighetstillstånd. Det ökade medelsbehov, som en ombyggnad av dessa två linjer kräver i förhållande till kostnaden för samma linjers upprustning, stannar vid 6·1 milj. kronor.

I det nu anförda har hänsyn endast tagits till medelsbehovet för bananläggningarna. Medelsbehovet för den rullande materielen såväl under tioårsperioden som för den framtida återanskaffningen för den vid tioårsperiodens utgång föreliggande värdeminskningen av materielen beräknas för samtliga tre linjer uppgå till 15·4 milj. kronor, därav 8·7 milj. kronor på linjen Karlskrona—Kristianstad. Detta bedopp inbegriper alltså medel för nyanskaff-

ning av personvagnar under tioårsperioden samt för lok och godsvagnar efter periodens slut. Motsvarande medelsbehov för rullande materiel efter ombyggnad av linjen Karlskrona—Kristianstad men med bibehållande av övriga två linjer i fortvarighetstillstånd beräknas till 13·8 milj. kronor, varav 8·7 milj. kronor för normalspårig rullande materiel och 5·1 milj. kronor för smalspårig materiel vid fortvarighetstillstånd. Skillnaden utgör sålunda 1·6 milj. kronor. Förutsättes åter, att den rullande materielen för de båda linjerna Karlshamn—Vislanda och Bredåkra—Växjö upprustas, blir skillnaden endast 0·6 milj. kronor. Med hänsyn till rådande och förutsebara trafikförhållanden under tioårsperioden torde man i detta sammanhang kunna räkna med att vid ombyggnad nyanskaffning av ånglok och godsvagnar uppskjutes till efter periodens utgång, vilket skulle innebära att det under tioårsperioden aktuella anslagsbehovet för rullande materiel å samtliga tre linjer efter en ombyggnad av desamma beräknas uppgå till 2·6 milj. kronor, därav 1·5 milj. kronor på linjen Karlskrona—Kristianstad.

Med hänsyn till vad kommittén här ovan anført och med särskilt beaktande av vad från militärt håll framhållits, har kommittén ansett sig böra — utöver linjen Karlskrona—Kristianstad — jämväl föreslå ombyggnad till normalspår av linjerna Karlshamn—Vislanda och Bredåkra—Växjö. Ombyggnaden av linjerna anses böra ske i ett sammanhang. Därest en förskjutning i tiden mellan ombyggnadsarbetenas utförande å respektive linjer skulle beslutas, uppkomma under övergångstiden alla de olägenheter, för vilka kommittén redogjort i kapitel VI. Förutom att nämnda olägenheter undvekas, skulle man vinna en icke obetydlig besparing i ombyggnadskostnaden genom att provisoriska anordningar i Karlshamn och på sträckan Bredåkra—Ronneby—Ronnebyredd icke behövde komma till utförande.

I det föregående angivna under tioårsperioden 1945—1954 aktuella medelsbehovet för ombyggnad av bananläggningen jämte anskaffning av rullande materiel, 17·2 milj. kronor för linjen Karlskrona—Kristianstad och 12·9 milj. kronor för linjerna Karlshamn—Vislanda och Bredåkra—Växjö eller sammanlagt 30·1 milj. kronor, bör slutligen ses i relation till medelsbehovet för att bibehålla linjerna i fortvarighetstillstånd. Sistnämnda medelsbehov har för ifrågavarande tidsperiod beräknats utgöra 9·5 milj. kronor. Det under tioårsperioden 1945—1954 erforderliga merbehovet av anslagskapital för ombyggnaden utgör följaktligen 20·6 milj. kronor. Häremot bör ställas resultatet av en inom järnvägsstyrelsen verkställd undersökning, utvisande att beträffande förutvarande Blekinge kustbanor en trafikökning med 2·5 procent å 1938 års trafikomfattning skulle vara tillräcklig att efter en räntefot av 3 procent förränta en investering av en milj. kronor.

Vad beträffar linjen Norraryd—Kvarnamåla må anföras, att denna linje kommer efter en ombyggnad av linjerna Karlshamn—Vislanda och Bredåkra—Växjö att utgöra en förbindelseled mellan två normalspåriga linjer. Med hänsyn härtill kan det av trafiktekniska skäl ifrågasättas att ombygga

jämväl denna linje. Militära önskemål härom hava även framförts. Vid bedömning av ombyggnadsfrågan får det emellertid ej förbises, att linjen endast är 21 km lång och trafikområdet i följd härav mycket begränsat. Samtliga orter inom trafikområdet hava en jämförelsevis kort väg till endera av de angränsande järnvägslinjerna Karlshamn—Vislanda och Bredåkra—Växjö. Sålunda har Urshult, för övrigt den enda betydande orten inom trafikområdet, endast 9 km till Norraryd och 10 km till Tingsryd. Härtill kommer, att linjen hittills — så när som under krigsåren — haft en mycket ringa trafikomfattning. Dess godstrafik utgöres så gott som helt av transporter till och från Urshult med en under år 1939 till 2 600 ton uppgående transportkvantitet. Ej heller för genomgående godstrafik har linjen för närvarande någon betydelse. Kommittén har därför icke funnit tillräckliga skäl att nu föreslå linjen till ombyggnad. Tills vidare synes trafiken å densamma böra upprätthållas, varvid rälsbuss bör — liksom nu — användas för persontrafiken och lokomotor jämte behövt antal överföringsvagnar för godstrafiken. Vid en framtida prövning bör till övervägande upptagas, om linjen skall ombyggas eller om då rådande förhållanden kunna göra en nedläggning möjlig.

Efter en ombyggnad av linjen Karlskrona—Kristianstad skulle det ur järnvägsekonomisk synpunkt vara olämpligt att bibehålla sidolinjen Sölvesborg—Hörviken med nuvarande spårvidd, men en ombyggnad skulle draga en kostnad av 0·7 milj. kronor förutom rullande materiel. Linjens trafikuppgifter äro under normala förhållanden relativt obetydliga. Vägnätet i denna bygd, Listerlandet, är väl utbyggt, och statens järnvägar bedriva busstrafik på flera landsvägssträckor, delvis parallellt med järnvägen. Någon industri finnes icke med undantag av några stärkelsefabriker, vilkas transportbehov före kriget huvudsakligen tillgodosågs medelst lastbilar. De mest betydande orterna äro Hällevik och Hörviken, båda för sin utkomst i alldeles övervägande grad beroende av fisket. Transporterna av fisk ske under normala förhållanden så gott som helt med lastbil. Den enda mera betydande godstrafik, som i vanliga fall ombesörjes på järnvägen, är transport av sockerbetor från Lister-Mjällby station över Sölvesborg till Karlshamn. Transportmängden uppgick år 1939 till omkring 3 600 ton betor, varjämte cirka 1 800 ton betmassa anlände från Karlshamn. Avståndet landsvägsledes från Lister-Mjällby till huvudlinjen är endast omkring 5 km, varför något hinder icke synes föreligga att ombesörja ifrågakommande trafik på landsväg. Någon svårighet att på ett tillfredsställande sätt ombesörja persontrafiken medelst bussar föreligger icke. Med hänsyn till det anförda anser sig kommittén icke kunna förorda att banan ombygges till normalspår. Kommittén kan emellertid under nu rådande förhållanden icke heller förorda att banan nedlägges. Kommittén vill i stället föreslå att frågan om banans framtida ställning upptages till förnyad prövning i så god tid att avgörande kan fattas före den tidpunkt ombyggnaden av huvudlinjen är genomförd. Skulle det vid förnyad prövning

visa sig lämpligt att i fortsättningen bibehålla banan, måste kostnadskrävande anordningar vidtagas för dess anslutning till den ombyggda huvudlinjen.

Vad beträffar sidolinjen Sandbäck—Olofström må nämnas, att den industriella utvecklingen inom denna linjes trafikområde är ringa med undantag för själva Olofström. För Olofströms vidkommande saknar linjen betydelse ur godstrafiksynpunkt, eftersom den där befintliga industrien så gott som uteslutande använder den normalspåriga linjen Sölvesborg—Älmhult. Hela vagnslastgodstrafiken uppgick år 1939 till cirka 4 800 ton, varav 800 ton utgjordes av genomgångstrafik mellan Sandbäck och Olofström. Trafiken till och från järnvägens eget trafikområde stannade sålunda vid cirka 4 000 ton. De viktigaste transporterade varuslagen voro sockerbetor, betmassa, sten och, i mindre omfattning, gods till och från stärkelsefabrikerna. Persontrafiken uppgick år 1939 till cirka 30 000 resor, de flesta till och från Olofström och Jämshög. Anmärkas må, att den trafikstarkaste stationen Jämshög ligger endast omkring något mer än en km från Jämshögsbys station på den förutnämnda normalspåriga linjen. Vagnätet är väl utbyggt, en god landsväg följer järnvägen från Sandbäck till Jämshög, vilken väg har direkt anslutning till kustlandsvägen. Linjens godstrafik torde kunna ombesörjas medelst lastbilar, persontrafiken med landsvägsbussar direkt till och från Karlshamn, varvid den med järnvägsresorna förenade olägenheten av tågbyte i Sandbäck bortföller. På grund av det anförda anser kommittén, att förevarande linje bör nedläggas senast då linjen Karlskrona—Kristianstad blivit ombyggd.

Vidkommande åter linjen Vislanda—Bolmen—Halmstad hava utredningarna visat, att trafikområdet för denna linje är föga utvecklat och, såvitt nu kan bedömas, saknar förutsättningar för en mera betydande ekonomisk utveckling. Trafikomfattningen av vagnslastgods var före krigsutbrottet år 1939 mycket obetydlig. Nuvarande, av krisläget betingade stora transporter av bränsleved och brännstoft torde vid återgång till normala förhållanden komma att helt bortfalla. Persontrafiken ombesörjes redan nu med fördel av rälsbussar. Den enda större samhällsbildningen å sträckan är Ljungby stad, vars behov av normalspårsförbindelse redan måste anses behörigen tillgodosett genom linjen Värnamo—Ljungby—Åstorp. Ur militär synpunkt har delsträckan Vislanda—Ljungby en viss betydelse. Chefen för försvarsstaben har i sin förut refererade skrivelse av den 13 december 1944 framfört önskemål om dess ombyggnad till normalspår, men angelägenhetsgraden har emellertid därvid angivits såsom relativt låg. Kommittén har följaktligen kommit till den uppfattningen, att linjen icke för närvarande behöver ombyggas till normalspår. Härför talar även den omständigheten att, därest ombyggnad av linjerna Karlskrona—Kristianstad, Karlshamn—Vislanda och Bredåkra—Växjö kommer till stånd, frigöres lok och vagnar, av vilka en del torde kunna komma till användning å förevarande linje.

Till frågan om järnvägslinjen Gullberna—Torsås framtida gestaltning återkommer kommittén i samband med behandlingen av de smalspåriga Kalmar-järnvägarna.

Under sitt utredningsarbete har kommittén vid sammanträden och konferenser med representanter för myndigheter och näringsliv i Blekingebygderna fått ett bestämt intryck av att befolkningen i dessa bygder främst önskar, att järnvägarna genom en ombyggnad sättas i fullgott skick, och att åtgärderna härutinnan gå före en fortsatt ombyggnad av vägnätet. I anslutning här till och under hänvisning till vad kommittén tidigare anfört vill kommittén understryka angelägenheten av att ombyggnaden av linjerna Karlskrona—Kristianstad, Karlshamn—Vislanda och Bredåkra—Växjö icke uppskjutes till en obestämd framtid. Kommittén får följaktligen förorda, att statsmakterna snarast möjligt fatta beslut angående ombyggnaden, och att å allmän beredskapsstat följande anslag för ombyggnad av de tre linjerna upptagas.

För ombyggnad av bananläggningen vid

linjen Karlskrona—Kristianstad	15·7 milj. kronor		
» Karlshamn—Vislanda	6·1	»	»
» Bredåkra—Växjö	5·7	»	»
eller sammanlagt	27·5 milj. kronor		

Medelsbehovets storlek hänför sig till 1939 års prisnivå, ökad med 20 procent.

Ombyggnaden ger senare anledning till anskaffning i ökad omfattning av normalspårig rullande materiel medan samtidigt behovet av smalspårsmateriel minskas. Det torde få ankomma på järnvägsstyrelsen att i de årliga anslagsäskandena vidtaga härav betingade förändringar. Beträffande storleken av det av kommittén beräknade medelsbehovet för anskaffning av rullande materiel hänvisas till redogörelsen i kapitel IV.

Särskild mening av herrar Palander och Söderling.

Till här föreliggande del II av 1943 års järnvägskommittés betänkande hava undertecknade i följande hänseenden anmält en mot kommittémajoritetens mening avvikande uppfattning.

Driftkostnadsberäkningarna vid olika spårvidder.

I fråga om storleken av kostnaderna för drift, underhåll och förnyelse vid linjen Karlskrona—Kristianstad före och efter en ombyggnad åberopar kommittén en av järnvägsstyrelsen på kommitténs föranstaltande verkställd utredning, refererad i kapitel V. Vi kunna icke helt acceptera det resultat styrelsen därvid kommer till, när man på ombyggnadsalternativets tillgångssida uppför en rationaliseringsvinst i Karlskrona, som delvis kan ernås även vid bibehållen spårvidd. — Därjämte upptages bortfallet av järnvägens omlastningskostnader såsom en med ombyggnad sammanhängande minskning av trafikavdelningens kostnader. Då ju de jämförande beräkningarna av driftkostnader och kapitalbehov vid olika spårvidd avse att bestämma de med övergång till normalspår sammanhängande merkostnaderna eller uppoffringarna för att göra det möjligt att avväga dessa uppoffringar mot de fördelar, som uppstå för såväl järnvägen som för de berörda bygdernas näringsliv, ävensom mot angelägenhetsgraden av de övriga skäl, som tala för en ombyggnad, anse vi att järnvägens omlastningskostnader icke böra ingå i den jämförande driftkostnadskalkylen. Bortfallet av omlastningen med de fördelar för såväl järnvägen som för näringslivet, som därav följa, bör alltså i stället hänföras till ombyggnadens kreditposter, vilka tillsammans, om ombyggnad skall ifrågakomma, böra mer än uppväga samtliga med ombyggnaden sammanhängande kostnader. Ur *järnvägens* synpunkt ha för övrigt omlastningskostnaderna i så måtto en särställning, som de i stort sett täckas av den avgift, som trafikanterna erlägga vid omlastningen, vilken senare emellertid samtidigt med järnvägens omlastningskostnader skulle försvinna vid en ombyggnad. I kommittébetänkandet presteras ingen närmare utredning om kostnaderna för drift och underhåll beträffande linjerna Karlskrona—Vislanda och Bredåkra—Växjö före och efter en ombyggnad. Man nöjer sig med att hänvisa till en av järnvägsstyrelsen på kommitténs föranstaltande utförd schematisk driftkostnadsutredning (refererad i kommitténs betänkande del I, kapitel VI), avseende de till f. d. Blekinge kustbanor och Växjö—Tingsryds järnväg hörande linjerna. Visserligen har järnvägsstyrelsen i samband med denna utredning uttalat att resultatet kunde i stort

sett anses representativt även för andra linjer. Vi kunna icke till fullo instämma häri, enär sistnämnda schematiska utredning innehåller samma felkällor, som vi ovan påpekat beträffande driftkostnadsjämförelsen för linjen Karlskrona—Kristianstad. Räknar man med en ombyggnad av endast linjen Karlskrona—Kristianstad uppskatta vi sålunda den årliga driftkostnadsökningen till omkring 125 000 kronor. Vid en ombyggnad jämväl av linjerna Karlshamn—Vislanda och Bredåkra—Växjö torde därutöver följa en ökning av i runt tal 100 000 kronor. Sammanlagt skulle de årliga driftkostnadsökningen för de av kommittén till ombyggnad föreslagna linjerna uppgå till 225 000 kronor. För jämförbarhetens skull hava vi vid dessa uppskattningar hänfört kostnaderna till samma prisnivå som lagts till grund för kommitténs beräkning av medelsbehovet för ombyggnadsinvesteringarna, d. v. s. 1939 års priser ökade med 20 procent.

Disposition av rullande materiel.

I betänkandet hava ej heller närmare belysts de möjligheter, som efter en breddning av endast linjen Karlskrona—Kristianstad finnas att försörja linjerna Karlshamn—Vislanda och Bredåkra—Växjö med rullande materiel från förstnämnda linjes friställda smalspåriga fordonspark. Enligt en inom järnvägsstyrelsen för vår räkning utförd överslagsundersökning skulle, därest ombyggnaden av förstnämnda linje nu vore genomförd, den ledigblivna materielen kunna tillgodose sistnämnda två linjers behov av lok under 11 år, av personvagnar under 16 år och av godsvagnar under 28 år. Denna undersökning förutsätter emellertid endast den livslängd hos den rullande materielen, som ligger till grund för avskrivningar å samma materiel i statens järnvägars bokföring. I verkligheten torde livslängden, särskilt för smalspårsmaterielen, ofta kunna bliva betydligt längre, vilket innebär att ovan angivna tider väsentligt förlängas. Därjämte förutsätta vi, som nedan angives, en viss motorisering av persontrafiken, vilket, liksom det förhållandet att vissa trafikuppgifter på dessa linjer bortfalla efter ombyggnad av linjen Karlskrona—Kristianstad, skulle resultera i en ytterligare förlängning av ovan angivna livstid för den rullande materielen. Vi önska betona denna utväg, särskilt som vi anse skäl finnas att ifrågasätta om statens järnvägar skola kunna ställa normalspåriga lok och godsvagnar ur sin befintliga fordonspark till förfogande i den utsträckning, som järnvägsstyrelsen i en av kommittén begärd utredning gjort gällande — se kapitel IV C. Kostnaderna för bibehållande av den rullande materielen i fortvarighetstillstånd på dessa sidolinjer skulle efter ombyggnad av huvudlinjen sålunda bliva lägre än vad kommittén — ehuru under andra förutsättningar — såväl för den närmaste tioårsperioden som för tiden därefter angivit på sidorna 45 och 47. En konsekvens härav blir då också, att för enbart kustlinjen merkostnaden för ombyggnad i jämförelse med fortvarighetstillstånd måste anses vara mindre än vad som framgår av betänkandets kostnadssammanställning, eftersom sagda

ombyggnad bör krediteras den ledigblivna rullande materielens värde vid användning på sidolinjerna.

Vid en ombyggnad av samtliga av kommittén till ombyggnad förordade linjer synes den därigenom friställda rullande materielen endast kunna få en mycket begränsad användning på återstående linjer av denna spårvidd. Till största delen torde den väl få slopas i den mån densamma möjligen icke efter omändring kunde överföras till bandelar med 891 mm spårvidd.

Ombyggnadens omfattning.

Utvecklingen synes av olika skäl hava gått i den riktningen, att Blekinge och för övrigt hela sydösta Sverige blivit eftersatt i fråga om järnvägs-kommunikationer. Detta torde framför allt hava berott på att det av staten byggda järnvägsnätet erhållit en sådan sträckning, att detta område icke direkt berörts av statsbyggda järnvägslinjer varför bygderna själva fått anlägga och bekosta sitt järnvägssystem. Därigenom hava dessa bygder icke erhållit ett järnvägsnät av den standard och den mera planmässiga sträckning, som i övrigt kommit flertalet bygder i södra och mellersta Sverige till del. Vi anse det alltså rimligt att inom detta område investeringar göras för ernående av skäligen förbättringar av järnvägarna samt att för Blekingetraktens vidkommande väsentliga sådana förbättringar kunna vinnas redan genom en *ombyggnad av linjen Karlskrona—Kristianstad*. *Till denna del avsluta vi oss alltså till kommitténs förslag.*

De mest framträdande nackdelarna av den smala spårvidden äro förknippade med omlastningen av vagnslastgods på övergångsstationer till järnväg av annan spårvidd. Dessa nackdelar kunna beträffande Blekingeområdet till övervägande del elimineras genom ombyggnad av linjen Karlskrona—Kristianstad. För hela Blekingenätet utgjorde omlastningstrafiken av vagnslastgods år 1939 185 000 ton. En ombyggnad enbart av linjen Karlskrona—Kristianstad medför vid antagande av nämnda års trafikomfattning en minskning med drygt 100 000 ton; därvid har jämväl beaktats den omlastning, som kan undvikas genom att godset befordras över omvägar på normalspår. Den av kommittén förordade ombyggnaden också av linjerna Karlshamn—Vislanda och Bredåkra—Växjö komme att medföra endast ett ytterligare nettobortfall av, grovt uppskattat, 20 000 ton, d. v. s. en kvantitet av betydligt lägre storleksordning. Beträffande sistnämnda linjer står alltså förhållandevis litet att vinna i form av ytterligare omlastningsbesparing varjämte även linjernas lokala trafik är avsevärt mindre än kustlinjens. Så länge det icke kunnat göras mera sannolikt att en breddning av dessa linjer komme att leda till ett mera avsevärt uppsving av berörda bygders näringsliv med därav följande trafikökning, synes oss därför vinsten av en breddning icke uppväga den betydande kapitalutgiften för en ombyggnad även av dessa linjer samt den med breddningen sammanhängande driftkostnadsökningen. *Vi anse alltså icke tillräckligt vägande skäl föreligga för ombyggnad av linjerna*

Karlshamn—Vislanda och Bredåkra—Växjö och kunna således icke på denna punkt biträda kommitténs förslag. För båda dessa linjer förutsätta vi emellertid en sådan motorisering att persontrafiken avsevärt förbättras samt att för godstrafikens behöriga utförande expedieringen av vagnslastsändningar i möjlig och lämplig utsträckning ombesörjes med överföringsvagnar.

När kommitténs majoritet förordat ett ombyggnad av även sistnämnda två linjer angives dess ståndpunktstagande vara i väsentlig mån betingat av de från militärt håll framförda synpunkterna beträffande den rangordning, enligt vilken de olika bandelarnas ombyggnad ur försvarssynpunkt vore av betydelse. Från militärt håll har dock icke till kommitténs kännedom överlämnats någon sådan motiverad utredning av betydelsen av de olika bandelarnas ombyggnad, att en avvägning av de militära samt de, enligt vår ovan redovisade uppfattning otillräckliga, ekonomiska och näringspolitiska fördelarna mot de med en ombyggnad sammanhängande kapital- och driftkostnaderna kunnat ske. Då således endast i mera allmänna formuleringar uttryckta militära önskemål för kommittén framlagts, finna vi icke anledning låta desamma på sakens nuvarande ståndpunkt påverka vårt ställningstagande.

Medelsanslag och förräntningsplikt.

Vi kunna icke utan vidare biträda kommitténs förslag på sidan 63 i betänkandet av innebörd, att investeringarna för ombyggnad hållas utanför det statens järnvägars kapital, som vid taxesättningen beräknas förräntat med trafikinkomster. Under alla förhållanden anse vi att det belopp av ombyggnadskostnaderna, som av kommittén angivits uppkomma vid banornas hållande i fortvarighetstillstånd, skall vid en ombyggnad därest den icke uppföres som underhållskostnad tillföras statens järnvägars förräntningspliktiga kapital. Frågan om hur med den återstående delen av ombyggnadskostnaden skall förfaras bör underkastas särskild utredning, varvid kan ifrågasättas huruvida icke problemet lämpligen borde upptagas till behandling i samband med en kommande utredning av vägväsendets finansiering.

Skulle, såsom kommittén förordat, en ombyggnad komma till stånd även av linjerna Karlshamn—Vislanda och Bredåkra—Växjö, anse vi — enär denna ombyggnad motiverats framför allt av militära skäl — att kostnaderna härför i huvudsak böra belasta försvarsanslag.

Tord Palander.

G. Söderling.

Särskilt yttrande av herr Johnsson.

Till det resultat, vartill kommittén kommit, lämnar jag min anslutning och förenar mig med dem i deras yrkande. Såsom representant för de bygder, som beröras av här framlagda ombyggnadsförslag och med noggrann kännedom om näringslivets behov av en genomgripande förbättring av dessa traktens nu synnerligen bristfälliga järnvägssystem vill jag ytterligare understryka behovet av ombyggnad såväl av linjerna Karlskrona—Kristianstad som Karlshamn—Vislanda och Bredåkra—Växjö. Beträffande åter motiveringen av ombyggnaderna kan jag icke helt ansluta mig till de i betänkandet framlagda synpunkterna. Jag vill här endast erinra om att längs linjen Karlshamn—Vislanda saknas genomgående huvudväg och att den industriella utvecklingen inom dess trafikområde mellan Karlshamn och Ryd är särskilt påtaglig. Linjen är även en livsnerv för Karlshamns hamn, en bland landets allra bästa Östersjöhamnar. Vid linjen Bredåkra—Växjö uppväxer nu i Konga en stor industri, vars vidare utveckling torde i mycket bliva beroende av järnvägens spårvidd. Båda dessa linjer måste med nödvändighet liksom nu är fallet få direkta anslutningsspår till hamnarna i Karlshamn respektive Ronnebyredd, vilket enligt upplysningar jag fått skulle bliva hart när omöjligt att tekniskt och ekonomiskt lösa, om nämnda bandelar efter ombyggnad av kustlinjen skulle bibehållas vid nuvarande spårvidd.

