

Vårt avlånga län

I Svensk Tidskrifts serie om bortglömda svenska landsändar skriver redaktör Matti Häggström om inte mindre än hela Kalmar län. Kan verkligen ett helt län vara bortglömt? Ja, menar författaren och hänvisar bl a till att befolkningsutvecklingen bevisligen stagnerat och att industrin kämpar med svårigheter på grund av de bristande kommunikationerna: han är djärv nog att plädöra för en sydlig Ostkustbana och anför åter saksäl för att Bromma inte skall läggas ned. Men han påpekar, att Kalmar län omfattar en del av Småland, och den småländska företagsandan blommar också där, trots alla svårigheter. En sak kan heller inga myndigheter överöva länet: den vackra naturen som lockar turister, men tyvärr under en alltför kort tid av året.

Vad är det som lockar människor att bosätta sig i en speciell landsända?

Ett av svaren på frågan ges i en insändare i Barometern-OT den 21 juli i år, signerad Sommartorparmoran. Hon berättar, att hon hela sitt liv varit bosatt i Stockholm men på äldre dagar blivit sommartorpare i Småland. I hänfödda ordalag återger hon den vänlighet och generositet hon stött på i Kalmar län – när hon sommarprenumererat på tidningen, när hon tankat bilen, när hon fått TV-apparaten reparerad. Hon slutar så här:

”Så älskade, rara och vänliga smålänningar i Kalmar län, tro inte att stockholmarna alltid är snorkiga när vi bär oss underligt åt. Vi är bara överväldigade av så mycken generositet. Vanan att gå fram med armbågarna är så inrotad att vi blir avväpnade och vet inte riktigt hur vi ska bete oss. Men det känns skööönt ...”.

Orden är vackra, kanske överdrivna, men de innehåller i varje fall en kärna av sanning. Vårt avlånga län, som man med en travestering på en sliten kliché kan kalla Kalmar län, sträcker sig från Västervik i norr till Torsås i söder. Hela detta område är, för att komma med ännu en travestering, denna gång på Karl Ludvig i Birger Sjöbergs ”Kvartetten som sprängdes”, helt enkelt ett gott ställe te å vara på.

Den närhet till människorna, som Sommartorparmoran pekar på, upplevs som en realitet, åtminstone om man jämför med förhållandena i Stockholm. Men det finns också mycket annat att åberopa: De förhållandevis obetydliga köerna. Den relativt lugna livsrytmen. Korta avstånd till och från arbetet. Goda möjligheter till stimulerande fritid och

rekreation. Förutsättningar att till relativt rimliga priser skaffa sig eget hem eller sommarhus. De flesta soltimmarna i landet – en långt ifrån oväsentlig faktor! Närheten till sjöar, hav och skärgård. Någorlunda oförstörd miljö. Tillgång på olika slags kulturaktiviteter – låt vara att de inte kan mäta sig med storstädernas. Mindre knark, alkohol och kriminalitet bland ungdomen än vad som förekommer i betong- och förortsgettona.

Begreppet levnadsstandard håller dessbättre på att fördjupas. Tidigare omfattade det huvudsakligen den enskildes inkomster och andra materiella förmåner. I dag ser man mera på livssituationen i stort. I det perspektivet kan man även utan stora inkomster leva på en hög standard i Kalmar län. I det perspektivet bör Kalmar län också kunna se framtiden an med tillförsikt. Det är inte fy skam att ha naturresurserna på sin sida.

Ändå kämpar länet i dag med omfattande svårigheter. De kan illustreras av det faktum att befolkningen är ungefär 240 000 människor. Lika många fanns det för 100 år sedan. Varpå beror denna stagnation som ju realiter är en tillbakagång?

Kommunikationerna

En viktig förklaring är de dåliga kommunikationerna. Under de senaste decennierna har 50 mil järnväg skrotats i Kalmar län. På de återstående bandelarna har servicen skurits ner. En ljuspunkt har kunnat noteras på senare år. Det var när riksdagen för ett par år sedan beslöt att den smalspåriga sk Bergabanan skulle breddas. Det är gott och

väl, men det bör endast betraktas som ett första steg. Vad som behövs är en Ostkustbana också i Sydsverige, en sammanhängande järnväg Linköping–Hultsfred–Kalmar–Karlskrona–Kristianstad–Malmö. Projektet har diskuterats men har aldrig prövats förutställningslöst, trots att riksdagen beställde detta redan 1955. Men då var järnvägarna mindre populära, och oljekrisen hade inte satt in. Det är inte alls otroligt, att en sådan bana nu skulle göra alla bandelarna mera lönsamma.

De återstående järnvägssträckorna måste bevaras och få förbättrad service. Det kan synas samhällsekonomiskt olämpligt, men utgifterna för kommunikationer hänger samman med tillgången på olika slags energi. Kostnadsrelationerna mellan trafikmedlen kan därför snabbt förändras. Tåg är ett energisnålt och dessutom miljövänligt transportalternativ. Det är inte uteslutet att det framdeles kan visa sig lönsamt med järnvägstrafik, och att järnvägarna får en renässans. I så fall kommer nedlagda järnvägsdelar att för kommande generationer framstå som ett av många exempel på kortsynthet hos dem som levde under detta århundrade.

Även vägnätet i Kalmar län behöver rustas upp. Detta är särskilt angeläget för de mindre orterna. Det kan nämnas att inte en enda meter landsväg byggdes under hela 1976.