Kommittén har enligt mitt förmenande vid sitt ställningstagande rörande ombyggnad av linjerna Karlshamn—Vislanda och Bredåkra—Växjö icke tillmätt nämnda och andra samhällsekonomiska skäl den vikt, som jag ansett dem värda, utan i stället lagt tyngdpunkten vid de militära önskemålen av en ombyggnad. Även om dessa militära skäl — vilkas vikt jag tillfullo inser — icke framförts, vore ändock behovet av en ombyggnad av nämnda linjer klart ågadalagt.

Per A. Johnsson.

Ekonomisk-geografisk beskrivning av Blekingenätets trafikområden.

Av W. William-Olsson och O. Hölcke.

Topografi.

De så kallade Blekingebanorna betjäna ett område som sträcker sig tvärs över södra Sverige från Halmstad i väster till Kalmarsund i öster och från Växjö i norr till Blekinges och Listerlandets kuster i söder. Största delen av detta område ligger på det sydsvenska höglandet, som i mer eller mindre brant sluttande övergångszoner i väster och öster övergår i vid kusten liggande slätter. I sydväst sänder höglandet ut en utlöpare, som så småningom övergår i det centralskånska horstlandskapet. I söder är vid Blekingekusten ingen egentlig kustslätt utbildad, utan övergångszonens topografi fortsätter så att säga ut i havet. I kartområdets sydligaste del utbreder sig Kristianstadsslätten.

Själva höglandet ter sig överraskande slätt. Endast här och var avbrytes dess jämna yta av ganska svagt markerade floddalar, såsom Lagans och Helgeåns i väster och Ronneby- och Lyckebyåarnas i öster, eller av likaledes svagt antydda höjdsträckningar, såsom den strax väster om sjön Åsnen i nordsydlig riktning löpande.

En betydligt livligare topografi utmärker *högplatåns gränsområden*. Brantast är den västliga övergångszonen, där höglandet stupar ned mot det halländska slättlandet. Detta stup bildar dock ingen rak terränglinje, utan övergångsområdet är starkt söndersplittat. Långt ute på slätten resa sig här och var restbergen och in i höglandet skära sig de djupa Nissa-, Simlångs- och Lagadalarna.

Höglandets övergångsområde i söder är mindre brant, och i sydöst, i Blekinge, är det utmärkt av en starkt kuperad spricktopografi. Särskilt tydliga äro de i NNV—SSO löpande sprickorna. Dessa ha blivit ytterligare utmejslade i egenskap av strömfåror för Blekingeåarna.

Betydligt lugnare förlöper höglandets sluttning i öster. Höjdkurvorna ligga här längre ifrån varandra och ha också ett betydligt jämnare förlopp, vilket sammanhänger med att området ligger antingen inom eller på gränsen av ett stort fält av yngre sedimentära bergarter, som fortsätter under Östersjön över till de baltiska staterna. Dessa sedimentära bergarter ha gett upphov till en bördigare jordmån än vad man finner på höglandet. Även Listerhalvön och Kristianstadsslätten vila på en dylik ur jordbrukets synpunkt gynnsam berggrund.

Vattendragen kunna vara av betydelse dels som kraftkällor, dels som transportleder. Genom att höglandets randzon ligger så nära kusten, ha de inom detta område i allmänhet ej fått någon betydelse för samfärdseln. Däremot ha deras branta fallkurvor med talrika vattenfall varit avgörande för lokaliseringen av många industrier. De viktigaste vattendragen äro, räknat från väster, Lagan samt Helge-, Mörrums-, Ronneby- och Lyckebyåarna. Till fall i Lagan äro bland andra knutna Ljungby samt industriorterna Lagan, Traryd, Strömsnäsbruk och Timsfors och vid fall i Helgeån ligga Knisslinge och Delary.

Blekingeåarna äro i fråga om avvattningsområde och vattenföring mycket underlägsna Lagan och Helgeån, men deras fall ha dock varit av stor betydelse, särskilt som



Fig. 1.

de mestadels ha fördelen att vara belägna nära kusten. Industriorter vid vattenfall i dessa åar äro bland andra Svängsta och Fridafors vid Mörrumsån samt Kallinge-Djupafors vid Ronnebyån.

Ur kommunikationssynpunkt kan man om topografien säga att den är lättframkomlig, »vägvänlig», på höglandet, i floddalarnas riktningar ned mot kusten och på kustslätterna, samt svårframkomlig, »vägfientlig», i kustlandet i Blekinge, vars viktigaste förbindelseleder skära topografiens nordsydliga huvudriktning.

Befolkning.

En bild av befolkningsfördelningen ger befolkningskartan fig. 1. Mot en bakgrund av landkonturer samt läns-, härads- och kommungränser framstår befolkningen, markerad med prickar, var och en representerande 100 personer. Landsbygdsbefolkningen representeras av de oregelbundet strödda prickarna medan tätortsbefolkningen är markerad av de i vinkelräta rader satta prickarna. De större tätorterna, de med över 5 000 invånare, ha markerats med klot.

Befolkningen är ingalunda jämnt fördelad. Dels sticka tätorterna, de regelbundna pricknäten och kloten, starkt av mot landsbygdens oregelbundet placerade prickar, dels är landsbygdsbefolkningen ojämnt fördelad.

På grund av den stora skillnaden mellan förhållandena på den egentliga landsbygden, där befolkningen till alldeles övervägande del lever av jordbruk och skogsbruk, och tätorterna, där befolkningen lever av handel, hantverk, industri och dylika verksamheter, är det nödvändigt att skilja mellan landsbygd och tätorter.

Landsbygdsbefolkningens fördelning avspeglar tämligen väl de topografiska förhållanden, som förut beskrivits. Inom sydsvenska höglandet och dess gränzoner är befolkningen gles under det att den på Laholms-, Kristianstads- och Kalmarsslätterna är tät. Inom Blekinge äro kusttrakterna också tätt befolkade.

Tätorterna inom området äro av mycket olika storlekar, varierande från småsamhällen på 200 invånare upp till städer med närmare 30 000 invånare.¹ Viktigare än storleksskillnaden mellan tätorterna är, åtminstone ur vissa synpunkter, de kvalitetskillnader, som förefinnas mellan olika orter på grund av deras olikartade näringsliv. En ort är huvudsakligen säte för handel, en annan för industri o. s. v.

I fig. 2 återges i diagrammets form yrkesfördelningen i de tätorter som ligga inom de här undersökta järnvägarnas trafikområden. De skuggade ytorna ange respektive orters folkmängder vid slutet av år 1940, vilka också framgå av siffrorna under orternas namn. Staplarna, som framstå mot de skuggade ytorna, ange hur yrkesutövarna fördela sig procentuellt på olika yrkesgrupper. Från vänster till höger beteckna staplarna:

1. Jordbruk, skogsbruk och fiske.
2. Industri och hantverk.
3. Samfärdsel.
4. Handel.
5. Allmän förvaltningstjänst och fria yrken.
6. Husligt arbete.
7. Övriga.

I fråga om yrkesfördelningen liksom i andra avseenden har varje tätort sina individuella drag. Detta hindrar icke att man kan inordna dem under vissa huvudtyper. De sex första diagrammen i fig. 2 ha sålunda alla en mycket stor industristapel; mer än 50 procent av yrkesutövarna äro anställda i industri och hantverk. De övriga yrkes-

¹ Med tätort avses här liksom i folkräkningarna orter med minst 200 invånare vilkas befolkning till övervägande del lever av andra näringar än jordbruk.

utövarna, de som arbeta inom handel, samfärdsel, allmän tjänst samt husligt arbete äro i de flesta fall icke fler än vad som är nödvändigt för att förse industribefolkningen med vad den behöver av olika nyttigheter och tjänster, t. ex. transporter och livsmedel, skolundervisning och sjukvård. Dessa orter äro industriorter, de stå och falla med industrien inom dem. Om industrien har goda tider, ha t. ex. chaufförerna och detaljhandlarna fullt upp att göra och hembiträden anställas i ingenjörsfamiljerna. Om industrien står stilla eller går under, då bli också alla de övriga verksamheterna lidande.

Ett annat drag måste också framhållas som icke framgår av diagrammen. Industrien inom dessa orter är i allmänhet ensidig. I Svängsta och Kallinge dominerar metallindustrien, i Fridafors och tidigare även i Konga massaindustrien samt i Bromölla jord- och stenindustrien. Dessa orter äro representanter för några av de vanligaste svenska industriortstyperna, *metallindustriorterna*, *träindustriorterna* och *jord- och stenindustriorterna*. Deras ensidighet bör understrykas; de äro ensidigt uppburna av industrien och industrien inom dem är i sin tur ensidig. I ett avseende är detta en stor svaghet; riskerna äro icke fördelade och näringslivet skulle kunna bli helt lamslaget, om den bärande industrien träffades av en svår ekonomisk kris.

Med diagrammet för Unnaryd på fig. 2 börjar en rad av orter, inom vilka industrien och hantverket icke längre sysselsätta huvudparten av yrkesutövarna. Dessa, vilka betecknats som *handelsorter*, utmärkas i stället av en jämn yrkesfördelning, ingen stapel dominerar över de andra och samfärdsels- och handelsbefolkningen, representerad av diagrammens tredje och fjärde staplar, är relativt stor. De större handelsorternas industri är mångsidig, detta i motsats till industriorternas ensidiga industri. De mindre orternas utpräglade handelskaraktär understrykes ytterligare av att hantverket överväger över industrien.

Efter handelsorterna följa på fig. 2, börjande med Tulseboda, några små orter, vilka förete stora likheter med de smärre handelsorterna. De skilja sig från dessa genom att en stor del, mer än 20 % av den yrkesverksamma befolkningen, ägnar sig åt jordbruk, samt att handels- och samfärdselsbefolkningen är mindre. På grund av sitt starka inslag av jordbruk ha de betecknats som *jordbruksorter*. Dessa orter kunna anses som stora bondbyar, vilka genom ett centralt läge inom ett tätare bebyggt jordbruksområde blivit säte för den för trakten nödvändiga hantverks- och detaljhandelsverksamheten.

Nästa grupp av tätorter utgöres av *fiskelägen*, representerade av diagrammen Hörvik till och med Torhamn. Dessas mer eller mindre utpräglade specialisering på fisket framgår av den första stapelns höjd. Ibland ha dessa orter också en ganska ansenlig industristapel, representerande stembrytning. Kombinationen av fiske och granitindustri ge dessa tätorter en egenartad karaktär, som förutom i Blekinge inom vårt land endast förekommer i Bohuslän.

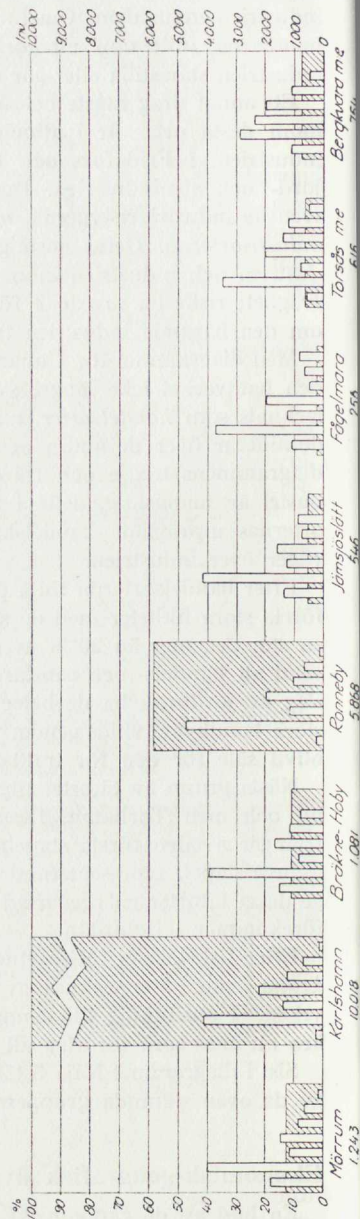
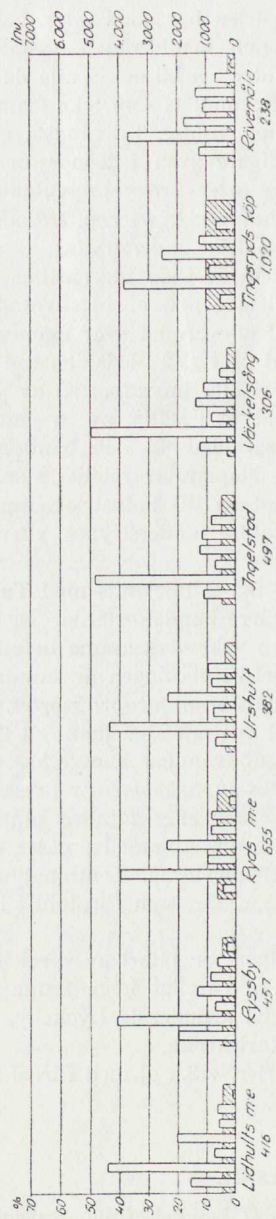
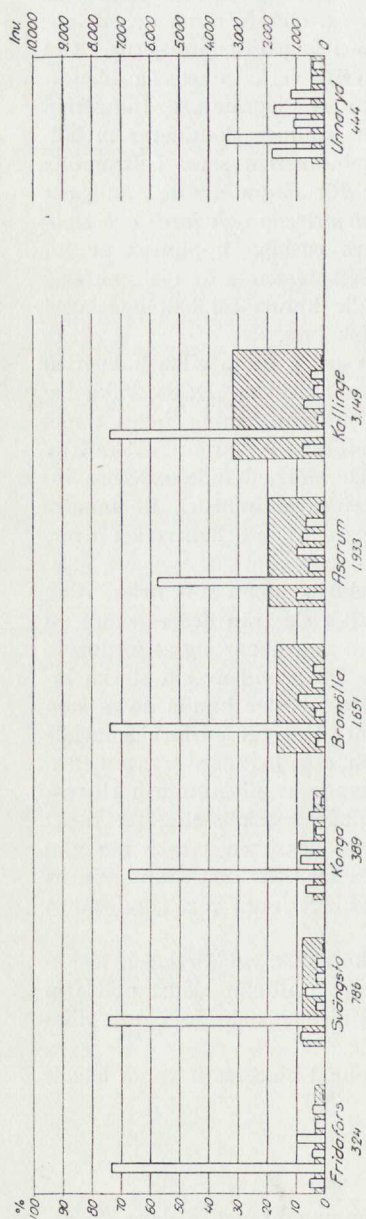
Efter fiskelägena följer ytterligare en tätort av speciell karaktär, *militärstaden Karlskrona*, som kännetecknas av sin ovanligt höga femte stapel, allmän tjänst och fria yrken. I anslutning till denna ha grupperats Lyckeby, Mölletorp och Torskors, vilka äro att anse som förorter till Karlskrona.

Sist i diagrammet följa 3 tätorter, vilka ej med fördel kunnat placeras in inom någon av de ovan nämnda grupperna.

Ekonomisk-geografisk översikt.

En bild av de ekonomiskt mest betydelsefulla dragen inom området, sådana de utbildats genom samspelet mellan landet och dess befolkning, återges i fig. 3.

De små grå kvadraterna på kartan föreställa åkerjorden. Var och en av dem representerar en kvadratkilometer åker och detta i kartans skala. Kvadraterna ge alltså en riktig bild av hur stor del av landet som är uppodlad. De vita ytor representera den



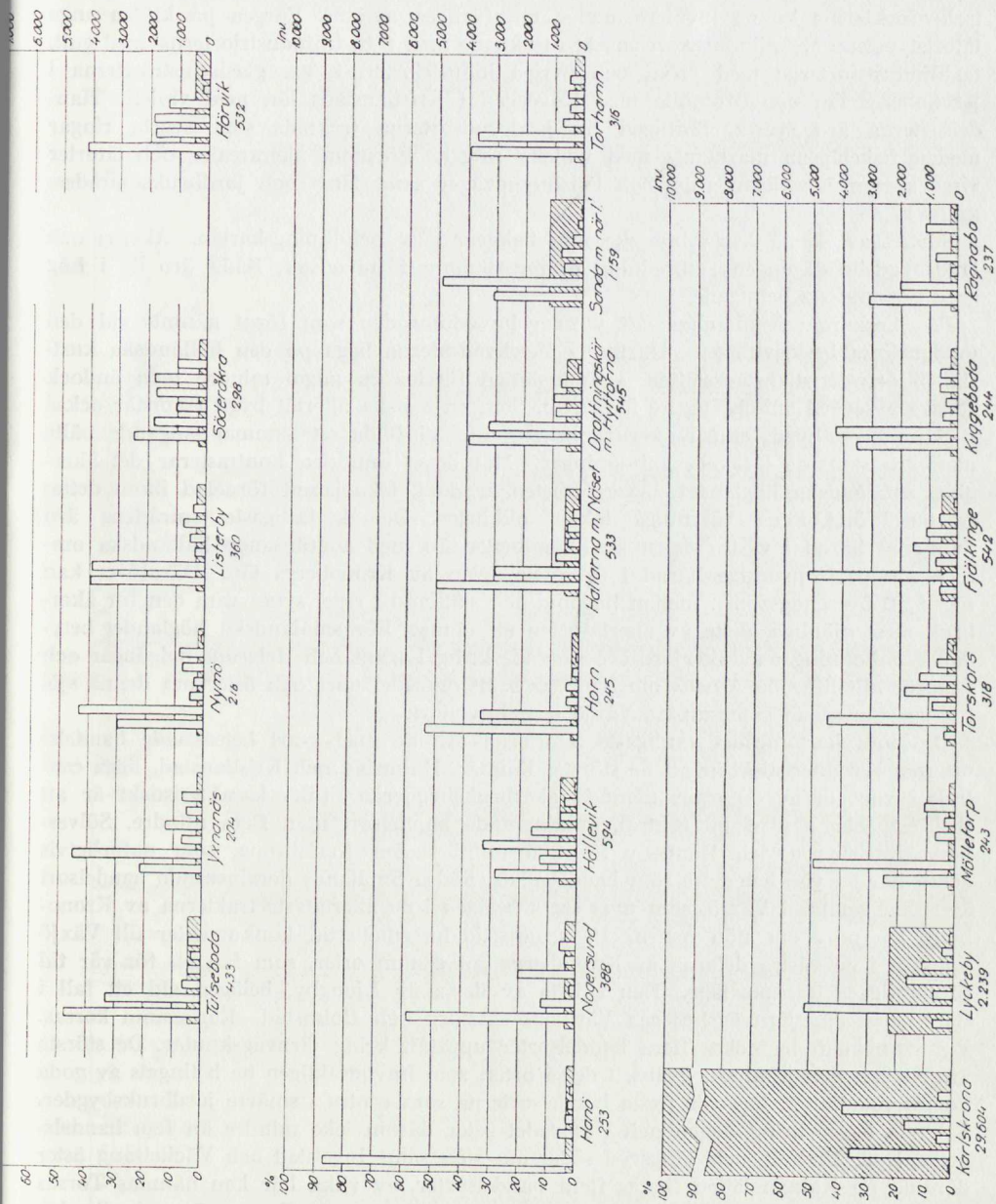


Fig. 2. Folkmängd och yrkesfördelning i olika tätorter.

Siffrorna under varje namn ange invånarantalet, vilket också representeras av den streckade ytan enligt skala till höger. Staplarna ange från vänster till höger hur stor procent av den yrkesverksamma befolkningen, som tillhör yrkesgruppen jordbruk med binärningar, industri och hantverk, samfärdsel, handel, allmän tjänst och fria yrken, husligt arbete samt övriga. Se sid. 78 och 79.

mark, som icke är uppodlad, till övervägande delen skogsmark men också mycket myr och hälleberg.

De tecknade kloten markera tätorterna på så sätt att ett stort klot betecknar en ort med stor folkmängd och ett litet klot en med liten folkmängd. Med hjälp av kartans teckenförklaring kunna invånareantalen ungefärligen avläsas. Färgen på kloten ange tätortstyperna. Metallindustriorterna äro tecknade med rött, träindustriorterna med gult, textilindustriorterna med grönt och övriga industriorter, t. ex. glasindustriorterna i Kronobergs län och Bromölla med Iföverken i Kristianstads län med violett. Handelsorterna äro svarta. Slutligen ha jordbruksorterna tecknats som svarta ringar medan fiskelägena markerats med violetta ringar. Förutom åkerarealer och tätorter visar kartan järnvägar, riks- och länshuvudvägar samt läns- och jordbruksområdesgränser.

Studiet av denna karta bör ske mot bakgrund av befolkningskartan. Åkerns och landsbygdsbefolkningens utbredning överensstämmer i huvudsak. Båda äro de i hög grad topografiskt betingade.

På åkerkartan igenkänns lätt samma huvudområden som förut nämnts vid den topografiska beskrivningen. De mesta åkerkvadraterna ligga på den halländska kustslätten och Kristianstadsslätten. Kalmarsslätten företer en något mindre men ändock ganska avsevärd anhopning av åkerareal. Som en ganska åkertät bygd framstår också Blekinges kustbygd, ehuru åkerkvadraterna här ej bilda ett sammanhängande bälte utan äro samlade i lokala anhopningar. Mot dessa områden kontrasterar det åkerglesa småländska höglandet. Åkerglesheten är dock icke jämnt fördelad inom detta; tvärtom förekomma väsentliga lokala olikheter. De åkerfattigaste områdena äro Sunnerbo härad i västra delen av Kronobergs län med angränsande halländska områden, samt Uppvidinge härad i östligaste delen av Kronobergs län. Därutöver kan sägas, att övergångszonen mellan högland och slättland i regel synes vara den för åkerbruk mest ojämliga, detta av åkertätheten att döma. För småländska höglandet betydande anhopningar av åkerjord äro samlade kring Lagans och Helgeåns dalgångar och framför allt till sjön Åsnens omgivning samt området norr och öster om denna sjö, trakter som sedan gammalt ha Växjö som huvudort.

De inom kartområdet vanligaste tätorterna äro de med svart betecknade handelsorterna. Karakteristiskt är att de största, Kalmar, Halmstad och Kristianstad, ligga centralt i var sin av de ovan nämnda åkerbruksbygderna. Lika karakteristiskt är att Blekinge icke har någon central, dominerande handelsort utan flera mindre, Sölvesborg, Karlshamn och Ronneby förutom militärstaden Karlskrona, som naturligtvis också har en viss betydelse som handelsplats. Södra Smålands dominerande handelsort är sedan gammalt Växjö, som nyss sagts belägen i de åkertätaste trakterna av Kronobergs län norr om sjön Åsnen. På senare tid ha emellertid konkurrenter till Växjö uppstått i de västra delarna av Kronobergs län genom orter, som fått ett för vår tid förmånligare transportläge. Den största av dessa är Ljungby, belägen vid ett fall i Lagan och där järnvägslinjerna Värnamo—Åstorp och Halmstad—Karlshamn korsas. Vid stambanan ha också flera handelsorter uppstått kring järnvägsknutar. De största äro Alvesta och Älmhult. Frånsett dessa orter, som huvudsakligen ha betingats av goda kommunikationer, ligga de flesta handelsorterna som centra i smärre jordbruksbygder. Sälunda ligger kring Åsnen och i området öster därom icke mindre än fem handelsorter, Ryd, Urshult, och Tingsryd söder om sjön samt Ingelstad och Väckelsång öster därom. På Kalmarsslätten finnas flera handelsorter, av vilka här kan nämnas Torsås och Bergkvara. Kring Blekingeåarna ligga som förut sagts flera smärre jordbruksbygder, inom vilka ganska stora handelscentra ha utbildat sig. De största äro Mörrum vid Mörrumsån och Bräkne—Hoby vid Bräkneån, vilka båda ha över 1 000 invånare. Ett ganska stort samhälle är det norr om Karlskrona belägna Rödeby. Mindre orter av

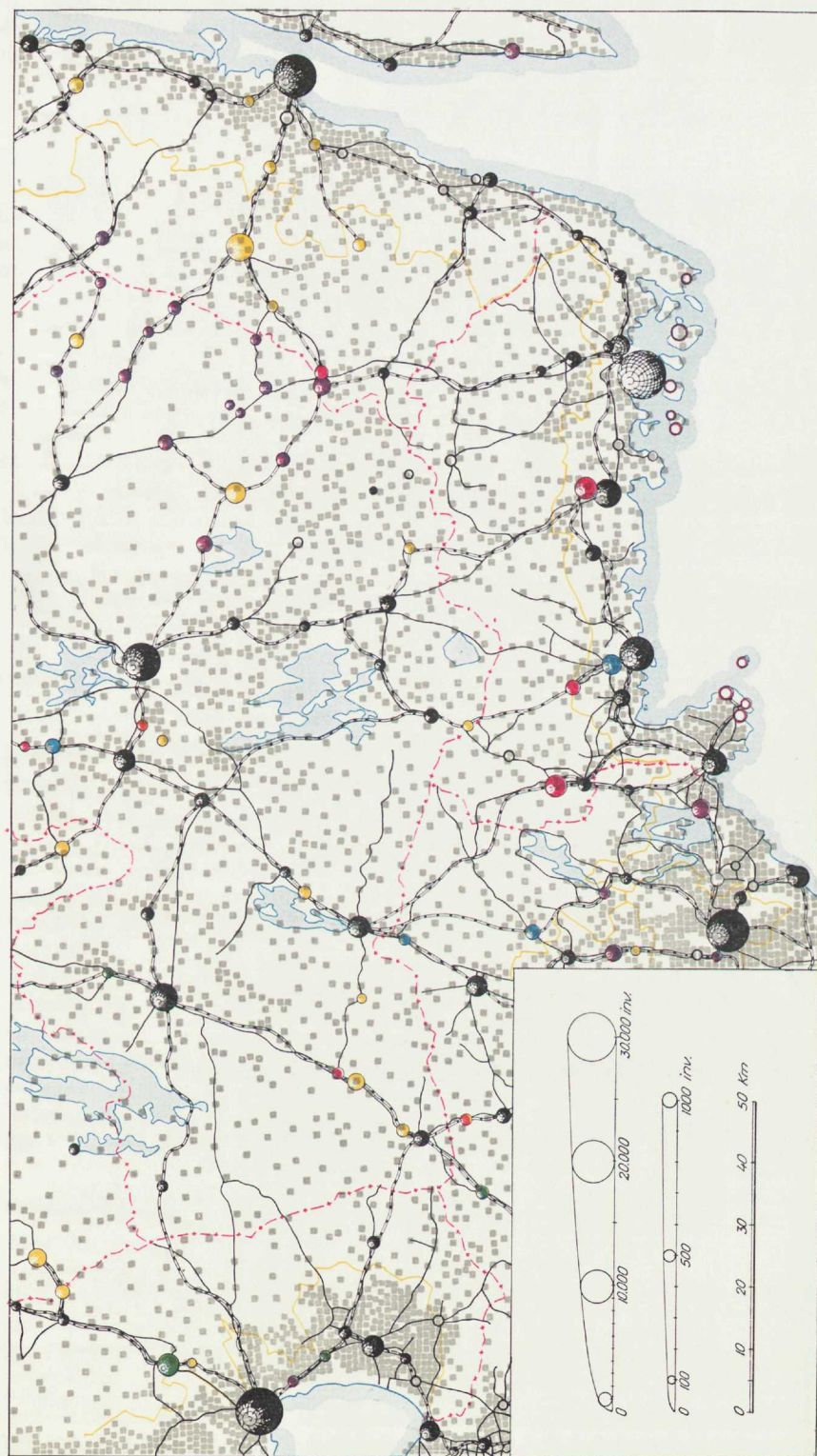
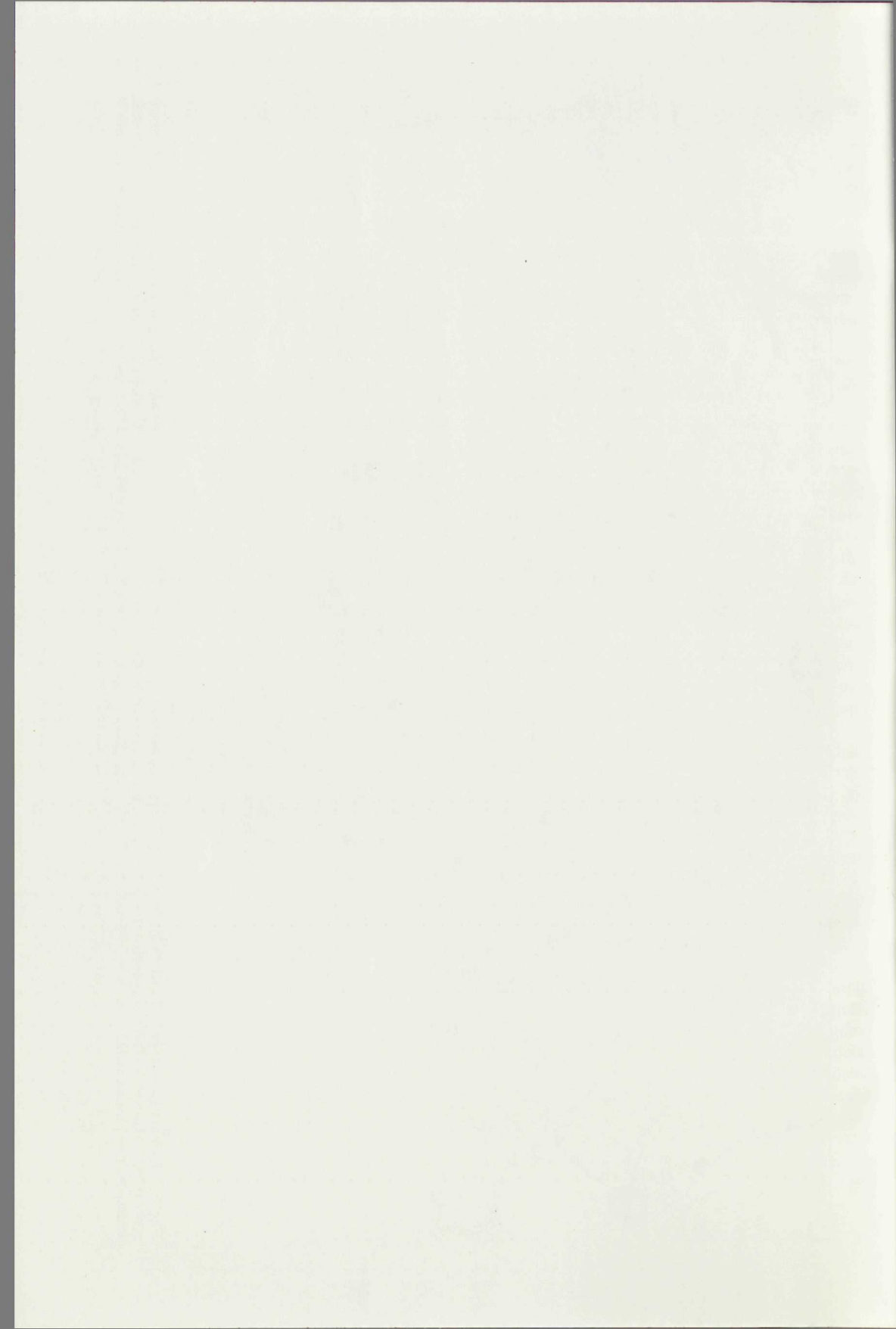


Fig. 3. Ekonomisk geografisk översiktskarta. Grå kvadrat = en kvadratkilometer åker; svart klot = handelsort; blått klot = mångsidig industriort; rött klot = metallindustriort; orange färgat klot = metall- och träindustriort; gula klot = övrig industriort; svart dubbelinje = järnväg; svart enkellinje = landsväg med över 5 m/s vägbana; röd linje = länsgräns; gul linje = jordbruksområdesgräns.



samma karaktär äro bland andra Jämjöslätt och Fågelmara i östra Blekinge samt Jäms-hög vid Skånegränsen.

Ganska lika de sist nämnda handelsorterna äro jordbruksorterna. Bland dessa kunna nämnas Yxnäs och Eringsboda, belägna vid den numera nedlagda järnvägen Nätraby—Älmeboda, Tulseboda i nordvästra Blekinge, Listerby strax öster om Ronneby samt Söderåkra på Kalmarslätten, strax norr om Torsås.

Industriorterna på denna karta äro huvudsakligen av tre slag, de med rött betecknade metallindustriorterna, de med gult betecknade träindustriorterna samt de med lila betecknade övriga industriorterna, som inom detta kartområde i allmänhet äro glas-industriorter.

Tidigare funnos många järnbruk i dessa trakter, men numera ha alla nedlagts utom Kallinge. En relativt sen företeelse är järnverket i Halmstad. De metallindustriorter, som utvecklats mest, Olofström och Kallinge samt Svängsta, ligga vid Blekingeåarnas fall i eller inom nära räckhåll från kustbygden. På småländska höglandet finnas några mindre metallindustriorter, Traryd vid Lagan, Torpsbruk vid stambanan och Lindås i Kalmar län på gränsen till Kronobergs län. Slutligen kan här nämnas den med orange betecknade blandade trä- och metallindustriorten Gemla mellan Alvesta och Växjö.

De träindustriorter, som synas på kartan, äro i allmänhet säte för pappers- och massaindustri. Det egentliga sydsvenska möbelindustriområdet ligger nämligen något längre mot norr, vilket möjligen kan bero på att virket i södra Småland lär vara mindre lämpligt för möbelsnickeri.¹ Den enda typiska möbelindustriorten är Diö vid stambanan. Pappersindustri finnes i Timsfors vid Lagan samt framför allt i Lessebo vid Växjö—Karlskrona järnväg. Massa- och papptillverkningen är förlagd till ett flertal orter, såsom Strömsnäsbruk vid Lagan, Gransholm väster om Växjö, Fridafors vid Blekingegränsen på järnvägen Karlshamn—Vislanda och tidigare Konga vid Växjö—Bredåkra järnväg.

Av de övriga industriorterna är Bromölla vid Ifösjön den största. Nästan alla de övriga äro koncentrerade till den utpräglade glasbruksbygden inom Uppvidinge härad. På kartan märkes också tre med grönt betecknade textilindustriorter, Oskarsström och Genevad i Halland och Lagan norr om Ljungby. Kartan innehåller ytterligare två slag av orter, fiskelägena vid Blekingekusten och militärstaden Karlskrona med förstäder.

De olika bygderna, orterna och deras näringsliv knyts samman av kommunikationerna. Ehuru södra Småland och de närgränsande trakterna i intilliggande landskap givetvis ha ett självständigt behov av kommunikationer, ge de ett intryck att vara genomgångsområden mellan andra, lyckligare lottade områden. De äro ju också gamla gränstrakter mellan de danska och svenska väldena.

Kommunikationslederna äro i hög grad bestämda av de topografiska förhållandena. Man iakttagur hur den ovan som vägvänlig betecknade smålandstopografien lagt föga hinder i vägen för järnvägarnas raka framdragande därstädes, under det att Blekinge kustbanor blivit avsevärt förlängda genom de hindersamma topografiska förhållandena. Likaledes igenkänner man den tidigare omnämnda spricktopografien i de banors sträckning, som från Småland leda ned till Blekinge.

Trafikområdena och deras avgränsning.

Med en järnvägs trafikområde avses här det område, inom vilket man vid behov av järnvägstransport företrädesvis använder sig av järnvägen i fråga. Gränserna för dylika områden kunna naturligtvis icke fastställas med exakthet. Vissa gränzoner måste alltid finnas, där människornas val av transportväg och transportmedel växlar med olika förutsättningar, såsom olika årstid, transportriktning o. d.

¹ Helge Stålberg i Svensk geografisk årsbok 1942, s. 201.

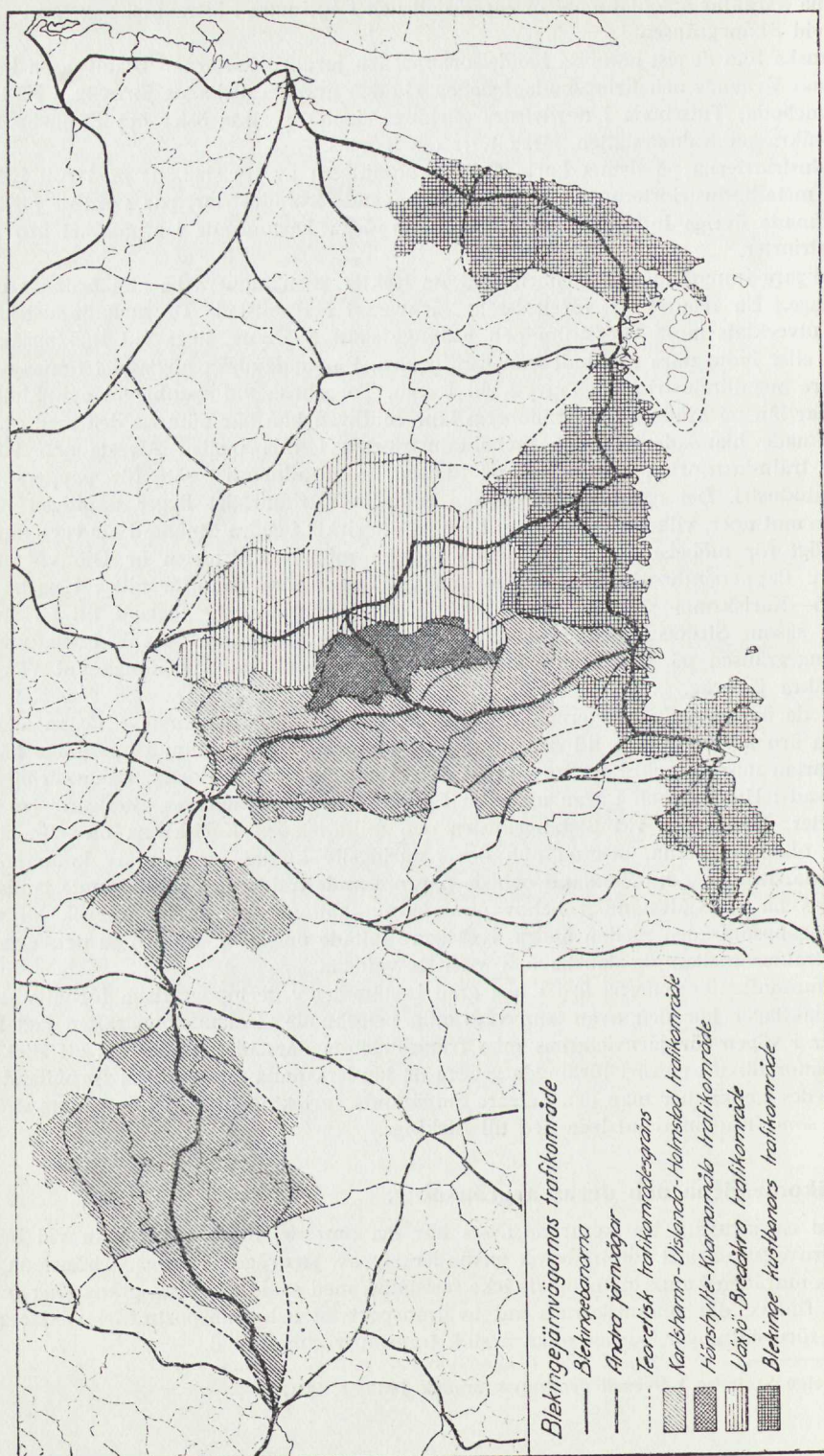


Fig. 4.

Att ungefärligen fastställa trafikområden möter däremot ingen svårighet. Två tillvägagångssätt kunna användas, ett teoretiskt och ett erfarenhetsmässigt. Vid det teoretiska avgränsandet av trafikområden mäter man på en karta i stor skala upp de vägsträckor, som från ett område leda till kringliggande järnvägsstationer. Med utgångspunkt från antagandet att området använder sig av den station som ligger närmast, får man teoretiskt bestämt vilken järnvägs trafikområde det tillhör. Vid andra liknande undersökningar har det visat sig att de på detta sätt teoretiskt avgränsade områdena väl överensstämmer med de erfarenhetsmässigt bestämda.¹ Den teoretiska metoden har här ansetts vara tillfyllest. Uppmätningen av trafikområdena har gjorts på generalstabskartan i skalan 1 : 100 000. På kartan fig. 4 äro de erhållna gränserna inlagda med streckade linjer.

Det vore naturligtvis önskvärt att vid beskrivningen av näringslivet inom trafikområdena kunna hålla sig till de teoretiska gränserna. Detta är emellertid icke möjligt, då det tillgängliga siffermaterialet hänför sig till kommunerna som minsta redovisningsområden; gränserna för de undersökta trafikområdena måste dragas i kommungränser. I de fall då kommuner endast delvis legat inom trafikområdet, ha de medtagits, om deras befolknings- och odlingstyngdpunkt varit belägen inom trafikområdet. Hur detta gjorts framgår av den nyss nämnda trafikområdeskartan, där de medtagna kommunerna skuggats. Genom att de här undersökta järnvägarna ställvis korsas av annan järnväg, ha deras trafikområden delats upp i flera delar, vilka behandlats var och en för sig. Vidare ha städerna Karlshamn och Karlskrona, vilka ha järnvägsförbindelse genom flera linjer och rörande vilka det är omöjligt att avgöra, till vilket järnvägsområde de skola hänföras, behandlats separat. Till Karlskrona har också förts de omkringliggande öar, vilka beräknats ombesörja sina transporter först med båt till Karlskrona och sedan vidare med järnväg.

Trafikområdenas omfattning framgår av nedanstående uppställning.

Järnvägen Halmstad—Vislanda—Karlshamn

I. Bandelen Halmstad—Ljungby.

Kommunerna:

Snöstorp,	Hallands län
Breared,	»
Femsjö,	Jönköpings län
S. Unnaryd,	»
Lidhult,	Kronobergs »
Odensjö,	»
Angelstad,	»
Vrå,	»
Torpa,	»
Annerstad,	»

II. Bandelen Ljungby—Vislanda.

Kommunerna:

Ryssby,	Kronobergs län
Tutaryd,	»
Agunnaryd,	»

¹ William-Olsson i Norra och Mellersta Östergötlands järnvägars jubileumsskrift 1944, s. 171,

III. *Bandelen Vislanda—Karlshamn.*

Kommunerna:

Skatelöv, Kronobergs län		
Vederslöv,	»	»
Kalvsvik,	»	»
V. Torsås	»	»
Härlunda,	»	»
Almundsryd,	»	»
Kyrkhult, Blekinge län		
Ringamåla,	»	»
Asarum ¹	»	»

Hönshylte—Kvarnamåla järnväg

Kommunen:

Urshult, Kronobergs län

Växjö—Tingsryd—Bredåkra järnväg

Kommunerna:

Dänningelanda, Kronobergs län		
Tävelsås,	»	»
Nöbböle,	»	»
Tingsås,	»	»
Jät,	»	»
Uråsa,	»	»
Ö. Torsås,	»	»
Väckelsång,	»	»
S. Sandsjö,	»	»
Ålmeboda, Blekinge län		
Öljehult,	»	»
Backaryd,	»	»

Blekinge kustbanorI. *Bandelen Kristianstad—Sölvesborg.*

Kommunerna:

Fjälkinge, Kristianstads län		
Nymö,	»	»
Trolle-Ljungby,	»	»
Gualöv,	»	»
Kiaby,	»	»
Ivö,	»	»
Ivetofta,	»	»

II. *Bandelen Sölvesborg—Karlshamn.*

Kommunerna:

Sölvesborgs landskommun ² , Blekinge län		
Mjällby,	»	»
Ysane,	»	»
Gammalstorp,	»	»
Elleholm,	»	»
Mörtrum ³ ,	»	»

¹ Inklusive Mörrums del av Svängsta.² Utom Sölvesborgs förort Slottet.³ Utom del av Svängsta.

III. Karlshamn.

Karlshamns stadskommun.

IV. Bandelen Karlshamn—Karlskrona.

Kommunerna:

Hällaryd, Blekinge län		
Äryd, »	»	»
Bräkne-Hoby »	»	»
Ronneby landskommun, Blekinge län		
» stadskommun,	»	»
Edestad,	»	»
Listerby,	»	»
Hjortsberga,	»	»
Förkärla,	»	»
Nättraby,	»	»

V. Karlskrona-området.

Kommunerna:

Karlskrona stadskommun ¹ , Blekinge län		
Hasslö,	»	»
Aspö,	»	»
Tjurkö,	»	»
Sturkö,	»	»

VI. Bandelen Karlskrona—Bergkvara².

Kommunerna:

Lösen ³ , Blekinge län		
Kristianopel, »	»	»
Ramdala, »	»	»
Jämjö, »	»	»
Torhamn, »	»	»
Torsås, Kalmar län		
Söderåkra, »	»	»

Huvuddata rörande näringslivet inom trafikområdena.

I tabell 1 (sid. 107) redovisas de olika trafikområdenas arealer, invånarantal på egentlig landsbygd och i tätorter samt boendetätheten på den egentliga landsbygden. Som jämförelse äro även medtagna motsvarande siffror för riket och för Götaland.

I tabellens tredje kolumn redovisas folkmängdssiffrorna, som i de enskilda områdena, särskilt vissa av dem, äro små, men som dock sammantagna uppgå till omkring 180 000 eller ett par procent av rikets totala folkmängd. En förhållandevis liten del av dessa människor bo i tätorter, vilket framgår av siffrorna i tabellens näst sista kolumn. Rikssiffran över tätortsbefolkningens procentuella andel av totalbefolkningen är 56 och siffran för Götaland är 54. Trafikområdessiffrorna äro i allmänhet mycket lägre, lägst 7 och högst 35, detta om man undantar siffrorna för Karlshamn och Karlskrona. Som helhetsomdöme kan sägas, att områdena äro föga urbaniserade och industrialiserade, något som för övrigt framgått redan av den ekonomisk-geografiska kartan, fig. 3.

Boendetätheten på den egentliga landsbygden, tabellens sista kolumn, är däremot ganska hög, särskilt i Blekinge kustbanors trafikområden.

¹ Med förorterna Mölletorp och Torskors.

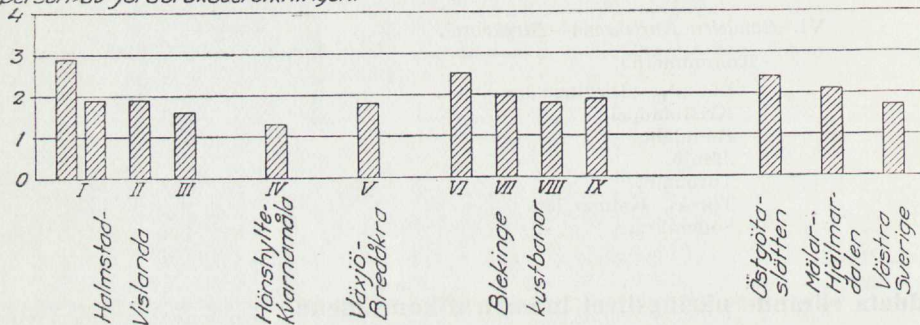
² Då persontrafiken på sträckan Gullabo—Torsås numera nedlagts, har denna bandel ej medtagits vid bestämningen av trafikområdet.

³ Inklusive Augerums del av Lyckeby.

Antal skördeenheter per
person av jordbruksbefolkningen



Antal nötkreatursenheter per
person av jordbruksbefolkningen



Skogstillväxt, kubikmeter per
person av jordbruksbefolkningen



Fig. 5. Beräknade antalet skördeenheter, antal nötkreatursenheter samt beräknad skogstillväxt i m³ per person av jordbruksbefolkningen inom de undersökta trafikområdena (angivna med romerska siffror, av vilka VI, VII, VIII och IX, Blekinge kustbanor, i texten motsvaras av samma järnvägs trafikområden I, II, IV och VI) i jämförelse med motsvarande data för Östgötaslätten, Mälar- och Hjälmärdalen och Västra Sveriges dalbygd.

I *tabell 2* redovisas siffrorna angående folkmängdsutvecklingen inom de olika områdena, deras egentliga landsbygd och tätorter, samt yrkesfördelningen. Siffrorna finnas i fortsättningen delvis redovisade i diagram, och deras innebörd diskuteras i samband med behandlingen av de olika trafikområdena.

I *tabell 3* återges siffror rörande jordbruksbefolkningen och dess produktionsförhållanden på den egentliga landsbygden. Det är två sifferserier som i denna tabell äro av särskilt intresse, nämligen de som visa produktionen per person samt produktionsöverskotten, som räknats ut i grova drag. Produktionen per person ger en uppfattning om arbetseffektiviteten, och produktionsöverskotten ge en partiell uppfattning om områdenas transportbehov.

Produktionen per person, vilken också visas i fig. 5, är först uttryckt i skördeenheter från odlad jord. På Hallandsslätten i Snötorp (på fig. 5 Halmstad—Vislanda I) liksom i områdena Kristianstad—Sölvesborg och Sölvesborg—Karlshamn (på fig. 5 Blekinge kustbanor VI och VII) äro talen ganska höga, i de övriga områdena låga. Skogstillväxten per person förhåller sig på motsatt vis. Antalen nötkreatursenheter, som få utgöra en nödortlig indikator på animalieproduktionens betydelse, förhålla sig ungefär som skördeenheter, ehuru skillnaden mellan olika områden i detta fall ej alls äro så utpräglade. I jämförelse med övriga delar av södra och mellersta Sverige, i diagrammet representerade av Östgötaslätten, Mälar- och Hjälmarsbygden samt den s. k. Västsvenska dalbygden (huvudsakligen Bohuslän och norra Halland, på fig. 5 olyckligt kallad Västra Sverige) är jordbrukets produktion per person i de bästa trafikområdena tämligen stor, i de sämsta låg.