Flygförbindelserna mellan Kalmar län och andra områden är bristfälliga. För bla sydöstra Sverige är det oerhört viktigt att Bromma flygfält bevaras. En del tror att goda flygkommunikationer mellan en landsortskommun och Stockholm endast är av intresse för dem som flyger. Det är en felsyn. En snabb

förbindelse mellan Kalmar och Stockholm betyder mycket för företagens expansionsmöjligheter och även för förutsättningarna att förlägga nya statliga institutioner till Kalmar län. Länets myndigheter och borgerliga politiker har – trots envist motstånd från de socialdemokratiska riksdagsmännen – engagerat sig hårt i arbetet på att slå vakt om Brommafältet. Regeringsskiftet i fjol möjliggjorde dessbättre en ny utredning om Bromma. Rimligtvis kommer det att leda till att den förra regeringens nedläggningsbeslut rivs upp. Bevarar regeringen Bromma, gör den en stor regionalpolitisk insats för Kalmar län och andra områden i Sverige.

Flygförbindelserna med andra orter behöver också förbättras. Viktigt är att en flyglinje mellan Kalmar och Göteborg och Kalmar och Köpenhamn kommer till stånd. Särskilt den senare är angelägen. Ett omdiskuterat projekt har varit en förbindelse Kalmar-Sturup-Kastrup. Den lösningen är visserligen något sämre än en direktlinje med Köpenhamn, men är ändå fullt acceptabel.

Industrierna

Den industriella utvecklingen i Kalmar län har länge varit på gott och ont. En expansion på ena orten har tyvärr ofta uppvägts av en motsatt trend på en annan. Oskarshamns industriella framsteg, bl a varvet och Simpvarp, hör till glädjeämnena, liksom Södra Skogsägarnas satsning i Mönsterås – låt vara att även denna koncern tvingats överväga permitteringar till följd av det kärva konjunkturen och näringslivets kraftigt ökade kostnader. Volvos etablering i Kalmar, som

bl a omfattat epokgörande investeringar på arbetsmiljöns område, har gett södra delen av länet många välkomna arbetstillfällen.

Kalmar län råkade illa ut i slutet av 1960-talet, när det oförskyllt utsågs till experimentfält för Krister Wickmans nya näringspolitik. Resultatet, parkeringshissarna och Tjorvenbilarna, blev stora fiaskon och manade inte till efterföljd. Dessbättre fick den förra regeringen sent omsider ompröva beslutet om nedläggning av det statliga Kalmar Verkstads AB. Tack vare goda insatser från företagsledningen och de anställda samt myndigheterna och politikerna från länet består företaget och har de senaste åren to m kunnat redovisa vinst. Den borgerliga regeringens satsning på nya järnvägsvagnar samt de bundna u-hjälpsinsatserna i bl a Tanzania i form av järnvägsvagnar gör att företaget ser framtiden an med viss tillförsikt.

Kalmar län fick tyvärr inte mycket med av kakan när utlokaliseringen av statliga verk och institutioner ägde rum i början av detta decennium. Televerket förslår inte långt, eftersom den socialdemokratiska regeringen 1975 lyckades genomdriva att F 12 i Kalmar läggs ner om några år. Försök efter 1976 års val från borgerligt håll att rädda flottiljen visade sig fruktlösa – utvecklingen hade gått för långt. Det betyder att inte mindre än 500 arbetstillfällen går förlorade och måste kompenseras. Hur? Rimligtvis genom att Kalmar prioriteras när nya statliga aktiviteter skall lokaliseras, och genom att staten stöder etablering av nya industrier.

Sysselsättningen

De största sysselsättningssvårigheterna har onekligen inlandskommunerna Högsby, Vimmerby och Hultsfred. Krav har framställts att de skall infogas i den sk grå zonen. För Öland har läget förbättrats efter Ölandsbrons tillkomst för fem år sedan. Det har blivit lätt till ökade turistinkomster och befolkningstillväxt efter åtskilliga års regress. Risk finns dock för allvarlig nedslitning av den delvis unika naturen på ön. Fortfarande har också Ölands diminutiva näringsliv besvärigheter.

En viss ljusning innebär tillkomsten av högskolan i Kalmar. Det krävs dock att satsningen fullföljs, så att det blir en väl fungerande utbildningsanstalt med naturvetenskaplig-teknisk inriktning, i enlighet med de riktlinjer som dragits upp i nära samråd med länets näringsliv.

Kalmar län är ett jordbrukarlän. Antalet sysselsatta inom jordbruket är avsevärt större än på de flesta andra håll i landet. För länets utveckling är det därför angeläget att regeringen för en sådan jordbrukspolitik att denna näring får förutsättningar att bestå och vidareutvecklas. Detta är också viktigt för att kulturlandskapet skall kunna bevaras.

En speciell svårighet har varit att den förra regeringens konfrontationspolitik gentemot näringslivet drabbat länet hårt. I Småland finns många mindre och medelstora företag, ofta familjeägda. Många har emellertid nu lagts ner eller köpts upp av investeringsbolag eller utländska koncerner. Detta har skapat stora sysselsättningssvårigheter på åtskilliga orter. Den satsning den nya regeringen gjort för att förbättra villkoren för den manuella glasindustrin är välkommen. Även det småföretagarprogram som aviserats till höstriktsdagen kan bli av stor betydelse för länets framtid, om det motsvarar förväntningarna.

Tillfredsställande är att Kalmar län sedan ett par år tillbaka har en egen handelskammare. Den har på kort tid blivit väl etablerad och gör goda insatser för att bevaka företagens intressen i olika sammanhang.

Slutligen – Kalmar län är ett populärt turistmål. Det ger långt ifrån föraktliga inkomster. Den ökande fritiden, bla den femte semesterveckan, kommer sannolikt att innebära att strömmen av rekreationssökande och kulturintresserade människor till sydöstra Sverige blir ännu större. Det är utmärkt – här finns plats för ännu fler!