De enligt tab. 3 beräknade produktionsöverskotten av brödsäd äro icke små, men någon större betydelse ur järnvägarnas synpunkt ha de näppeligen, även om allt skulle fraktas per järnväg, vilket ingalunda är fallet; huvudparten fraktas nämligen på landsväg. Potatisöverskotten äro mycket stora, men ej heller de fraktas på järnvägarna. De användas fast mer på orten i stärkelsefabriker och brännerier eller som föda åt djur. Virket från skogarna är däremot av stor betydelse för järnvägarna, i all synnerhet som även det bearbetade virket i form av snickerier, massa och papper skall föras bort i tunga och ofta skrymmande transporter.

Järnvägen Halmstad—Vislanda—Karlshamn.

Folkmängdsutvecklingen 1805—1940 och befolkningsstrukturen 1940 inom de till järnvägen knutna tre områdena anges på fig. 6.

I. Bandelen Halmstad—Ljungby.

Totalbefolkningen inom området representeras av kurvan I. Den egentliga landsbygdens folkmängdsutveckling visas av den streckade kurvan. Tätortsutvecklingen åskådliggöres dels av avståndet mellan den heldragna kurvan för hela området och den streckade kurvan för landsbygden, dels av kurvan I i bildens högra del (Simlångsdalen, Lidhult och Unnaryd).

Befolkningen inom området ökades snabbt från början av förra seklet till 1880. Därefter har den oavbrutet sjunkit. Då järnvägen öppnades 1878, skulle man kunna tro att folkminskningen berott på järnvägen, en slutsats, som emellertid är alltför hastig. Nästan överallt i södra Sverige började nämligen en stark landsbygdsavfolkning vid denna tidpunkt. Tätortsutvecklingen har icke varit tillräckligt stark för att uppväga landsbygdsavfolkningen.

Landsbygdsbefolkningens ålders- och könsfördelning åskådliggöres av den första befolkningspyramiden nedtill på figuren. Männen äro avsatta till vänster och kvinnorna till höger. Det understa lagret betecknar 0—5-åringar, det därovan liggande 5—10-

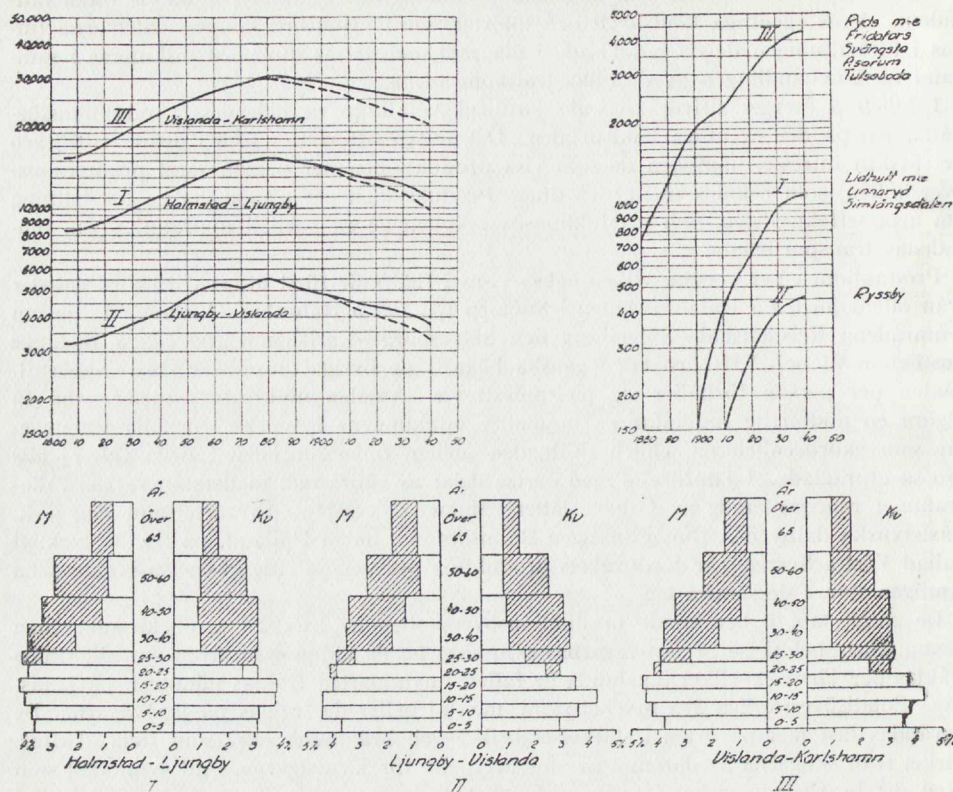


Fig. 6. Befolkningsutvecklingen 1805—1940 samt ålders- och könsfördelningen på landsbygden 1940 inom järnvägen Karlshamn—Vislanda—Halmstad tillhörande trafikområden. Överst till vänster visar heldragen kurva den totala och streckad kurva den egentliga landsbygdens befolkningsutveckling. Höger därom återges tätorternas befolkningsutveckling. Nedre delen av figuren visar ålders- och könsfördelningen på egentlig landsbygd inom trafikområdena. De streckade ytorna beteckna den gifta delen av befolkningen.

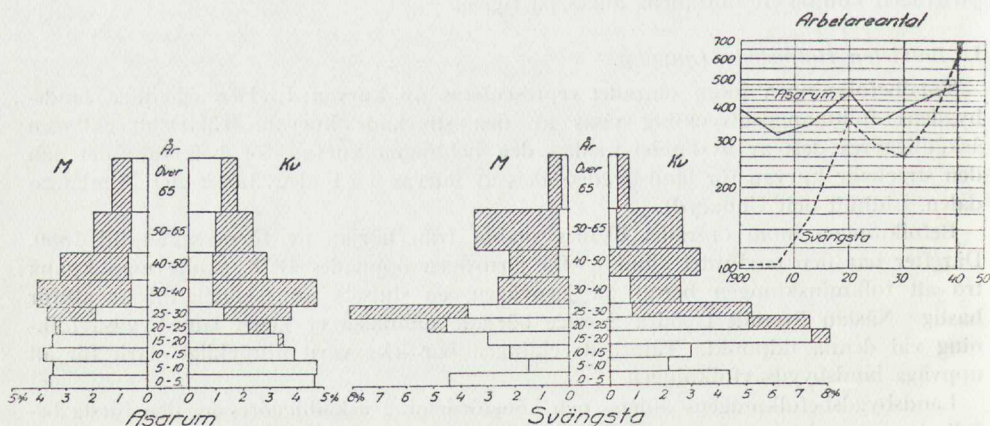


Fig. 8. Ålders- och könsfördelning 1940 samt industriarbetarantalets utveckling 1900—1940 i Asarum och Svängsta.

åringar o. s. v. enligt siffrorna i figurens mitt. Man kan på bilden utläsa till exempel att 3·6 procent av områdets hela befolkning utgjordes av gossar i åldern 0—5 år, 3·1 procent flickor i samma ålder o. s. v. Av de skuggade ytorna framgår huru stora delar av de olika åldersklasserna, som levde i äktenskap.

Den här visade befolkningsbilden gör knappast skäl för beteckningen pyramid. Den är nästan jämbred från basen uppåt till och med åldersklassen 40—50 år. Om man gör tankeexperimentet att sätta upp ett stängsel omkring området så att ingen kan flytta in eller ut ur detsamma, men att i övrigt befolkningen lever som vanligt, och om man tänker sig att den nuvarande dödligheten förblir oförändrad, kommer antalet personer i åldern 40—50 år att i nästa generation vara avsevärt mindre än det är nu. Tankeexperimentet är verklighetsfrämmande; man har icke anledning att tro att flyttningströmmen från den egentliga landsbygden kommer att upphöra, och den slutsatsen måste dragas, att man har att vänta sig en mycket stark minskning i de arbetsföra åldrarna på landsbygden inom området. Samtidigt måste man vänta sig en betydande tillväxt i åldringarnas relativa antal allt eftersom de nu så talrika människorna i medelåldern komma upp i de högsta årsklasserna.

Också i ett annat avseende avviker bilden från pyramidformen. En pyramid plägar vara symmetrisk. Den här visade figuren är skev, icke upptill, ej heller nedtill, men på mitten, där den högra sidan, representerande kvinnorna, är mindre än den vänstra, som representerar männen. Särskilt i de yngsta arbetsföra åldrarna och samtidigt i de för äktenskapsbildningen viktigaste åldrarna har ungdomen i stora skaror flyttat ifrån landsbygden och i synnerhet gäller detta flickorna. Den hittillsvarande folkmängdsutvecklingen och den nuvarande befolkningsstrukturen pekar fram mot en fortgående stark landsbygdsavfolkning inom området.

Landsbygdsbefolkningen finner till alldeles övervägande delar, 71 procent, sin utkomst i jordbruk och skogsbruk, vilket framgår av siffrorna i tab. 2. Om man bortser från Snöstorp på Hallandsslätten ger jordbruket en låg avkastning i förhållande till befolkningen, fig. 5. Även skogsbruket är hämmat på grund av de stora mossmarkerna.

De tre små tätorterna äro handelsorter, som för sin utveckling äro beroende av den omkringliggande landsbygden. Deras utveckling var snabb under 1900-talets första decennier men långsam under 1930-talet. Endast sju procent av områdets befolkning bor i tätorterna.

II. Bandelen Ljungby—Vislanda.

Av fig. 6, kurvan II och befolkningspyramiden II, framgår att befolkningsförhållandena inom detta trafikområde i hög grad likna förhållandena i föregående område och samma resonemang kommer här att bli gällande angående landsbygdens befolkningsutveckling. Även jord- och skogsbrukets produktionsförhållanden äro snarlika det nyss redovisade områdets.

Områdets enda tätort är Ryssby med 457 invånare. På orten finnes en mindre snickerifabrik. Ortens övriga industri är av hantverksmässig karaktär. I betraktande av den regressiva befolkningsutvecklingen inom ortens omland måste man betrakta dess utvecklingsmöjligheter som begränsade, vilket också verifieras av dess avsaknade befolkningsutveckling.

III. Bandelen Vislanda—Karlshamn.

I fråga om befolkningsutvecklingen liknar detta område i stort de två föregående. Åldersstrukturen på landsbygden visar också samma drag, fig. 6. Däremot är yrkesfördelningen väsentligt olika. Landsbygden inom detta område är nämligen starkt

industrialiserad med 30 procent industribefolkning, tab. 2. Särskilt påfallande är detta inom områdets södra del.

Jordbruket, som sysselsätter 57 procent av landsbygdsbefolkningen, karakteriseras av lågt skörderesultat per individ. Skogstillväxten per individ är däremot relativt hög, fig. 5.

Industriföretagen på områdets landsbygd äro i allmänhet mycket små. Mest förekommande äro sågar, kvarnar samt ned mot Blekinge även stärkelsefabriker och granitbrott. Ett tiotal registrerade företag med mellan 10 och 20 arbetare finnas. Undersökningar av utvecklingen av deras arbetarantal ha visat att detta varit på det hela taget oförändrat under mellankrigsperioden. När man trots detta konstaterar att landsbygden är starkt industrialiserad, beror det på att många av arbetarna inom tätorternas industrier bo på landsbygden.

Inom området finnas 5 tätorter, de tre industriorterna Asarum, Svängsta och Fridafors med respektive 1 933, 786 och 324 invånare, handelsorten Ryd med 655 och jordbruksorten Tulseboda med 433 invånare.

Det är ganska svårt att få ett grepp på Asarum och Svängsta, då de kunna sägas vara centra i tämligen utbredda industriområden med ett flertal ganska stora företag, belägna på flera kilometers avstånd. En del av arbetarna inom Asarums största företag äro dessutom bosatta i Karlshamn.

Själva Asarums stationssamhälle har inga större industriföretag utan är säte för småindustri, hantverk och handel. I närheten ligga Strömma Bomullsspinneri, anlagt 1831, AB Svenska Metallverkens Kopparverk vid Granefors samt Jannebergs tegelbruk. Dessa företag sysselsatte år 1940 tillsammans vid pass 480 arbetare. Intet av företagen kan sägas ha nämnvärt utökat sitt arbetarantal under mellankrigsperioden.

Inom Svängsta finnas 4 större företag. Mest betydande är AB Halda, grundlagt 1887 och övertaget av AB Åtvidabergs Industrier 1938. De övriga äro Wahlqvistska Klädesfabriken, flyttad från Karlskrona till Svängsta 1911 och numera sysselsättande c:a 175 arbetare, det 1935 startade företaget AB Södra Snickeri- och Möbelfabriken samt AB Urfabriken, anlagd 1921. Några kilometer norr om Svängsta ligger Karlshamns Yllefabriks AB:s fabrik, anlagd 1893. Dessa 5 företag sysselsatte år 1940 610 arbetare, ett långt större antal än vad man kan utläsa ur folkräkningens uppgifter. Antagligen äro många Svängstaarbetare bosatta i Mörrum.

Svängsta är ett samhälle, stätt i betydligt raskare utveckling än Asarum, fig. 7. Ålderspyramiden för Svängsta visar att en mycket stark inflyttning av personer i de yngre arbetsföra åldrarna, män under 30 år och kvinnor särskilt i åldrarna 15—25 år, förekommit. Asarums befolkningspyramid ger uttryck för en stagnerande befolkningsutveckling. Kurvorna, som visa utvecklingen av sammanlagda antalet arbetare inom de båda orternas industriföretag under 1900-talet, visa också att Svängsta är under full utveckling, däremot ej Asarum. Arbetarantalets snabba stegring före 1920 i Svängsta visar sig i ålderspyramiden i det stora antalet människor i åldrarna över 50 år.

Fridafors är beroende av ett enda industriföretag, Fridafors Fabriks AB. Företaget, som huvudsakligen tillverkar papp, uppförde sin fabrik på platsen år 1892. Under mellankrigsperioden steg arbetarantalet från 125 år 1920 till mellan 150 och 200 vid slutet av 1930-talet.

Ryds municipalsamhälle är en handelsort och luftkurort samt har också ett större industriföretag, det 1918 anlagda Ryds Glasbruk. Glasbruket sysselsatte år 1940 över 50 arbetare. Någon ökning av arbetarantalet har ej skett sedan 1920. Ryd är centrum för handeln inom ett mindre område, som uppgår i det större Växjö handelsområde. Jordbruksorten Tulseboda ligger långt ifrån järnvägen och saknar industriföretag.

Den del av järnvägslinjen Halmstad—Vislanda—Karlshamn, som går genom det här behandlade området III, är betydligt mer trafikerad än de övriga bandelarna. Det

största behovet av godstransport inom området har Fridafors, över vilken station mer gods fraktas än på alla de övriga sammanlagt. Industrierna kring Asarum och Svängsta begagna sig tydligen i stor utsträckning av biltransport.

Hönshylte—Kvarnamåla järnväg.

Befolkningsutvecklingen inom detta område visar samma huvuddrag som inom föregående områden, fig. 8. Befolkningskurvan kulminerar 1880 varefter en nedgång sker. Vidare lägger man märke till att en tätort, Urshult, uppkommit under järnvägstiden. Dess utveckling tycks emellertid först börja ett tiotal år efter sedan järnvägen öppnats för trafik år 1900. Någon påtaglig inverkan på befolkningsutvecklingen har järnvägsbygget icke haft.

Åldersfördelningen är i huvudsak lik den inom de föregående trafikområdena. Åldersklasserna 10—20 år äro fulltaligast och kvinnosidan företer samma fula utflyttningshak för åldrarna mellan 20 till 30 år. Ingenting talar för att landsbygdens avfolkning skulle komma att upphöra.

Till övervägande del, 74 procent, ägnar sig landsbygdsbefolkningen åt jordbruk. Jordbrukets avkastning, mätt i skördeenheter, är mycket låg i förhållande till befolkningen. Detta förklaras delvis av den för området karakteristiska starkt drivna fruktodlingen. Dennas omfattning kan tyvärr ej belysas statistiskt.

Tätorten Urshult är framför allt handelsort, fig. 2, och således för sin utveckling beroende av den omgivande landsbygden. På basis av fruktodlingen har en konservindustri uppkommit på platsen.

Växjö—Bredåkra järnväg.

Även för detta område utvisar befolkningskurvan, fig. 8, avtagande befolkning sedan 1880. Den 1896/97 öppnade järnvägen har utövat ett påtagligt inflytande på tätorternas utveckling. Åldersfördelningen på landsbygden skiljer sig ej nämnvärt från de förutvarande områdena och någon ändring av befolkningsutvecklingen torde icke vara att förvänta.

Inom området finnas 6 tätorter, industriorten Konga samt de 5 handelsorterna Tingsryd, Ingelstad, Väckelsång, Rävemåla och Yxnäs. Deras sammanlagda folkmängd steg snabbt i början av seklet, en stegring, som emellertid blev allt långsammare och förbyttes i en svag minskning under 1930-talets senare del.

Konga har varit säte för trafikområdets enda större industriföretag, Konga AB:s sulfitfabrik, vilken emellertid nedlades 1943. Denna fabrik gav upphov till en stor del av områdets frakter.

Tingsryds köping har uppstått vid en vägknut. Orten är som handelsort framförallt beroende av sitt omland med dess vikande folknumerär. Till orten äro också knutna några mindre trä- och metallindustriföretag. Dessa ha ej visat några utvidgningstendenser under de senaste årtiondena. De övriga tätorterna äro handelsorter, knutna till förhållandena på landsbygden.

Blekinge kustbanor.

I. Bandelen Kristianstad—Sölvesborg.

Befolkningsutvecklingen inom detta område skiljer sig väsentligt från de ovan beskrivna områdena, fig. 9. Efter att långsamt ha nått ett första maximum år 1880 avtog befolkningen under de två följande decennierna för att efter 1900 oavbrutet stiga

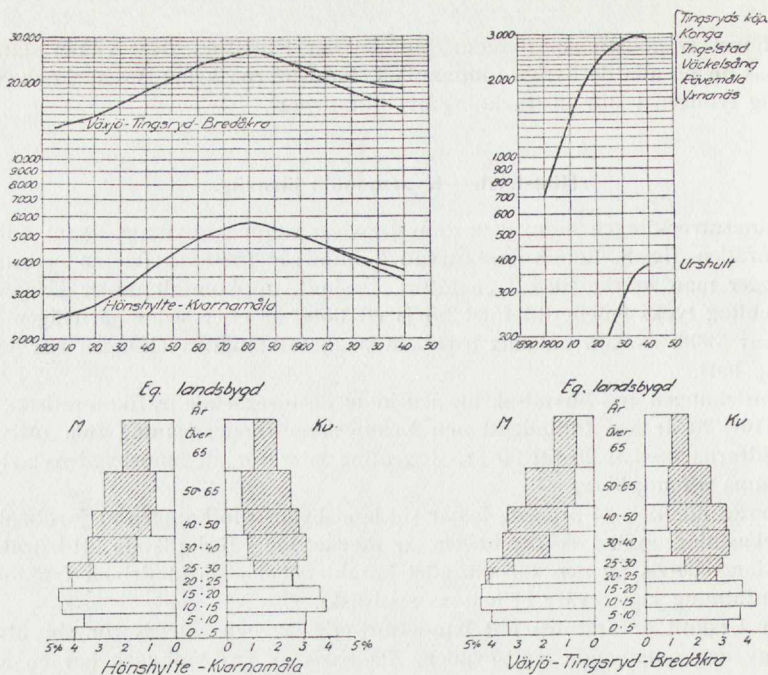


Fig. 8. Befolkningsutvecklingen 1805—1940 samt ålders- och könsfördelningen på landsbygden 1940 inom Hönshylte—Kvarnamåla och Växjö—Tingsryd—Bredåkra järnvägars trafikområden (för teckenförklaring se fig. 6).

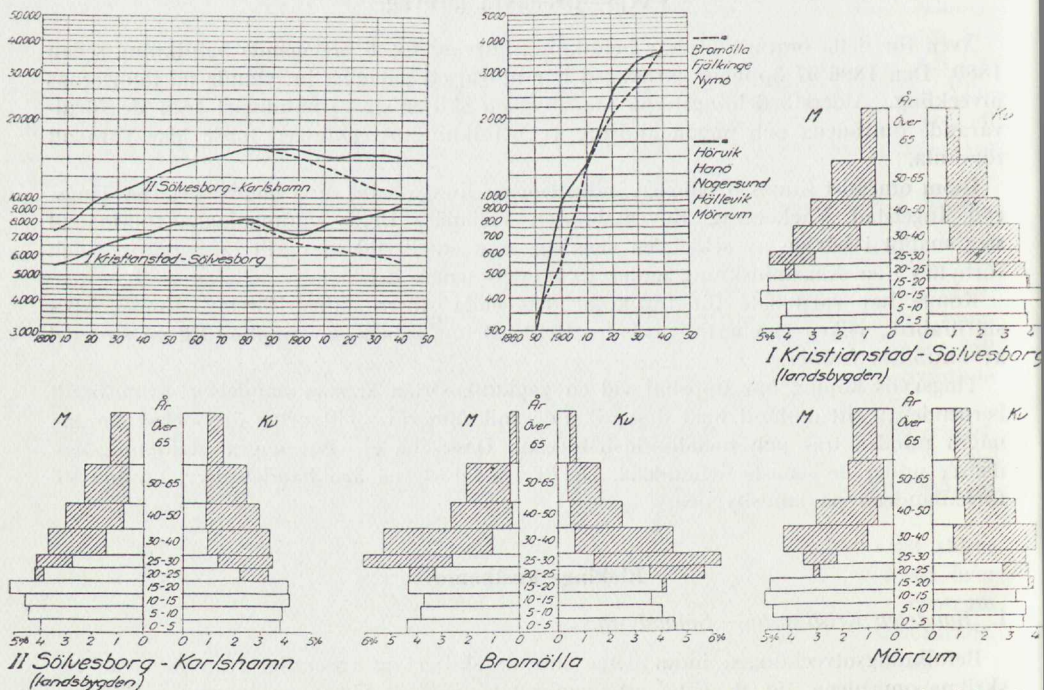


Fig. 9. Befolkningsutvecklingen 1805—1940 samt ålders- och könsfördelningen på landsbygd och i större tätorter 1940 inom trafikområdena tillhörande bandelarna Kristianstad—Sölvesborg och Sölvesborg—Karlshamn (för teckenförklaring se fig. 6).

fram till våra dagar. Det är Bromölla med Iföverken, som åstadkommit denna vändning i utvecklingen. Den starka utvecklingen av Bromölla framgår av den streckade kurvan i mitten på bilden.

Även landsbygdens avfolkning har gått långsammare inom detta område än inom de tidigare behandlade. Diagrammet över landsbygdens åldersfördelning visar även det en olikhet med föregående områden, då det har en tydligare pyramidform än dessa. På grund av osäkerheten om befolkningens fördelning på landsbygd och tätorter bör dock denna iakttagelse ej pressas alltför hårt (jämför noten till tab. 2).

Nära hälften av detta trafikområdes befolkning får sin utkomst genom industrien. Åt jordbruket ägnar sig 37 procent av hela befolkningen. Hur stor del av landsbygdsbefolkningen, som är jordbrukande kan däremot ej med exakthet sägas. Jordbruket inom detta område ger en hög avkastning i förhållande till befolkningen, fig. 5. Det utmärkes genom en i förhållande till de övriga områdena stor odling av brödsäd och sockerbeter.

Av områdets tre tätorter tilldrar sig Bromölla det huvudsakliga intresset. Nymö är en obetydlig jordbruksort, Fjälkinge en ort med övervägande industriebefolkning, vilken är sysselsatt utom orten, troligen i Kristianstad.

Bromölla är en typisk industriort. Den har under de senaste årtiondena genomgått en hastig utveckling, vilken också avspeglas i åldersdiagrammet på fig. 9. Ansvällningen av pyramiden vid de arbetsföra åldrarna, särskilt mellan 20 och 30 år, samt de fåtaliga åldringarna tala om stark inflyttning.

Bromölla står och faller med Iföverken. Detta företag bildades 1927 genom sammanslagning av de sedan 1900-talets början verksamma Ifö Cementfabriks AB och AB Ifö Chamotte- och Kaolinverk. Det har numera chamottefabrik, porslinsfabrik och golvplattfabrik i Bromölla samt kaolinbrott på Ivön. Företagets arbetarantal har varit i snabbt stigande under mellankrigsperioden. Numera sysselsätts omkring 1 300 arbetare. Beträffande Iföverkens transportbehov inträdde 1940 en väsentlig förändring genom nedläggandet av företagets cementfabrik, varigenom transportbehovet nedgick till ungefär hälften av tidigare omfattning.

Ur järnvägssynpunkt måste detta område anses långt gynnsammare än de föregående.

II. *Bandelen Sölvesborg—Karlshamn.*

Detta områdes befolkningstal har varit ganska oförändrat sedan 1880 med en avtagande landsbygdsbefolkning och en till en tid mycket snabb tätortsutveckling, fig. 9. Landsbygdsbefolkningens åldersstruktur är ej fullt så tillfredsställande som det nyss beskrivna områdets.

Av landsbygdsbefolkningen inom detta område ägna sig 43 procent åt jordbruk eller fiske, 33 procent åt industri och 16 procent åt handel och samfärdsel. Det sista talet är anmärkningsvärt stort, men kan förklaras av att området har stor kustbefolkning, vilken delvis är sysselsatt med sjöfart. Jordbruket arbetar under i det närmaste lika gynnsamma förhållanden som i föregående område och avkastningen per person är hög, fig. 5.

Enligt yrkesstatistiken förefaller landsbygden att vara ganska industrialiserad. Detta torde dock delvis förklaras av att en stor del av de i Svängstaindustrierna arbetande äro bosatta på detta områdes landsbygd. Några större industriföretag finnas icke på landsbygden. Huvudsakligast förekomma stärkelsefabriker och mindre, för den kringliggande bygdens behov arbetande industrier, såsom sågar, kvarnar etc.

Inom området ligga 5 tätorter, handelsorten Mörrum och fiskelägena Hörvik, Noger-sund, Hällevik och Hanö.

De fyra fiskelägena äro beroende av fisket, i någon mån också av sjöfart och bad-ortsrörelse, det senare särskilt beträffande Hällevik. Mörrum är framför allt beroende

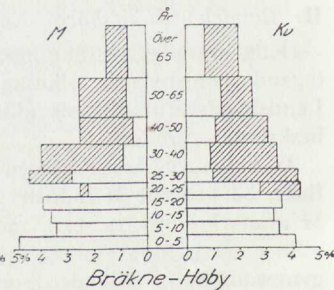
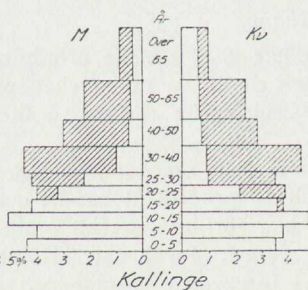
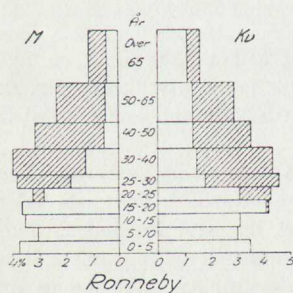
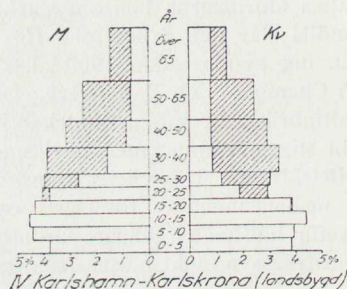
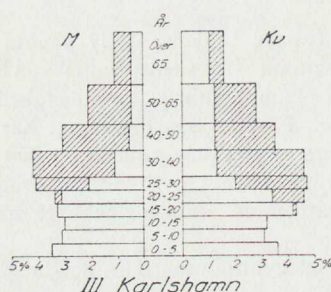
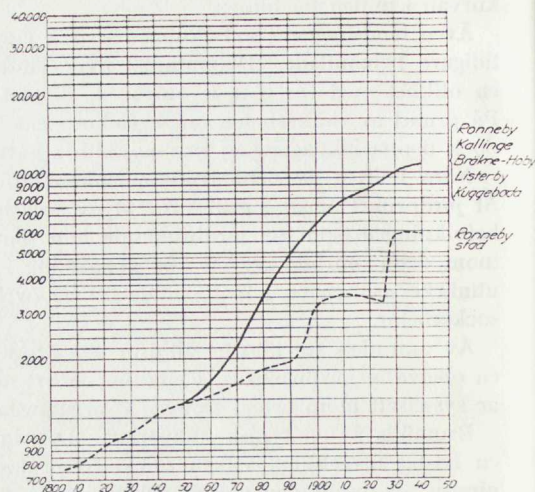
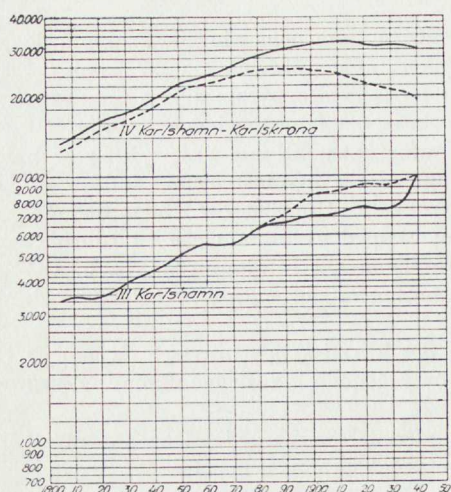


Fig. 10. Befolkningsutveckling 1805—1940 i Karlshamn och i trafikområdet Karlshamn—Karlskrona. Ålders- och könsfördelning 1940 för Karlshamn, egentlig landsbygd inom trafikområdet Karlshamn—Karlskrona samt för Ronneby, Kallinge och Bräkne-Hoby.

På figurens vänstra övre del anger den heldragna kurvan befolkningen inom Karlshamns administrativa område. Den streckade kurvan anger beräknad folkmängd inom till Karlshamn numera hörande, tidigare ej inkorporerade förortsområden. Till höger betecknar den streckade kurvan Ronneby befolkning, den heldragna totala befolkningen inom samtliga tätorter i trafikområdet Karlshamn—Karlskrona (för vidare teckenförklaring se fig. 6).

av handeln. Dess omland har en sakta avtagande befolkning. I Mörrum finnes emellertid även en viss livsmedelsindustri, företrädd av ett flertal rökerier och dylika företag, vilka uppkommit i anslutning till laxfisket. En större konservfabrik har haft att kämpa med stora svårigheter. Ortens befolkningspyramid tyder på en stagnerande befolkningsutveckling, vilket förhållande särskilt framträder vid jämförelse med Bromöllas bredvidstående pyramid, fig. 9.

III. Karlshamn.

Stadens befolkningsutveckling har förlupit ganska långsamt jämfört med de flesta svenska städer. På fig. 10 anges med den heldragna linjen befolkningstillväxten inom stadens administrativa område, med den streckade utvecklingen inom Karlshamn med förortsbebyggelse. Det är den senare utvecklingen som här intresserar. Sedan 1850 har befolkningstalet endast fördubblats. Starkare än annars var utvecklingen under åren 1870—1900. Denna uppgångsperiod sammanföll med den tid, då Karlshamns järnvägsförbindelser byggdes och öppnades. Åldersfördelningen inom staden är den vanliga för svenska städer, med alltför få barn.

Det är främst handeln och samfärdseln, som bära upp Karlshamn, ehuru industrien låtit mera tala om sig. Åt handel ägnar sig 22 procent och åt samfärdseln 14 procent av stadens yrkesverksamma befolkning. Industrien och hantverket sysselsätta 41 procent av de yrkesverksamma.

Industrien inom staden är ganska mångsidig. Viktigast av de företrädda industrigrenarna äro livsmedels-, textil- och de kemisk-tekniska industrierna, inom vilka inalles 44 procent av stadens industriarbetare äro sysselsatta. Betydande ur sysselsättningssynpunkt äro också granitbrotten på Sternö.

Inom livsmedelsindustrien är Karlshamns Sockerbruk, som äges av Sockerfabriks AB, det dominerande företaget. Under kampanjen i oktober sysselsätter fabriken över 300 anställda och under den övriga delen av året ett 70-tal.¹ Det distrikt från vilket fabriken erhåller betor är betydande, sträckande sig från Jämjöslätt till Kristianstadstrakten. Något tages också från Småland. Transporterna av betorna äro av ganska stor betydelse för järnvägen.

Av textiltillföretagen är Strömma Trikäfabrik belägen inom staden. En stor del av Karlshamns textilarbetare ha också sin verksamhet förlagd till det ovan omtalade Strömma Bomullsspinneri.

Inom den kemisk-tekniska industrien har Karlshamn storföretaget AB Karlshamns Oljefabriker, vilket sedan 1932 äges av Kooperativa Förbundet. En stor del av produktionen går till margarinfabriken i Norrköping.

Karlshamn har det största handelsområdet av Blekingestäderna, omfattande hela västra Blekinge med undantag av Listerlandet, vars handel kontrolleras av Sölvesborg. Av största betydelse för staden och dess handel är den goda hamnen, som håller ända till 10 meters djup vid kajen. Fartygstrafiken på hamnen var vid krigsutbrottet lika stor som på de övriga Blekingehamnarna tillsammans. De lossade varornas kvantitet överstiger de utskeppades. För varutrafiken i hamnen har framför allt oljefabriken betydelse.

IV. Bandelen Karlshamn—Karlskrona.

Befolkningsutvecklingen inom detta område påminner ganska mycket om utvecklingen inom området Sölvesborg—Karlshamn. Efter att ha nått sitt högsta tal år 1910 har den totala folkmängden stagnerat och gått något tillbaka. Landsbygdsbefolkningen har avlagit sedan 1890 medan tätortsbefolkningen oavbrutet stegrats ehuru i avtagande tempo, fig. 10, kurvorna till höger. Åldersfördelningen på landsbygden är icke tillfreds-

¹ En bok om Blekinge, sid. 280.

ställande, med stora underskott av kvinnor i åldern 20—30 år. Intet talar för att landsbygdens avfolkning skulle komma att upphöra.

Även inom detta område gör sig en stark industrialisering av landsbygden gällande. 48 procent av landsbygdsbefolkningen ägnar sig åt jordbruk under det att nära 33 procent utgöres av industriebefolkning.

Jordbrukets avkastning per person av jordbruksbefolkningen är icke hög, ehuru den är betydligt högre än inom områdena på småländska höglandet. Jorden är bördig och den relativt låga avkastningen per individ beror främst på att brukningsdelarna här äro små. Industriföretagen på landsbygden äro obetydliga med undantag för vissa granitbrott. De vanligast förekommande branscherna äro stenbrott och stärkelsefabriker.

Inom området ligga 5 tätorter, Ronneby, Kallinge och Bräkne-Hoby med respektive 5 868, 3 149 och 1 081 invånare, samt de mera obetydliga Listerby och Kuggeboda med 360 och 244 invånare.

Ronneby har räknats till handelsorterna, fig. 2, ehuru den står på gränsen till kategorien industriorter. Staden förde länge ett tynande liv vid sidan av Karlskrona och Karlshamn, men sedan man 1870 fått en hamn, förelågo bättre förutsättningar för utveckling. Ett synnerligen kraftigt uppsving fick staden då järnvägen Karlshamn—Karlskrona öppnades 1889.

År 1940 fingo 48 procent av stadens yrkesutöfvare sin utkomst genom industrien, 12 procent genom samfärdseln och 20 procent genom handeln. De viktigaste industriföretagen inom staden äro Kockums Jernverks AB:s Emaljverk, anlagt 1859 och sysselsättande omkring 600 arbetare, samt AB Weltings Läderfabrik, grundad 1913, med omkring 100 arbetare. Ett 50-tal arbetare sysselsättas vid Blekinge Kustbanors Reparationsverkstad.

Ronneby handelsområde omkring Växjö—Bredåkra järnväg sträcker sig upp till Blekingegränsen. I väster är det hopträngt av den kraftiga grannstaden Karlshamns handelsområde. I öster är det mera vidsträckt, beroende på att Karlskrona ligger på en halvö och därför har svårt att konkurrera på fastlandet. Fartygstrafiken på stadens hamn har under de senaste årtiondena ökats stadigt och nådde vid krigsutbrottet upp till samma storlek som trafiken på Karlskrona. Ronneby hade tidigare stor berömmelse som brunnsort. Ronneby brunn deklinerade emellertid och nedlades på 1930-talet. Anläggningen har nu övertagits av Reso, som söker göra platsen till en folklig rekreationsort. I samma riktning verkar Svenska turistföreningen genom sina anläggningar på Tjärö. Turist- och rekreationsväsendet, som har goda naturliga förutsättningar särskilt i den mycket vackra skärgården, hämmas svårt av de långsamma kommunikationerna.

Kallinge är en industriort, avhängig av de två industriföretagen Kockums Jernverks AB, som 1940 sysselsatte över 600 arbetare, samt Djupafors Fabriks AB, som sysselsatte omkring 200 arbetare. Dessa företag hade båda anlagts före järnvägstiden. Befolkningspyramiden för Kallinge, fig. 10, är relativt väl proportionerad, vilket synes sammanhånga med industrisammansättningen.

Bräkne-Hoby är en handelsort och centrum i en ganska betydande jordbruksbygd. Ortens befolkningspyramid har en ganska stor likhet med handelsorten Mörrums, fig. 9. Industriföretagen på orten, företrädesvis träindustrier, äro obetydliga. Orten har däremot många hantverkare. Listerby och Kuggeboda äro i detta sammanhang av föga intresse. Listerby är en jordbruksort och Kuggeboda en ort med stor fiskar- och jordbruksbefolkning och tidigare mycket stenhuggeri.

V. Karlskrona-området.

Detta område, vars befolkning till omkring 85 procent utgöres av Karlskrona stads invånare, visade en stadigt stigande befolkning fram till det första världskrigets dagar,

varefter en nedgångsperiod, med all säkerhet förorsakad av avrustningen, satte in, fig. 11. Under 1930-talet följde en ny uppgång, vilken vad årtiondets första del beträffar var förorsakad av inkorporering, vad den senare delen beträffar beroende av den ånyo stigande militära aktiviteten.

Områdets landsbygdsbefolkning har sedan 1890 starkt avtagit. Bidragande till detta har bland annat varit stenindustriens tillbakagång. Något påtagligt inflytande av de olika järnvägarnas färdigställande 1874, 1889 och 1899 visar icke befolkningskurvorna. Områdets landsbygd är kvantitativt av föga betydelse. Dess huvudsakligaste näringsfång äro jordbruk, fiske och stenhuggeri.

Inom området ligga på fastlandet Karlskrona med förorterna Mölletorp och Torskors samt på öarna fiskelägena Horn, Hallarna med Näset, Drottningsskär med Hyttorna samt Sanda med Kullen, Bredavik och Ryd.

Av Karlskronas yrkesverksamma befolkning sysselsättas 35 procent inom industri och 16 procent inom handel. 38 procent tillhöra gruppen allmän förvaltningstjänst och fria yrken, till övervägande delen militärer. Omkring hälften av de yrkesverksamma arbetarna i Karlskrona sysselsattes år 1940 inom metallindustrin, till största delen inom militära verkstäder, om vilka inga upplysningar stå att få. Den civila delen av Karlskronaindustrien kännetecknas av ett fåtal större företag, arbetande för en mera vidsträckt marknad, samt ett stort antal mindre, som i huvudsak arbeta för stadens egna behov. Det största av de förstnämnda företagen är det 1918 startade AB Karlskrona Porslinsfabrik, som år 1942 hade 260 arbetare. Omkring 100 arbetare ha Karlskrona Hattfabriks AB och Karlskrona Kakelfabriks AB. Av övriga företag sysselsätta ett tiotal mellan 20 och 50 arbetare.

Karlskrona handelsområde omfattar hela östra Blekinge och begränsas i norr ungefär av Smålandsgränsen och i väster av Ronnebys handelsområde, vilket som tidigare sagts tränger fram ganska långt mot öster. De nuvarande utsikterna för detta områdes utveckling äro mindre goda. Karlskronas hamn har alltmåra gått tillbaka i betydelse för den civila Blekingesjöfarten. Från att före och under förra världskriget vara den klart ledande i fråga om trafik, har den under mellankrigsperioden distanserats av Karlskrona hamn och står nu i jämbredd med Ronneby och Sölvesborg. Dess andel av de fyra Blekingestädernas sammanlagda hamntrafik utgjorde 1939 mellan 18 och 19 procent.

Mölletorp och Torskors äro förortsbetonade samhällen. Någon industri finnes icke inom dessa orter. De synas därför vara helt beroende av Karlskronas utveckling. Tätorterna på öarna äro fiskelägen med något inslag av stenindustri, som har mycket stora svårigheter att brottas med.

I sin helhet är detta områdes framtid, som förhållandena nu äro, nästan helt förknädd med Karlskronas, vilkens i sin tur i allra högsta grad är beroende av den ställning, militärväsendet kommer att få efter kriget. Möjligheten att till staden förlägga industriföretag med särskilt kvinnlig arbetskraft böra tillvaratagas, ett krav som framgår av den av militärväsendet präglade befolkningsstrukturen, fig. 11.

VI. Bandelen Karlskrona—Bergkvara.

Områdets befolkning ökade fram till 1880, varefter en nedgångsperiod på 20 år inträffade. Sedan järnvägen öppnats för trafik år 1899 hejdades avfolkningen och en period av stillastående inträdde, vilken varade ända till 1935. Mellan 1935 och 1940 kan en markerad nedgång av befolkningstalet iakttagas.

Landsbygdsbefolkningen har avtagit sedan 1880. Dess huvudsakliga utkomställa år 1940 var jordbruket, som gav uppehälle åt 65 procent av invånarna. 18 procent ägnade sig åt industri och hantverk.

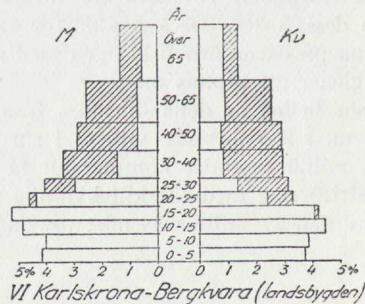
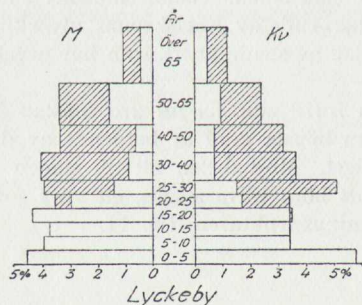
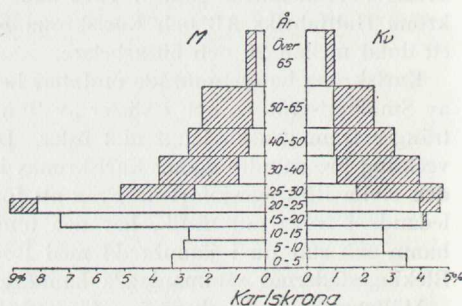
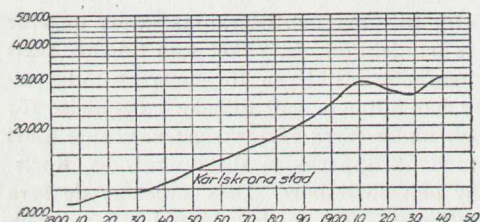
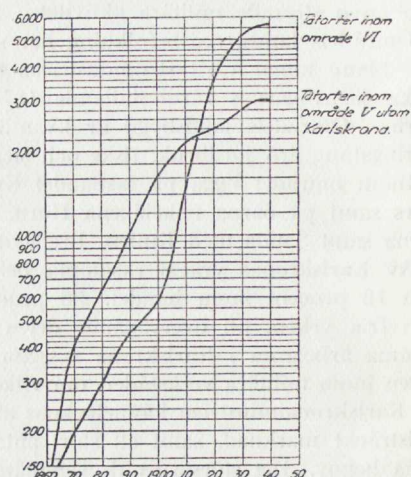
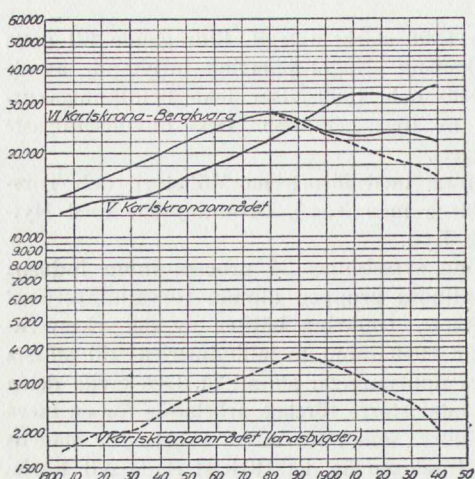


Fig. 11. Befolkningsutveckling 1805—1940 inom Karlskronaområdet, trafikområdet Karlskrona—Bergkvara och Karlskrona stad samt ålders- och könsfördelningen 1940 inom Karlskrona, Lyckeby samt den egentliga landsbygden inom trafikområdet Karlskrona—Bergkvara (för teckenförklaring se fig. 6).

Jordbrukets produktion per individ av jordbruksbefolkningen kan icke sägas vara hög utan håller sig på en ungefär liknande nivå som den i bandelen Karlshamn—Karlskrona. På grund av jordbrukets dominerande ställning och områdets storlek kan det emellertid uppvisa ett stort produktionsöverskott både vad brödsäd och potatis beträffar. Några betydande industriföretag finnas ej på landsbygden. Inga skäl föreligga för antagandet att landsbygdens avfolkning skulle avstanna.

Inom området ligga 8 tätorter. Ojämförligt störst av dem är Lyckeby med 2 239 invånare, vilken kan anses som en förort till Karlskrona. Lyckeby har flera ganska betydande fabriker. Störst är den 1929 startade Sveriges Stärkelseproducenters Förenings förädlingsfabrik med över ett 50-tal arbetare. Ett något mindre arbetarantal har det 1918 startade Anderssons Galvaniserings- och Pressverk. Dessutom finnas 3 företag, vardera sysselsättande 10—15 arbetare. Lyckebyns invånare äro till stor del beroende av arbetsmöjligheter i Karlskrona. Ortens egen industri synes emellertid också vara på framåtgående.

Inom Blekinge ligga vidare de två handelsorterna Jämjöslätt och Fågelmara samt fiskeläget Torhamn. Jämjöslätt, som har 546 invånare, är centrum i den sydöstligaste delen av Blekinge. På senare tid har också en mindre träindustri börjat växa upp inom området. Områdets övriga 4 tätorter, Torsås och Bergkvara samt Söderåkra och Ragnabo äro belägna i Kalmar län.

Torsås och Bergkvara äro södra Kalmarlättnens handelsorter. Under senare årtionden ser det ut som om det vid en järnvägsknutpunkt belägna Torsås skulle konkurrera ut det vid en hamn belägna Bergkvara. I Torsås har ett 1935 grundat företag inom träindustribranschen utvecklats snabbt och har för närvarande omkring 70 arbetare. Bergkvara har den bästa hamnen mellan Kalmar och Karlskrona.

Söderåkra och Ragnabo äro små orter av föga intresse. En stor del av deras befolkning har i folkräkningen hänförs till jordbruket.

Näringslivets behov av breddade banor.

Vid en överblick av de olika trafikområdenas näringsliv får man följande huvudintryck: Befolkningen befinner sig i avtagande och vad landsbygdsbefolkningen beträffar är den hittillsvarande utvecklingen och den nuvarande strukturen sådan, att en mer eller mindre fullständig avfolkning icke är utesluten. Tätorterna ha tidigare utvecklats snabbt, men synas nu i många fall ha slutat att växa. Jordbruket, som nästan överallt är hämmat av för små brukningsdelar, måste betecknas som väl utvecklat på slätterna och i kustlandet i Blekinge. Skogsbruket har goda förutsättningar och utgör ryggraden i näringslivet i inlandet. Industrien är sparsamt företrädd och handeln är huvudsakligen begränsad till hemtrakten. Hittills har näringslivet nödtorftigt rätt sig med de begränsade möjligheter, som de smalspåriga banorna ge. Behovet av godstransporter är icke stort, något som belyses av en granskning av de större posterna i områdenas transportbehov.

De större posterna i trafikområdenas transportbehov.

B a n d e l.	T r a n s p o r t b e h o v.
Halmstad—Ljungby	Skogsprodukter.
Ljungby—Vislanda	Skogsprodukter.
Vislanda—Karlshamn	Skogsprodukter.
Fridaforss	Massaved, pappersmassa, papp, 30 à 40 000 ton.
Svängsta	Finmekaniska industriens och textilfabrikernas material och produktion, AB Halda, AB Urfabriken, Wahlqvistska klädesfabriken, AB Karlshamns Yllefabrik, c:a 5 000 ton.

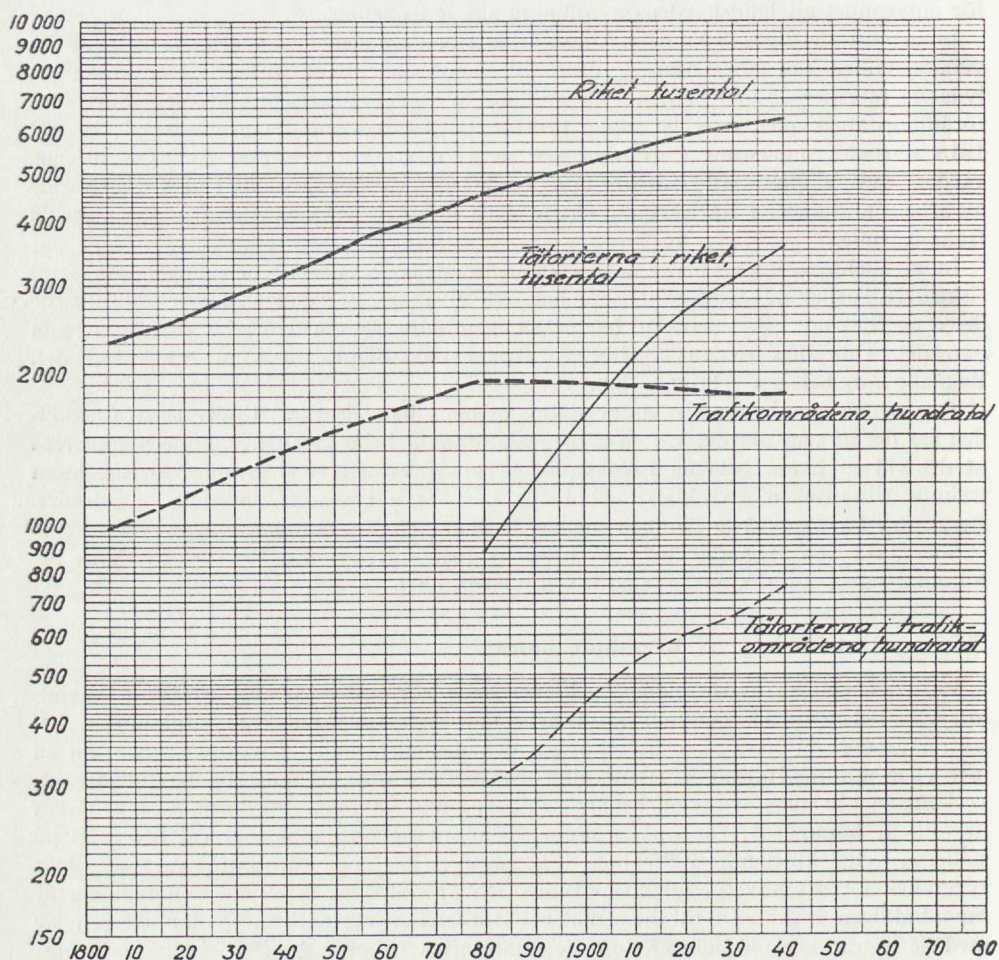


Fig. 12. Den totala befolkningen 1805—1940 och tätortsbefolkningen 1880—1940 i riket (heldragen kurva) och i Blekingenätets trafikområden (streckad kurva).

B a n d e l.	T r a n s p o r t b e h o v.
Asarum	Varor till och från Strömma Bomullsspinneri och Granefors Kopparverk, c:a 5 000 ton.
Karlshamn	Importvaror, främst oljor och stenkol.
Hönshylte—Kvarnamåla	Skogsprodukter.
Växjö—Bredåkra	Skogsprodukter.
Konga	?
Ronneby	Importvaror.
Kristianstad—Sölvesborg	Jordbruksprodukter. Iföverkens produkter och bränslebehov, c:a 40 000 ton.
Sölvesborg—Karlshamn	Jordbruksprodukter.
Karlshamn—Karlskrona	Jordbruksprodukter. Varor till och från Kockums järn- och emaljverk samt Djupafors fabrik och Weltings läderfabrik, c:a 70 000 ton.
Karlskrona—Bergkvara	Jordbruksprodukter.

Sammanfattningsvis kan sägas att befolkningsförhållandena liksom de olika näringsgrenarna visa starkt negativa drag. Det ekonomiskt riktiga synes vara att icke lägga ned kapital i järnvägsförbättringar i ett dylikt näringsliv, detta så vida man icke kan påvisa att de negativa dragen härröra just från de dåliga järnvägarna.

Att påvisa något sådant är mycket svårt på grund av att den ekonomiska forskningen i Sverige så försummats, att vi sakna en regional överblick av det svenska näringslivet och dess utveckling. Dock finns det två sätt att belysa det ifrågavarande förhållandet, dels att jämföra befolkningsutvecklingen i de här diskuterade järnvägsområdena med befolkningsutvecklingen i landet i dess helhet under tiden före och efter järnvägsbyggandet, dels att resonera sig fram till en uppfattning om vad järnvägarnas kvalitet betyder för näringslivet.

På fig. 12 anges folkmängdsutvecklingen från början av 1800-talet fram till 1940 i riket, grov heldragen kurva, och tätorterna i riket, fin heldragen kurva, samt i trafikområdena, grov streckad kurva, och tätorterna inom trafikområdena, fin streckad kurva.

Rikets folkmängd har stigit oavbrutet och järnvägsbyggandet, som började vid mitten av 1800-talet och fortgick till några årtionden in på 1900-talet, märks icke alls i kurvan. Inom trafikområdena steg folkmängden i ungefärlig takt med rikets folkmängdstegring till 1850 då en svag eftersläpning i utvecklingen inträdde, som 1880 blev mycket markerad. Då började t. o. m. en folkminskning. Tätorterna, vilkas folkmängd är någorlunda väl känd först från år 1880, ha inom trafikområdena utvecklats betydligt långsammare än inom riket i dess helhet.

Den tanken ligger mycket nära till hands att den begynnande eftersläpningen mellan 1850 och 1880 berodde på att de ifrågavarande områdena då ännu voro helt utan järnvägar medan dylika byggdes inom andra delar av landet. Man kan icke heller undgå den tanken, att folkminskningen från 1880 berodde på att järnvägarna inom områdena gjordes smalspåriga. Folkminskningen började ungefär samtidigt som den första av de här aktuella järnvägarna invigdes, 1874, och den upphävdes icke av att den ena efter den andra av järnvägarna tillkom under förra seklets senaste decennier. När man sent omsider fick järnvägar, voro de av en sämre klass än landets i övrigt, och den smalare spårvidden gjorde att dessa landsdelar i viss mån isolerades från andra delar av Sverige.

Det är troligt att man väntade med nyanläggningar tills järnvägarna kommo och att man, när man fick klart för sig järnvägarnas art, många gånger sade sig att andra delar av Sverige med bättre förbindelser voro att föredraga vid nygrundandet av före-

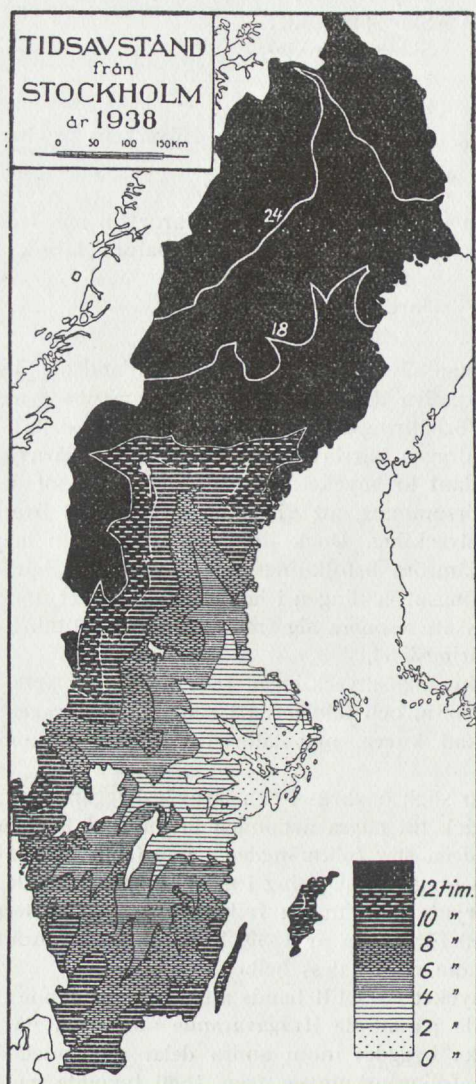


Fig. 13. Restiden från Stockholm till olika delar av landet år 1938.

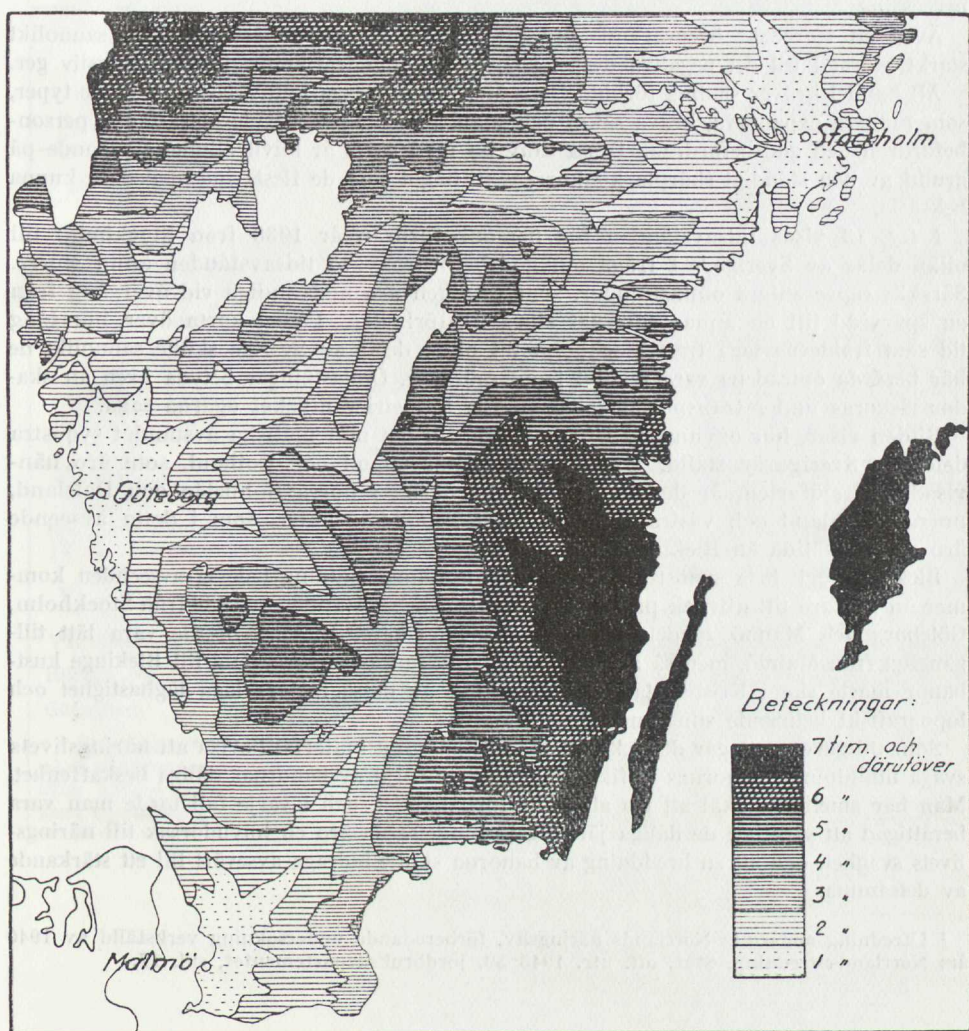


Fig. 14. Tidsavstånd i södra och mellersta Sverige från Stockholm, Göteborg och Malmö år 1939.

tag. Det är troligt att trafikområdena härigenom gingo miste om många företag, som annars skulle ha sökt sig till dem, samt att de företag, som redan förut funnos, kommo i ett ogynnsamt konkurrensläge och därmed hämmades i sin växt. Det är troligt att järnvägarnas brister i dessa delar av Sverige äro en viktig orsak till deras ogynnsamma utveckling.

Även ett teoretiskt övervägande ger till resultat att järnvägarnas brister sannolikt starkt bidragit till det negativa draget i den bild, som trafikområdenas näringsliv ger.

All handel kräver snabba förbindelser. Men även många industrier, särskilt de typer, som numera expandera, kräva säkra och snabba förbindelser både beträffande personbefordran och godsbefordran. Dessa krav ha med varje år blivit alltmer pockande på grund av den ständigt skärpta konkurrensen, något som de flesta industriledare kunna bekräfta.

I fig. 13 visas tidsavstånden för personbefordran år 1938 från Stockholm till olika delar av Sverige.¹ I fråga om godsbefordran äro tidsavstånden ännu större. Särskilt representera omlastningar, som vanligen äro nödvändiga vid övergång från en spårvidd till en annan, mycket stora tidsförluster. På en karta över hur lång tid som frakterna taga från Stockholm till olika delar av Sverige skulle sannolikt de här berörda områdena vara relativt ännu mörkare. Omlastningar betyda även att skador riskeras under transporten, som många industrier mycket ogärna taga.

Bilden visar, hur ogynnsamt i förhållande till det matematiska avståndet sydöstra delen av Sverige är ställd. Om man undantar Öland och Gotland, som äro hänvisade till sjöfarten, är det endast skogsbygderna i norra Bohuslän och Dalsland, norra Värmland och västra Dalarna, glest bebodda trakter, som i detta avseende äro sämre ställda än Blekinge.

Blekinges och hela sydöstra Sveriges ogynnsamma ställning i dessa avseenden kommer än klarare till uttryck på fig. 14, som visar tidsavstånden år 1939 från Stockholm, Göteborg och Malmö, landets tre kommersiella centra. Blekinge borde vara lätt tillgängligt från Malmö, men så är icke fallet på grund av att övergång till Blekinge kustbanor måste ske i Kristianstad och på grund av dessa banors låga tåghastighet och topografiskt betingade slingrande linjeföring.

Som tidigare sagts går det icke att med tillgängligt material bevisa att näringslivets svaga utbildning i banornas trafikområden är en följd av banornas dåliga beskaffenhet. Man har emellertid skäl att tro att så är förhållandet, och i varje fall torde man vara berättigad att säga, att de dåliga järnvägsförbindelserna äro en huvudorsak till näringslivets svaghet, och att en breddning av banorna skulle bidraga avsevärt till ett stärkande av detsamma.

¹ Utredning angående Norrlands näringsliv, förberedande undersökning verkställd av 1940 års Norrlandsutredning, Stat, off. utr. 1943: 39, jordbruksdepartementet, sid. 17.

Tab. 1. De undersökta trafikområdenas areal, folkmängd och boendetäthet på landsbygden.¹

Järnvägsområde	Land-areal km ²	Antal invånare			Tätorts- befolkn. i % av totalbe- folkn.	Boende- täthet på landsbygd inv/km ²
		Hela området	Lands- bygd	Tätorter		
Halmstad—Vislanda— Karlshamn:						
I. Halmstad—Ljungby...	1 093·76	11 770	10 910	860	7·3	10
II. Ljungby—Vislanda....	318·69	3 767	3 310	457	12·1	10·5
III. Vislanda—Karlshamn .	1 125·98	24 381	20 250	4 131	16·9	18
Hönshylte—Kvarnamåla....	165·91	3 695	3 313	382	10·3	20
Växjö—Tingsryd—Bredåkra	987·12	18 071	15 417	2 654	14·7	15·5
Blekinge kustbanor:						
I. Kristianstad—Sölves- borg.....	197·03	9 396	6 987	2 409	25·6	35·5
II. Sölvesborg—Karls- hamn.....	252·89	13 876	10 866	3 010	21·7	43
III. Karlshamn.....	15·68	10 018	—	10 018	100	—
IV. Karlshamn—Karls- krona.....	736·25	30 195	19 493	10 702	35·4	26·5
V. Karlskrona med omgiv- ning.....	53·59	34 659	2 012	32 647	94·2	47·5
VI. Karlskrona—Bergkvara	701·29	22 216	16 954	5 262	23·7	24
Riket.....	410 324·30	6 371 432	2 790 116	3 581 316	56·2	6·8
Götaland.....	86 871·41	3 156 912	1 439 532	1 717 380	54·4	16·6

¹ Siffermaterialet till denna tabell är hämtat ur Folkräkningen 1940, del I. Boendetätheten på Karlskronaområdets landsbygd har ej beräknats genom division med hela områdets areal utan endast med öarnas, vilken uppgår till 42·56 km². Beträffande riktigheten av befolknin-
gens uppdelning på tätorter och landsbygd hänvisas till kommentaren till tabell II.

Tab. 2. Befolkningsutvecklingen 1805—1940 samt

Å r	I Halmstad—Ljunghby			II Ljunghby—Vislanda		
	Lands- bygd	Tät- orter	Hela om- rådet	Lands- bygd	Tät- orter	Hela om- rådet
1805	8 370	—	8 370	3 220	—	3 220
1820	8 990	—	8 990	3 440	—	3 440
1850	12 300	—	12 300	4 785	—	4 785
1870	14 730	—	14 730	5 195	—	5 195
1880	15 220	—	15 220	5 520	—	5 520
1890	14 830	—	14 830	5 210	—	5 210
1900	14 160	150	14 310	4 900	—	4 900
1910	12 810	410	13 220	4 360	150	4 510
1920	12 205	650	12 855	4 085	280	4 365
1930	11 225	970	12 195	3 775	405	4 180
1935	10 495	1 020	11 515	3 575	440	4 015
1940	9 920	1 075	10 995	3 310	455	3 765
Inv. fördelning på huvud-						
grupper av yrken 1940:						
Huvudgrupp I.....	7 794	176	7 970	2 328	119	2 447
” II.....	1 544	313	1 857	559	170	729
” III o. IV....	589	202	791	143	69	212
” V.....	338	74	412	83	33	116
” VI o. VII....	645	95	740	197	66	263
Summa	10 910	860	11 770	3 310	457	3 767

Å r	I Kristianstad—Sölvesb.			II Sölvesborg—Karlshamn			III Karlshamn	
	Lands- bygd	Tät- orter	Hela om- rådet	Lands- bygd	Tät- orter	Hela om- rådet	Enl. Sve- riges off. statistik	Beräk. siff- ror för nuv. stadsomr.
1805	5 490	—	5 490	7 420	—	7 420	3 378	—
1820	6 235	—	6 235	9 515	—	9 515	—	—
1850	7 785	—	7 785	12 930	—	12 930	5 063	—
1870	8 070	—	8 070	14 605	—	14 605	5 546	—
1880	7 925	390	8 315	15 450	—	15 450	6 402	—
1890	7 330	330	7 660	15 135	175	15 310	6 690	c:a 7 000
1890	6 675	540	7 215	14 400	950	15 350	7 091	8 500
1910	6 470	1 325	7 795	13 285	1 300	14 585	7 209	8 800
1920	6 175	2 055	8 230	11 965	2 500	14 465	7 604	9 300
1930	5 990	2 650	8 640	10 970	3 285	14 255	7 487	9 200
1935	5 820	3 160	8 980	10 765	3 550	14 315	8 602	9 700
1940	5 680	3 715	9 395	10 325	3 550	13 875	10 018	10 018
Inv. fördelning på huvud-								
grupper av yrken 1940:								
Huvudgrupp I.....	3 298	182	3 480	4 744	1 189	5 933	337	—
” II.....	2 816	1 662	4 478	3 628	742	4 370	4 561	—
” III o. IV....	359	295	654	1 737	772	2 509	3 378	—
” V.....	151	150	301	208	169	377	1 053	—
” VI o. VII....	363	120	483	549	138	687	689	—
Summa	6 987	2 409	9 396	10 866	3 010	13 876	10 018	—

yrkesstrukturen 1940 inom trafikområdena.

III Vislanda—Karlshamn			Halmstad—Vislanda— Karlshamn			Hönshylte—Kvarna- måla järnväg			Växjö—Tingsryd— Bredåkra järnväg		
Lands- bygd	Tät- orter	Hela om- rådet	Lands- bygd	Tät- orter	Hela om- rådet	Lands- bygd	Tät- orter	Hela om- rådet	Lands- bygd	Tät- orter	Hela om- rådet
15 295	—	15 295	26 885	—	26 885	2 400	—	2 400	13 100	—	13 100
17 300	—	17 300	29 730	—	29 730	2 680	—	2 680	14 495	—	14 495
24 835	—	24 835	41 920	—	41 920	4 250	—	4 250	20 870	—	20 870
28 540	—	28 540	48 465	—	48 465	5 300	—	5 300	24 690	—	24 690
29 950	750	30 700	50 690	750	51 440	5 700	—	5 700	26 110	—	26 110
28 720	1 200	29 920	48 760	1 200	49 960	5 350	—	5 350	24 560	—	24 560
27 135	1 900	29 035	46 195	2 050	48 245	5 000	—	5 000	22 425	690	23 115
25 485	2 250	27 735	42 655	2 810	45 465	4 525	—	4 525	20 190	1 400	21 590
23 755	3 000	26 755	40 045	3 930	43 975	4 100	150	4 250	18 310	2 255	20 565
21 870	3 800	25 670	36 870	5 175	42 045	3 700	280	3 980	16 645	2 760	19 405
21 390	4 150	25 540	35 460	5 610	41 070	3 525	350	3 875	16 200	2 940	19 140
20 080	4 300	24 380	33 310	5 830	39 140	3 315	380	3 695	15 200	2 870	18 070
11 634	591	12 225	21 756	886	22 632	2 450	39	2 489	10 515	372	10 887
5 633	2 385	8 018	7 736	2 868	10 604	395	158	553	2 820	1 209	4 029
1 331	645	1 976	2 063	916	2 979	203	108	311	856	650	1 506
511	219	730	932	326	1 258	58	52	110	364	233	597
1 141	291	1 432	1 983	452	2 435	207	25	232	862	190	1 052
20 250	4 131	24 381	34 470	5 448	39 918	3 313	382	3 695	15 417	2 654	18 071

IV Karlshamn—Karlskrona			V Karlskronaområdet			VI Karlskrona—Bergkvara			Blekinge kustbanor och Karlskrona—Bergkvara		
Lands- bygd	Tät- orter	Hela om- rådet	Lands- bygd	Tät- orter	Hela om- rådet	Lands- bygd	Tät- orter	Hela om- rådet	Lands- bygd	Tät- orter	Hela om- rådet
12 655	770	13 425	1 705	10 600	12 305	14 240	—	14 240	41 510	14 748	56 258
15 180	950	16 130	—	—	—	16 395	—	16 395	47 325	(950)	(48 275)
21 120	1 350	22 470	2 655	14 100	16 755	22 200	—	22 200	66 690	20 513	87 203
23 905	2 200	26 105	3 155	16 870	20 025	26 450	200	26 650	76 185	24 816	101 001
25 280	3 395	28 675	3 450	18 940	22 390	27 770	300	28 070	79 875	29 427	109 302
25 575	4 975	30 550	3 815	21 625	25 440	25 765	450	26 215	77 620	34 245	111 865
25 185	6 360	31 545	3 575	25 625	29 200	23 390	580	23 970	73 225	41 146	114 371
24 515	7 875	32 390	3 190	29 630	32 820	21 575	1 475	23 050	69 035	48 814	117 849
22 565	8 550	31 115	2 810	29 450	32 260	19 895	3 580	23 475	63 410	53 739	117 149
21 180	10 060	31 240	2 535	28 305	30 840	18 315	5 175	23 490	58 990	56 962	115 952
20 725	10 590	31 315	2 325	31 490	33 815	17 715	5 510	23 225	57 350	62 902	120 252
19 495	10 700	30 195	2 010	32 650	34 660	16 525	5 685	22 210	54 035	66 318	120 353
9 280	923	10 203	831	1 126	1 957	10 602	753	11 355	28 755	4 510	33 265
6 388	6 039	12 427	825	13 441	14 266	3 101	2 105	5 206	16 758	28 550	45 308
1 989	2 139	4 128	159	5 820	5 979	1 308	1 350	2 658	5 552	13 754	19 306
684	809	1 493	91	10 469	10 560	474	599	1 073	1 608	13 249	14 857
1 152	792	1 944	106	1 791	1 897	1 469	455	1 974	3 639	3 985	7 624
19 493	10 702	30 195	2 012	32 647	34 659	16 954	5 262	22 216	56 312	64 048	120 360

Tabell 2 (forts.)

Summa av järnvägarna: Halmstad—Karlshamn,
Blekinge kustbanor,
Karlskrona—Bergkvara,
Hönshylte—Kvarnamåla och
Växjö—Bredåkra.

År	Landsbygd	Tätorter	Hela området
1805.....	83 895	14 748	98 643
1820.....	94 230	(950)	(95 180)
1850.....	133 730	20 513	154 243
1870.....	154 640	24 816	179 456
1880.....	162 375	30 177	192 552
1890.....	156 290	35 445	191 735
1900.....	146 845	43 886	190 731
1910.....	136 405	53 024	189 429
1920.....	125 865	60 074	185 939
1930.....	116 205	65 177	181 382
1935.....	112 535	71 802	184 337
1940.....	105 860	75 398	181 258

Anm. till tab. 2.

Sifferuppgifterna i tab. 2 ha vad befolkningsutvecklingen beträffar beräknats med hjälp av ett av W. William-Olsson upplagt kortregister med uppgiftskort för varje kommun i Sverige. På dessa kort äro kurvor inlagda över befolkningens utveckling kommunvis, såväl på landsbygden som i tätorterna. Då den officiella statistiken före 1930 i allmänhet endast anger kommunernas hela befolkning ha såväl tätorts- som landsbygdsbefolkning måst uppskattas, före 1920 i huvudsak utan någon ledning av officiella sifferuppgifter. De här anförda siffrorna kunna därför ej alls göra anspråk på exakthet. I fall, där uppskattningen mött särskilt stora svårigheter och resultatet kan misstänkas vara behäftat med en avsevärd felprocent, har detta utmärkts med ett kors för vederbörande siffra.

I flera fall har den officiella statistikens tätortsredovisning synts oriktig, vilket kommer till uttryck i de divergenser mellan de uppskattade och officiella talen för befolkningens fördelning på landsbygd och tätorter 1940, som framgå av tabellerna 1 och 2.

Vid järnvägen Halmstad—Vislanda—Karlshamn, område I, skiljer sig till att börja med hela områdets uppskattade befolkningstal från det i tab. 1 angivna. Detta beror på att en stor del av befolkningen i Snöstorps kommun är att anse som förortsbefolkning till Halmstad, varför den ur trafikområdessynpunkt rätteligen bör räknas dit. Däremot är avvikelser i fråga om den uppskattade tätortsbefolkningen inom samma område beroende på att man i 1940 års folkräkning ej medtagit den lilla tätorten Simlångsdalen i Breareds socken i Halland. Vid samma järnvägs III:e trafikområde har tätortsbefolkningen uppskattats något högre än i den officiella statistiken på grund av att Ryds municipalsamhälles administrativa areal är så liten, att den sannolikt icke motsvarar samhällets geografiska areal. Ett liknande förhållande i fråga om Torsås municipalsamhälle har förorsakat divergenser i fråga om tätortsredovisningen i Blekinge kustbanors IV:e trafikområde.

Vid järnvägen Växjö—Tingsryd—Bredåkra har också tätorternas folkmängd uppskattats till ett något högre tal än vad den officiella statistiken anger, då tätorten Kongas befolkningstal tydligen är högre i verkligheten än vad folkräkningen anger. Liknande är förhållandet med trafikområdena I och II av Blekinge kustbanor, där Bromöllas befolkning och Mörrums kommuns tätortsbefolkning ävenledes uppskattats något högre än vad folkräkningen anger.

Sifferuppgifterna för befolkningens yrkesfördelning ha samtliga hämtats ur folkräkningen 1940, del III.

Tab. 3. Den areella

	Järnvägen Halmstad—Vislanda—Karlshamn			
	I		II	III
	Halmstad—Ljungby		Ljungby—Vislanda	Vislanda-Karlshamn
	Snöstorps kommun	Skogsbygds-kommunerna		
Jordbruksbefolkning 1940.....	1 170	6 800	2 447	12 217
Åker, har 1937.....	3 346	8 467	3 940	16 757
Åker, har 1943.....	3 513	8 745	3 852	16 110
Äng, har 1937.....	158	4 951	1 725	4 420
Skogsmark, har 1937.....	2 307	51 730	18 535	72 614
Reducerad jordbruksareal, har 1937	3 375	9 328	4 277	17 503
Nötkreatursenheter, 1937.....	3 411	12 668	4 716	19 748
Antal brukningsdelar, 1937.....	255	1 787	597	3 165
Beräknad produktion:				
Skördeenheter från odlad jord....	5 760 000	12 660 000	5 330 000	24 070 000
därav brödsäd.....	1 150 000	1 700 000	680 000	3 970 000
potatis.....	645 000	1 975 000	750 000	4 310 000
Skogstillväxt, m ³	5 670	96 300	35 700	202 200
Per person av jordbruksbefolkn.:				
Reducerad jordbruksareal.....	2.9	1.4	1.7	1.4
Nötkreatursenheter.....	2.9	1.9	1.9	1.6
Skördeenheter från odlad jord....	4 920	1 860	2 180	1 970
Skogstillväxt, m ³	4.8	14.2	14.6	16.5
Per brukningsdel:				
Reducerad jordbruksareal.....	13.23	5.22	7.16	5.53
Nötkreatursenheter.....	13.4	7.1	7.9	6.2
Skördeenheter från odlad jord....	22 600	7 100	8 930	7 600
Skogstillväxt, m ³	22.2	53.9	59.7	63.9
Beräknad konsumtion kg:				
av brödsäd.....	280 000	1 115 000	455 000	2 870 000
av potatis.....	400 000	1 600 000	650 000	4 050 000
Beräknat produktionsöverskott (+) eller underskott (—), kg:				
av brödsäd.....	+ 870 000	+ 585 000	+ 225 000	+ 1 100 000
av potatis.....	+ 2 200 000	+ 6 300 000	+ 2 350 000	+ 13 200 000

Anm. till tab. 3.

Siffermaterialet till tabell 3 har vad jordbruksbefolkningen beträffar tagits ur 1940 års folkräkning, del III. I allmänhet kan man antaga att jordbruksbefolkning och av folkräkningen redovisad befolkning inom huvudgrupp I äro identiska utom för områden med stor fiskarbefolkning. För trafikområde II av Blekinge kustbanor har jordbruksbefolkningen beräknats genom att från områdets sammanlagda befolkning inom huvudgrupp I draga samtliga till denna huvudgrupp förda invånare i fiskelägena Hörvik, Hanö, Nordersund och Hällevik. För Karlskronaområdets landsbygd har det icke ansetts möjligt att avgöra huru stor del av invånarna, som skola anses som jordbruksbefolkning.

Beträffande jordbruket ha samtliga arealuppgifter med undantag för uppgifterna om åkerarealen 1943 tagits ur 1937 års jordbruksräkning. Ur samma källa ha också uppgifterna om antalet husdjur och brukningsdelar tagits. Att 1937 års jordbruksräkning föredragits framför senare källor beror på att dessa senare undersökningar äro mindre fullständigt utförda. Särskilt beträffande landsdelar med många små brukningsdelar redovisa 1943 års siffror en alltför liten brukad areal, då medel saknats till att indriva uppgifter från alla småbrukare. 1943 års arealsiffror ha emellertid medtagits för jämförelsens skull, då de kunna säga något i de fall, då vederbörande områdes åkerareal utökats. Däremot torde man icke i de fall, där de utvisa en minskning av åkerarealen, kunna sluta sig till att detta verkligen varit fallet.

produktionen.

Hönshylte— Kvarnamåla järnväg	Växjö—Tings- ryd—Bred- åkra järnväg	Blekinge kustbanor och Karlskrona—Bergkvara				
		I Kristianstad —Sölvesborg	II Sölvesborg— Karlshamn	IV Karlshamn— Karlskrona	V Karlskrona- området	VI Karlskrona —Bergkvara
2 489	10 887	3 840	4 986	10 203	—	11 335
2 389	16 501	10 197	11 201	15 421	903	18 922
2 352	15 864	10 414	11 011	14 826	788	—
1 023	7 291	2 962	1 115	2 318	889	5 908
12 251	65 274	4 723	10 478	44 797	418	32 832
2 562	17 640	10 770	11 474	15 902	1 049	20 063
3 282	19 356	8 706	9 990	17 974	1 459	21 550
630	2 620	690	958	1 843	401	2 232
3 730 000	23 790 000	19 280 000	24 150 000	28 990 000	1 880 000	34 990 000
570 000	3 675 000	6 430 000	4 830 000	6 025 000	250 000	7 860 000
690 000	3 970 000	2 080 000	9 000 000	5 520 000	750 000	9 910 000
25 950	143 000	18 700	33 200	130 000	1 000	78 900
1·0	1·6	3·1	2·3	1·6	—	1·8
1·3	1·8	2·5	2·0	1·8	—	1·9
1 500	2 190	5 540	4 840	2 840	—	3 080
10·4	13·1	5·4	6·7	12·8	—	7·0
4·06	6·73	15·61	12·0	8·63	2·61	8·99
5·2	7·4	12·6	10·4	9·8	3·64	9·6
5 920	9 100	27 900	25 200	15 700	4 700	15 700
41·1	54·5	27·1	34·7	70·7	2·5	35·4
450 000	2 160 000	1 070 000	1 680 000	13 330 000	3 100 000	2 550 000
640 000	3 050 000	1 480 000	2 340 000	14 520 000	3 500 000	3 540 000
+ 120 000	+ 1 515 000	+ 5 360 000	+ 3 150 000	+ 2 695 000	— 2 850 000	+ 5 310 000
+ 2 120 000	+ 15 830 000	+ 6 840 000	+ 33 660 000	+ 17 540 000	— 500 000	+ 36 100 000

¹ För Karlshamn har konsumtionen beräknats till 850 000 kg brödsäd och 960 000 kg potatis.

Jordbrukets produktion har beräknats genom att multiplicera den år 1937 besädda arealen med ett årsmedeltal för avkastningen i kg per hektar, beräknat efter uppgifter i »Jordbruk och Boskapsskötsel» över årsskördarna per hektar under åren 1934, 1935, 1936, 1937, 1940, 1941 och 1942. Berättelserna över jordbruk och boskapsskötsel äro ej utgivna för åren 1938 och 1939. Genom att åren 1940 och 1941 givit så ovanligt låga skördar, torde det beräknade produktions-talet ligga i underkant.

De konsumtionsberäkningar, som utförts för att bestämma om jordbruksproduktionen läm-nar något överskott, äro grundade dels på uppgifter om befolkningens fördelning på olika ål-dersgrupper inom trafikområdena, dels på socialstyrelsens undersökningar av hushållsvanor (Soc. Medd. 1934: 12 och 1936: 5). Av socialstyrelsen senare utförda undersökningar ha ej an-litats, då de avspeglar krisförhållanden. Vid konsumtionsberäkningar har här antagits, att upp-gifterna om konsumtionsvaror bland arbetare och lägre tjänstemän i rikets städer och tät-orter äro representativa för de här föreliggande trafikområdenas tätortsbefolkning. Likaledes har förutsatts att landsbygdens konsumtion representativt återspeglas av siffrorna för social-gruppen »större småbrukare» i södra Sverige. Av det ovan sagda framgår att beräkningarna av såväl produktion som konsumtion endast kunna betraktas som grova överslag.

*Bilaga 2.***Trafikomfattningen på Blekingenätets järnvägar.**

För att belysa Blekingejärnvägarnas betydelse har det ansetts önskvärt att på ett överskådligt sätt redogöra för trafikens omfattning och fördelning på de olika linjerna under något år med normala trafikuppgifter. Tyvärr finnas statistiska data om trafiken på flera av nätets järnvägar icke tillgängliga för tidigare år än 1939. Redan detta år hade emellertid trafiken rönt inverkan av de inträdda krisförhållandena, så att trafiken hade större omfattning och delvis annorlunda fördelning på de olika linjerna än som normalt brukar vara fallet. I brist på siffror från något lämpligare år har dock år 1939 fått läggas till grund för bedömningen av trafikomfattningen. En annan och för här föreliggande syfte mycket beklaglig brist i primärmaterialet är att uppgifter om godstrafikens fördelning på olika varuslag helt saknas för nämnda år.

Resultatet av den statistiska bearbetningen av sifferuppgifterna har åskådliggjorts på ett antal kartogram, vilka här bifogas. I det följande lämnas en beskrivning av dessa.

1. *Persontrafiken.* I fig. 15 angives antalet resande sammanlagt till och från de olika stationerna vid Blekingenätets järnvägar genom cirklar, vars ytor äro direkt proportionella mot antalet resande. De cirklar, som markera föreningsstationer mellan nätets olika linjer, upptaga resandetrafiken med samtliga anslutande linjer av samma spårvidd. Cirklarna för föreningsstationer med linjer av annan spårvidd upptaga emellertid endast trafiken på Blekingenätets linjer.

Städernas resandetrafik dominerade och varierade mellan högst 220 000 (Karlshamn) och lägst 40 000 (Halmstad) resande. Det må nämnas att av Karlshamns trafik 30 procent berörde linjen Karlshamn—Vislanda. Av Ronnebys trafik berörde omkring 25 procent linjen Bredåkra—Växjö. Landsbygdsstationernas trafik kunde självfallet icke mäta sig med städernas, men i fråga om linjen Karlskrona—Kristianstad kunde de dock uppvisa en så hög siffra som i genomsnitt 24 000 resande. Vid linjerna Karlshamn—Vislanda och Bredåkra—Växjö uppnådde landsbygdsstationerna i medeltal 11 000 à 12 000 resande. Motsvarande siffror för linjerna Vislanda—Halmstad och Gullberna—Torsås voro respektive 7 000 och 6 000.

Figur 16 återgiver persontrafikens omfattning i form av antalet personkilometer pr bankilometer eller med andra ord antalet resor, som företagits över en viss kilometersträcka. Trafikens storlek representeras av ett band, vars bredd är direkt proportionell mot antalet resor (personkilometer) över ifrågavarande punkt. Det framgår omedelbart av kartogrammet, att linjen Karlskrona—Kristianstad hade den starkaste persontrafik, som överhuvud taget förekom på Blekingenätet. Trafikbelastningen uppgick till maximalt 267 000 resor på sträckan närmast Kristianstad och sjönk ingestädes under 147 000. Den genomsnittliga belastningen uppgick till omkring 180 000 resor. Linjen kunde därmed i fråga om persontrafik likställas med så betydande normalspåriga järnvägar som linjerna Krylbo—Rättvik och Varberg—Borås—Herrljunga och den hade större belastning än exempelvis de normalspåriga linjerna Borås—Älvesta, Kalmar—Nässjö, Karlskrona—Växjö, Nässjö—Oskarshamn m. fl. Linjen Karlshamn—Vislanda hade i medeltal 45 000 resor pr kilometer med en största belastning av omkring 65 000 resor närmast Karlshamn. Linjen Bredåkra—Växjö uppnådde i stort sett samma

*Persontrafiken på Blekingenätets järnvägar år 1939.
Antalet resor sammanlagt från och till de olika stationerna.
Trafikens omfattning är direkt proportionell mot cirkelns yta.*

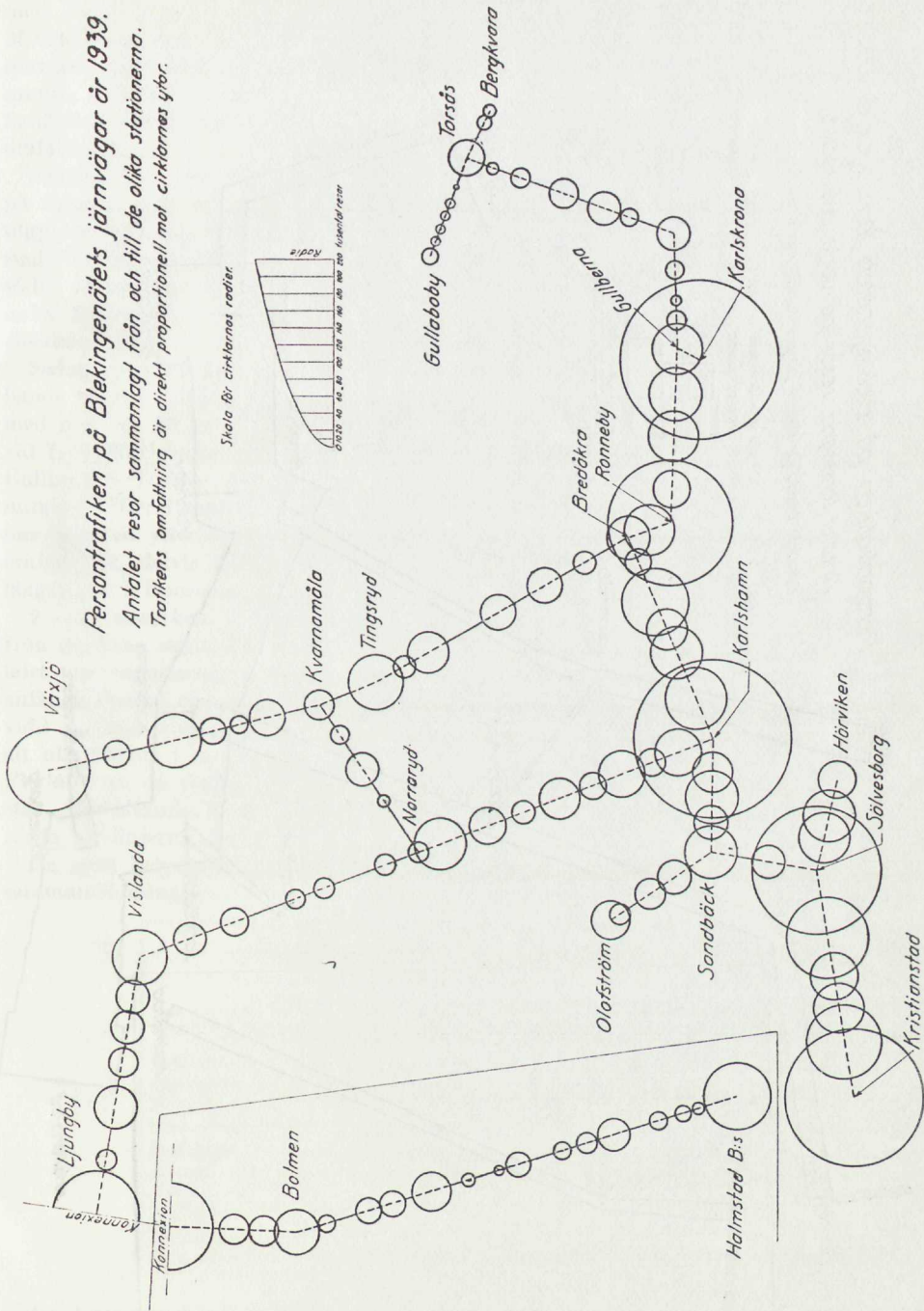


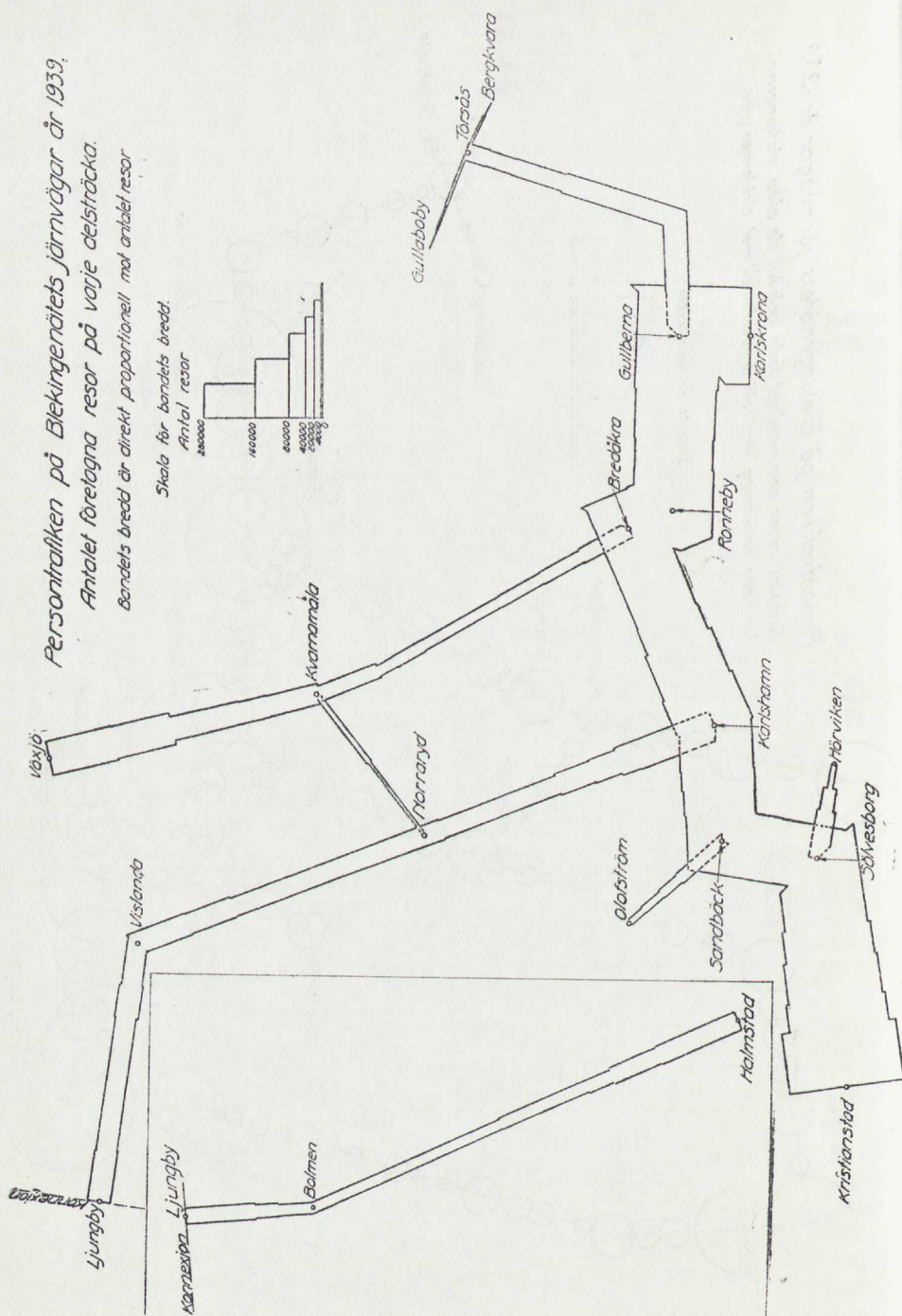
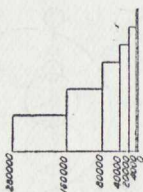
Fig. 15.

Persontrafiken på Blekingenällets järnvägar år 1939.

Antalet förelagda resor på varje delsträcka.

Bandets bredd är direkt proportionell mot antalet resor.

Skala för bandets bredd
Antal resor



genomsnittliga belastningsstorlek med maximum på sträckan närmast söder om Växjö med något mer än 80 000 resor. Linjen Vislanda—Halmstad uppvisade i medeltal 35 000 resor med största belastning närmast öster om Ljungby med 50 000 resor och närmast Halmstad med 45 000 resor. Linjen Gullberna—Torsås hade en trafik av samma storleksordning som sistnämnda tre linjer. Sidolinjerna Sölvesborg—Hörviken, Sandbäck—Olofström och Norraryd—Kvarnamåla hade en ganska obetydlig trafik-omfattning.

Samtrafiken med angränsande linjer av annan spårvidd har icke särskilt utmärkt på figuren, men densamma var störst över Kristianstad, där antalet övergångsresande utgjorde omkring 100 000 eller 40 procent av hela trafikbelastningen närmast Kristianstad. Övergångstrafiken i Vislanda mellan linjen Karlshamn—Vislanda—Halmstad och södra stambanan uppgick till cirka 60 000. I Växjö stannade övergångstrafiken vid cirka 30 000 resor. Samma omfattning hade övergångstrafiken i Torsås och Gullberna (Karlskrona).

Sedan år 1939 har persontrafiken kraftigt stegrats. På de till f. d. Blekinge kustbanor hörande linjerna ökade antalet personkilometer från nämnda år t. o. m. år 1941 med mer än 50 procent, en procentuell ökning, som i det närmaste uppnåddes även vid f. d. Karlshamn—Vislanda—Bolmens järnväg och Östra Blekinge järnväg (linjen Gullberna—Torsås—Bergkvara). Vid Halmstad—Bolmens järnväg var ökningen mindre. Efter förstatligandet av huvudparten av nämnda linjer under åren 1941—1943 har trafiken ytterligare stegrats. Det kan nämnas att turisttrafiken fått en allt större omfattning, delvis tack vare att Reso och Svenska turistföreningen ordnat fritidsanläggningar i Ronnebybrunn respektive Tjärö, öster om Karlshamn.

2. *Godstrafiken.* I figur 17 åskådliggöres storleken av vagnslastgodstrafiken till och från de olika stationerna genom cirklar, vilkas ytor äro direkt proportionella mot antalet ton vagnslastgods. Det avsända godset markeras genom en vit cirkelsektor, det anlända genom en streckad. Cirklarna för anslutningsstationer till linjer av annan spårvidd upptaga endast trafiken till och från Blekingenätets linjer. Av figuren framgår att olikheterna i trafikomfattningen på de olika stationerna äro starkt framträdande. Flertalet av de starkast trafikerade stationerna ligga vid linjen Karlskrona—Kristianstad. Beträffande Karlshamn och Ronnebyorten äro dessa stationer även direkt berörda av linjerna Karlshamn—Vislanda respektive Ronneby—Bredåkra—Växjö.

De mest betydande stationernas trafik av vagnslastgods år 1939 angives i följande sammanställning.

Station	Avsant	Anlänt	Summa ton
	vagnslastgods ton		
Karlshamn	87 000	77 000	164 000
Bromölla	38 000	68 000	106 000
Ronnebyredd	75 000	22 000	97 000
Sölvesborg	63 000	14 000	77 000
Kallinge	14 000	45 000	59 000
Konga	23 000	33 000	56 000
Karlskrona	10 000	19 000	29 000
Fridafors	10 000	14 000	24 000
Halmstad	13 000	10 000	23 000
Ronneby	6 000	16 000	22 000

Av Karlshamns trafik berörde 65 procent linjen Karlskrona—Kristianstad och 35 procent linjen Karlshamn—Vislanda. Av trafiken till och från Ronnebyredd hänförde sig 55 procent till linjen Karlskrona—Kristianstad, varav huvuddelen till statio-

Godstrafiken på Blekingenätets järnvägar år 1939.

Transporterat vagnslastgods på varje delsträcka.

Bandets bredd är direkt proportionell mot mängden vagnslastgods. Det inre bandet markerar den del av godset, som omlastats till eller från järnväg med annan spårvidd.

Skala för bandets bredd.

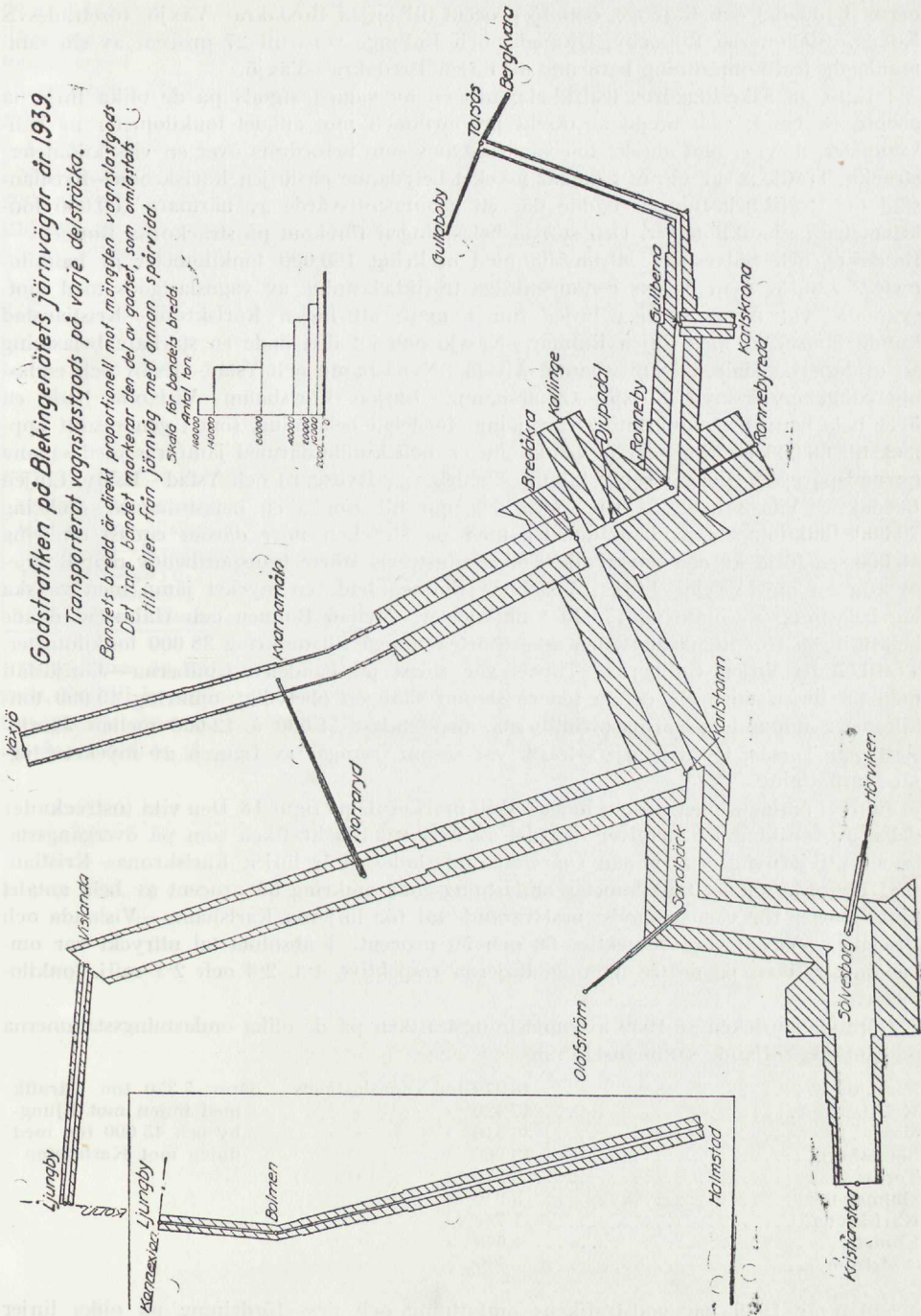
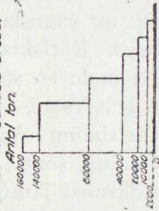


Fig. 18.

nera Djupadal och Kallinge, och 45 procent till linjen Bredåkra—Växjö, företrädesvis Konga. Stationerna Ronneby, Djupadal och Kallinge voro till 27 procent av sin sammanlagda trafikomfattning beroende av linjen Bredåkra—Växjö.

I figur 18 åskådliggöres trafikbelastningen av vagnslastgoods på de olika linjerna genom ett band, vars bredd är direkt proportionell mot antalet tonkilometer pr bankilometer, d. v. s. mot antalet ton vagnslastgoods som befördrats över en viss kilometersträcka. Trafiken var såsom framgår mycket betydande på linjen Karlskrona—Kristianstad och trafikbelastningen nådde där ett genomsnittsvärde av närmare 100 000 tonkilometer pr bankilometer. Den största belastningen förekom på sträckorna Ronneby—Bredåkra och Sölvesborg—Bromölla med omkring 160 000 tonkilometer pr bankilometer. Jämför man linjens genomsnittliga trafikbelastning av vagnslastgoods med motsvarande vid normalspåriga linjer finner man, att linjen Karlskrona—Kristianstad kunde jämföras med linjen Kalmar—Nässjö och att den hade en starkare belastning än exempelvis Malmö—Simrishamn, Älvsjö—Nynäshamn och Ystad—Eslöv och endast obetydligt underskred Nässjö—Oskarshamn. Linjen Karlshamn—Vislanda hade en över hela bandelen anmärkningsvärt jämnt fördelad belastning, som i genomsnitt uppgick till 60 000 tonkilometer pr bankilometer, och kunde därmed jämföras med sådana normalspåriga järnvägar som Malmö—Trelleborg—Rydsgård och Ystad—Eslöv. Linjen Bredåkra—Växjö hade på sin södra del upp till Konga en belastning av omkring 70 000 tonkilometer pr bankilometer men på sträckan norr därom endast omkring 40 000, en följd av den dåvarande Kongaindustriens större transportbehov mot Ronnebyredd än mot Växjö. Linjen Vislanda—Bolmen hade en mycket jämn men ganska låg belastning av omkring 17 000 tonkilometer. Mellan Bolmen och Halmstad ökade belastningen för att närmast den senare orten uppgå till omkring 28 000 tonkilometer. Trafiken på linjen Gullberna—Torsås var störst på bandelen Gullberna—Jämjöslätt men på linjen norr om denna senare station skäligen obetydlig; omkring 40 000 tonkilometer uppnåddes närmast Gullberna men endast 11 000 å 12 000 mellan Jämjöslätt och Torsås. Övriga linjers trafik var såsom framgår av figuren av mycket blygsam omfattning.

Jämväl omlastningstrafiken har särskilt markerats på figur 18. Den vita (ostreckade) delen av trafikbandet återger den del av hela vagnslasttrafiken som på övergångsstationer till järnvägar av annan spårvidd omlastades. För linjen Karlskrona—Kristianstad utgjorde antalet tonkilometer omlastningsgoods omkring 36 procent av hela antalet tonkilometer för vagnslastgoods; motsvarande tal för linjerna Karlshamn—Vislanda och Bredåkra—Växjö voro respektive 60 och 59 procent. I absoluta tal uttryckt var omlastningstrafiken på de tre nämnda linjerna respektive 4·3, 2·8 och 2·5 milj. tonkilometer.

Rörande storleken år 1939 av omlastningstrafiken på de olika omlastningsstationerna må anföras följande sammanställning.

Vislanda.....	48 370 ton vagnslastgoods	därav 5 370 ton i trafik
Kristianstad.....	47 420 ” ”	med linjen mot Ljung-
Växjö.....	36 610 ” ”	by och 45 000 ton med
Sölvesborg.....	13 960 ” ”	linjen mot Karlshamn
Torsås.....	8 370 ” ”	
Halmstad.....	5 940 ” ”	
Karlskrona.....	1 740 ” ”	
Ljungby.....	1 660 ” ”	
Olofström.....	820 ” ”	

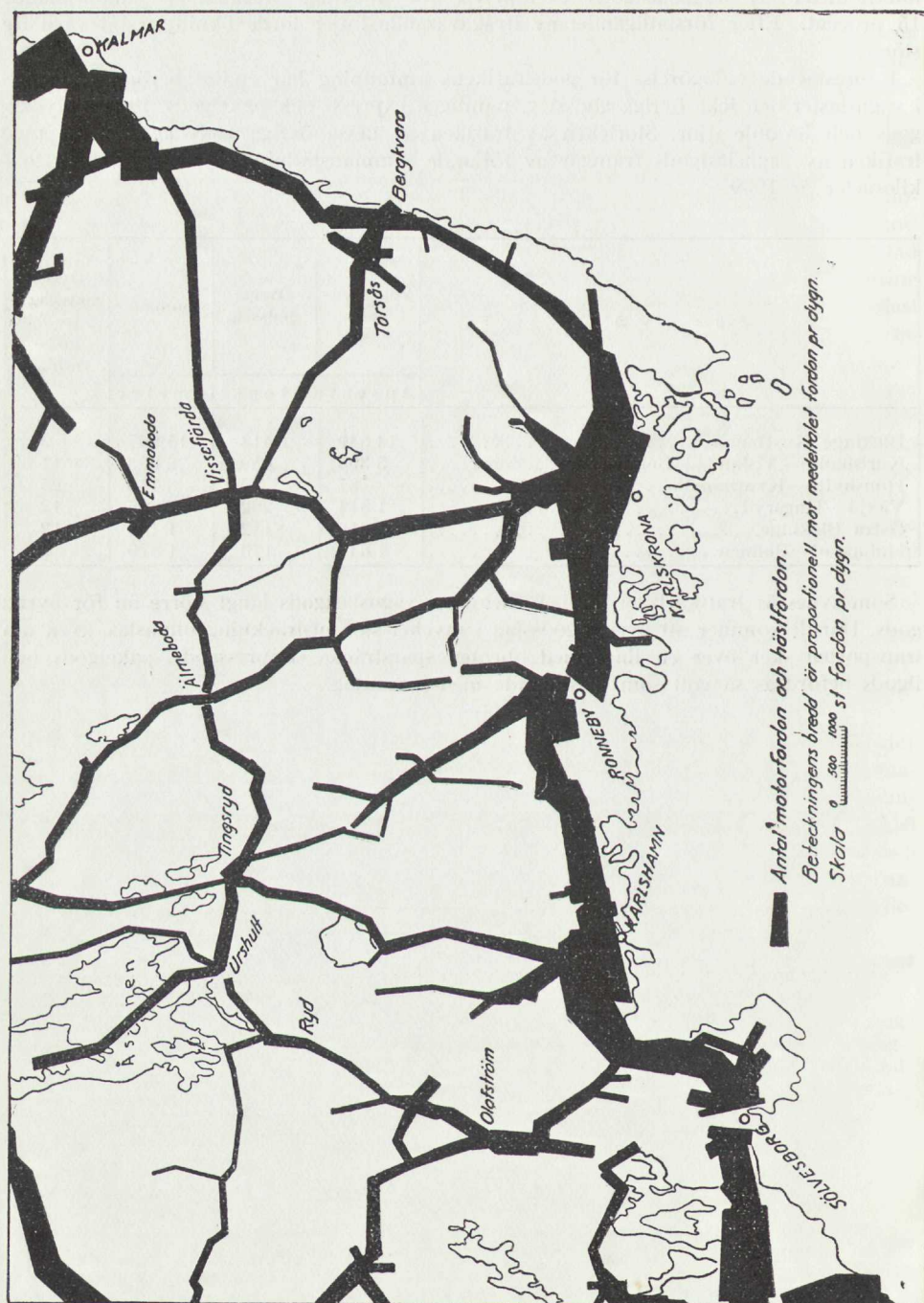
Sedan år 1939 har godstrafikens omfattning och dess fördelning på olika linjer undergått betydande förändringar. Sålunda kan man för de följande åren konstatera en stegring av trafikvolymen. Intill dess att Blekingenätets linjer införlivats med statens järnvägar, kan trafikökningen med ledning av befintlig statistik direkt utläsas. För

de år linjerna varit i statens järnvägars ägo saknas emellertid uppgifter om de särskilda linjernas trafikomfattning. T. o. m. år 1941 utgjorde emellertid ökningen av antalet tonkilometer av vagnslastgods exempelvis för Blekinge kustbanors vidkommande 15 procent. Efter förstatligandet av ifrågavarande linjer torde ökningen ha varit än större.

I förestående redogörelse för godstrafikens omfattning har endast berörts fraktgods i vagnslaster och icke övriga godsslag, nämligen express- och paketgods, ilgods, styckegods och levande djur. Storleken av trafiken av dessa övriga godsslag jämfört med trafiken av vagnslastgods framgår av följande sammanställning, avseende antalet tonkilometer år 1939.

J ä r n v ä g	Vagnslastgods	Övriga godsslag	Summa	Övriga godsslag i % av hela gods- trafiken
	tusental tonkilometer			
Blekinge Kustbanor.....	14 549	1 418	15 967	9
Karlshamn—Vislanda—Bolmen.....	5 395	659	6 053	11
Hönshylte—Kvarnamåla.....	87	29	116	25
Växjö—Tingsryd.....	1 814	282	2 096	13
Östra Blekinge.....	1 016	142	1 158	12
Halmstad—Bolmen.....	1 649	170	1 819	9

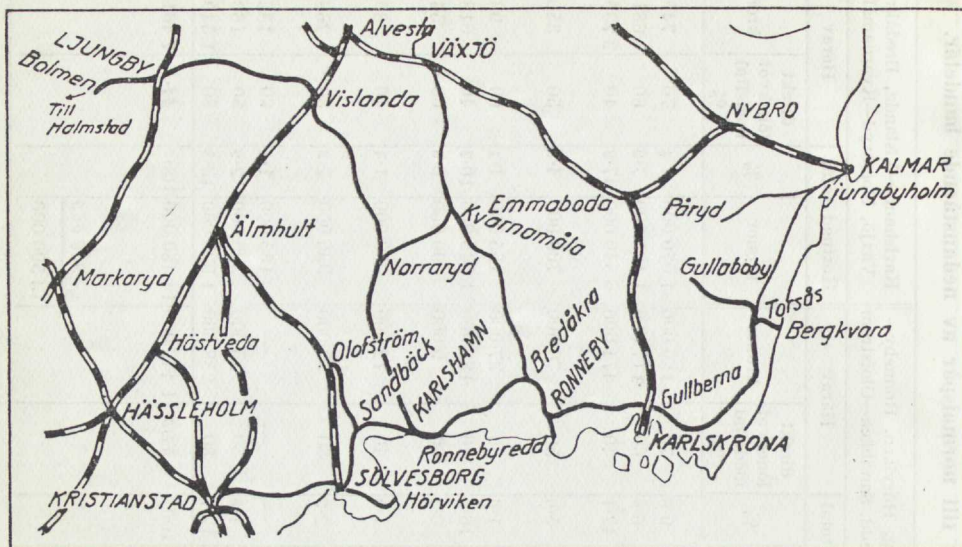
Som synes är trafikarbetet för befordring av vagnslastgods långt större än för övrigt gods. Därtill kommer att övriga godsslag i mycket stor utsträckning omlastas, även om transporten sker över en linje med obruten spårsträcka. Expressgods, paketgods och ilgods befordras så gott som uteslutande med persontåg.



Översikt över arbetslönernas andel i totalkostnaderna för breddning till normalspår av nedanstående bandelar.

Arbetsgrupper	Kristianstad—Karlskrona med alt. över Hammarlund				Sölvesborg, Hörviken, Ronneby— Ronnebyredd, Sandbäck—Olofström				Karlshamn—Vislanda, Bredåkra— Växjö, Norraryd—Kvarnåla			
	Kostnad total		Härv		Kostnad total		Härv		Kostnad total		Härv	
	kronor	%	direkt lönkvot medeltal %	kronor	kronor	%	direkt lönkvot medeltal %	kronor	kronor	%	direkt lönkvot medeltal %	kronor
Terrassering	2 200 000	13·7	70	1 540 000	270 000	9·6	70	189 000	1 070 000	7·4	70	749 000
Ballastering	1 110 000	6·9	60	666 000	195 000	6·9	60	117 000	1 135 000	7·9	60	681 000
Spåröverbyggnad och växelförregling ..	7 025 000	43·8	40	2 808 000	1 185 000	42·1	40	474 000	6 840 000	47·2	40	2 736 000
Diverse bangårdsanordningar och hus- byggnader	750 000	4·7	50	375 000	140 000	5·0	50	70 000	700 000	4·8	50	350 000
Vägforsningar i plan och vägomlägg- ningar	120 000	0·8	60	72 000	45 000	1·8	60	27 000	155 000	1·1	60	93 000
Broar, vägportar, vägbroar och trummor	1 735 000	10·8	40	696 000	465 000	16·5	40	186 000	1 545 000	10·7	40	618 000
Stängsel	70 000	0·4	60	42 000	15 000	0·5	60	9 000	90 000	0·6	60	54 000
Telegraf- och telefonledningar och linje- signaler	160 000	1·0	40	64 000	30 000	1·0	40	12 000	200 000	1·4	40	80 000
Uppbrytning av nuvarande spår, inklu- sive transport	235 000	1·5	80	192 000	65 000	2·3	80	52 000	335 000	2·3	80	268 000
Utläggning av en tredje skena under ombyggnad	120 000	0·8	80	96 000	—	—	—	—	165 000	1·1	80	132 000
Diverse arbeten	580 000	3·6	50	290 000	50 000	1·8	50	25 000	320 000	2·2	50	160 000
Administration m. m.	1 935 000	12·0	80	1 544 000	360 000	12·7	80	288 000	1 925 000	13·3	80	1 540 000
Summa	16 040 000	100	52·3	8 385 000	2 815 000	100	51·5	1 449 000	14 480 000	100	51·5	7 461 000
Avgår:												
Värdet av den genom ombyggnad fri- gjorda spårmaterielen	890 000				215 000				980 000			
Summa kronor	15 150 000				2 600 000				13 500 000			

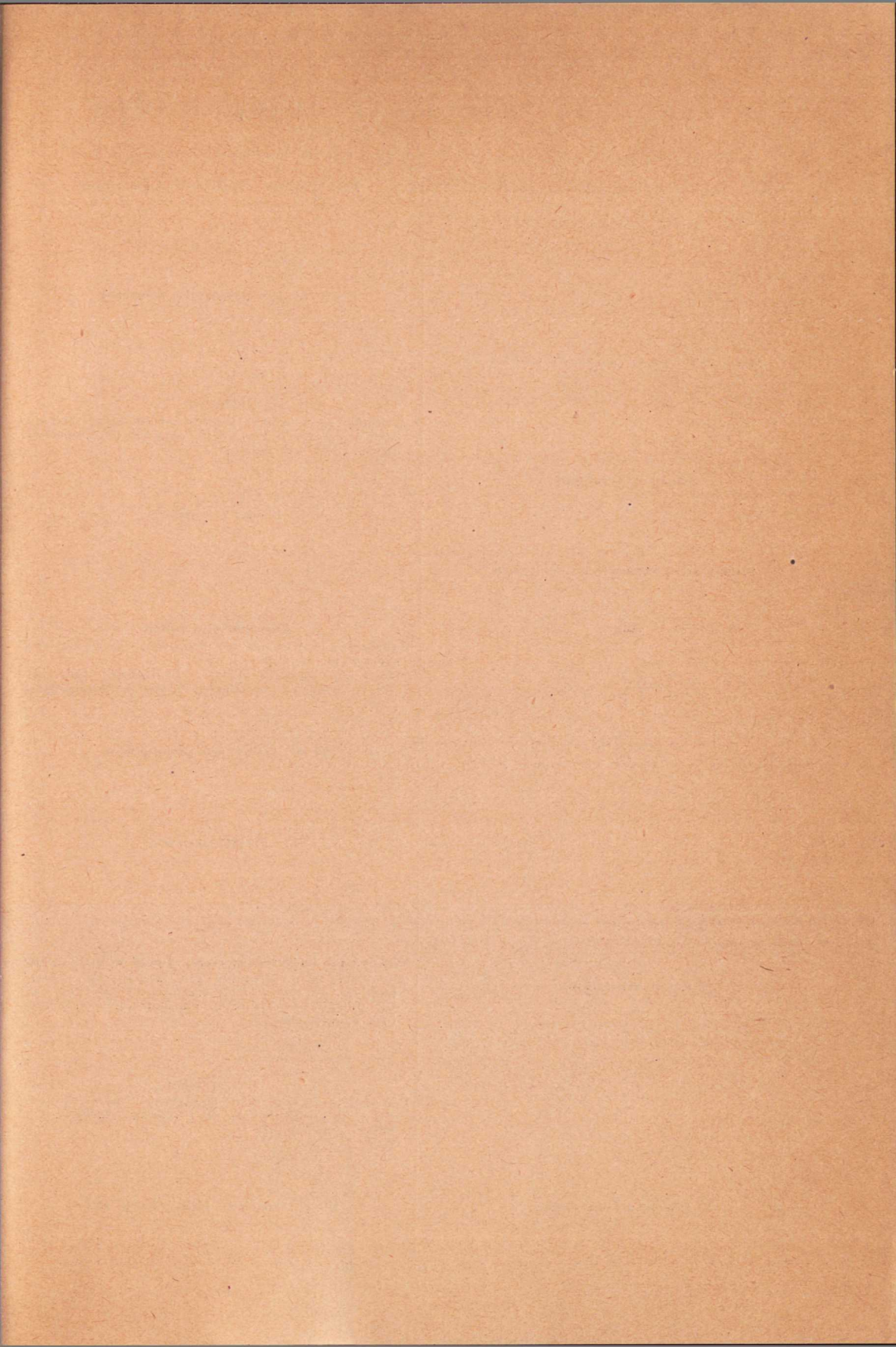
Karta över järnvägarna i Blekinge och angränsande delar av Skåne och Småland.



 Spårvidd = 1,435 m
 " 1,067 "
 " 0,891 "

Data angående tillkomst och nuvarande banlängd för de olika linjerna
av 1 067 mm spårvidd.

B a n d e l	Koncession meddelad år	Öppnad för allmän trafik år	Längd km
Karlshamn—Vislanda	1872	1874	77.8
Kristianstad—Sölvesborg	1872	1874	30.1
Vislanda—Bolmen	1876	1878	51.2
Sölvesborg—Karlshamn	1885	1886	30.7
Sandbäck—Holje			15.6
Halmstad—Bolmen	1886	1889	63.6
Karlshamn—Gullberna			65.5
Djupadal—Kallinge	1886	1889	1.1
Ronneby—Ronnebyredd			3.5
Gullberna—Karlskrona	1887	1889	4.1
Bredåkra—Tingsryd	1893	1896	40.8
Växjö—Tingsryd	1895	1897	45.2
Gullberna—Torsås	1896	1899	43.2
Norraby—Kvarnamåla	1898	1900	20.8
Torsås—Bergkvara	1899	1903	6.6
Holje—Olofström	1906	1909	1.8
Torsås—Gullaboby	1910/1912	1917	15.6
Sölvesborgs Tivoli—Listershuvud	1912	1914	9.3
Listershuvud—Hällevik	1915	1917	
Hällevik—Hörviken	1920	1922	4.9
Summa km			531.4



Statens offentliga utredningar 1945

Systematisk förteckning

(Siffrorna inom klammer beteckna utredningarnas nummer i den kronologiska förteckningen.)

Allmän lagstiftning. Rättsskipning. Fångvård.

Betänkande med förslag till utlänningslag och lag angående omhändertagande av utlänning i anstalt eller förläggning. [1]

Statsförfattning. Allmän statsförvaltning.

Kommunalförvaltning.

Statens och kommunernas finansväsen.

Politi.

Nationalekonomi och socialpolitik.

Betänkande ang. den husliga utbildningen. [4]

Hälsö- och sjukvård.

Allmänt näringsväsen.

Fast egendom. Jordbruk med binärningar.

Vattenväsen. Skogsbruk. Bergsbruk.

Industri.

Utredning rörande den tekniskt-vetenskapliga forskningens ordnande. 7. Förslag till åtgärder för livsmedelsforskningens ordnande. [6]

Handel och sjöfart.

Kommunikationsväsen.

Betänkande med förslag till organisation av en luftfartsstyrelse m. m. [2]

Betänkande rörande Sveriges smalspåriga järnvägar. Del 1. Allmänna synpunkter. [7] Del 2. Blekingenäts järnvägar. [8]

Bank-, kredit- och penningväsen.

Försäkringsväsen.

Kyrkoväsen. Undervisningsväsen. Andlig odling i övrigt. Betänkande med utredning och förslag ang. yrkesutbildning av sjöfolk av manskapsgrad samt åtgärder till höjande av sjöfolkets allmänna och medborgerliga bildning. [5]

Försvarsväsen.

Betänkande rörande särskilda åtgärder vid återförandet till civil verksamhet av till beredskapstjänstgöring inkallad personal. [3]

Utrikes ärenden. Internationell rätt.