

Nr 39.

Av herr **Sanne m. fl.**, *angående elektrifiering av den s. k. Bohusbanan.*

Det torde näppeligen vara något folk, som i förhållande till sitt invånareantal, förfogar över så rikliga naturtillgångar som det svenska. Dessa tillgångar äro även dessbättre sådana, att de genom en sund anpassning rätt snart kunna komma till folkets tjänst. En av de stora tillgångarna, som står till buds, äro de många och betydande vattenfallen.

Under de sista tiotalen år har även storslagna utbyggnader kommit till stånd och en del äro under byggnad, i huvudsakligt syfte att alstra elektrisk energi. Glädjande nog kommer den elektriska kraften år från år till större användning, både när det gäller drivkraft till industrien och jordbruket samt för belysningsändamål. Även på ett annat område har elektriciteten kommit till omfattande användning, nämligen för drift vid våra järnvägar. Denna utveckling uppskattas högt av den resande allmänheten och själva utförandet av detta framstegsarbete har skett på ett berömvärt sätt och är värt honnör åt både järnvägsstyrelsen och övriga, som haft med utförandet att göra.

Den omständigheten, att järnvägarernas elektrifiering har utfallit så bra, är ju för vårt vidkommande av utomordentlig betydelse, inte endast därför, att vi genom denna åtgärd undan för undan frigöra oss från beroendet av importerat bränsle utan själva omläggningen av driften skapar större värden och erbjuder möjligheter till arbete på olika områden. Det hela kan ju utföras av landets egna arbetare och inhemska materialer komma till användning.

I järnvägsstyrelsens framställning till Kungl. Maj:t den 27 september förlidet är angående anslag för nya byggnader och anläggningar m. m. omnämnes, att ingående studier ägnats åt bandelen Göteborg—Udevalla. Med hänsyn till möjligheterna av att inom en relativt kort tid samtliga övriga till Göteborgs central inlöpande järnvägslinjer kunna bli elektrifierade, träder nämnda sträcka som elektrifieringsprojekt fram i första linjen. Utredningen har, säger styrelsen, dels visat, att elektrifieringen ifråga skulle medföra mycket betydande driftstekniska fördelar, dels giva vid handen, att även de indirekta vinsterna skulle bli relativt stora. Det framhålles även fördelen av förkortad resetid och

ökad bekvämlighet för de resande. Visserligen — säger järnvägsstyrelsen — visar de uppgjorda kalkylerna en utgiftsökning av 138,000 kronor vid införande av elektrisk drift, men fördelarna äro så stora, att den omständigheten ej bör avskräcka.

När man läser järnvägsstyrelsens här åberopade framställning till Kungl. Maj:t, är man på det klara med att styrelsen i en nära framtid önskar företaga elektrifiering av bandelen Göteborg—Uddevalla.

Med vetskap om den sympatiska inställning järnvägsstyrelsen hyser till elektrifieringen av viss del av Bohusbanan, våga vi framföra detta spörsmål inför årets riksdag. Anledningen till att vi önska få denna fråga löst så fort som möjligt är följande: Stenindustrien i Bohuslän är lamslagen och som en följd härav råder stor arbetslöshet, svårast för dem, som bo i obetalda egnahemslägenheter och äro urståndsatta att amortera sina skulder. Vidare är påfrestningen stor för alla de kommuner, inom vilka dessa arbetslösa hava hemortsrätt. Något måste göras för alla dessa människor, och om arbetet med elektrifiering av Bohusbanan kunde igångsättas, skulle där möjligen bliva tillfälle till sysselsättning för många stenarbetare. Alla de tunnlar, som finnas å bandelen, måste ju justeras för den nya driften och denna sortens arbete vore ju lämpligt. Sådant arbete kan man ju även i högsta grad beteckna som produktivt.

De välfärdskommittéer, som blivit tillsatta av regeringen och länets landsting, ha ju sökt på olika sätt att finna förslag till försörjning åt folket i de trakter, som blivit så hårt berörda av stenindustriens bekymmersamma läge. Tanken på att vidtaga sådana åtgärder, som skulle uppmuntra sommarvistelsen vid de badorter, som äro belägna inom arbetslöshetsdistrikten (norra Bohuslän), har livligt diskuterats både av dessa kommittéer och ortsbefolkningen. Man måste erkänna att ortsbefolkningen har börjat inse nödvändigheten av att vidtaga förbättringsåtgärder, och åtskilligt har även blivit gjort, men ett av de bättre hjälpmedlen — för dessa trakter att lyckas i sin strävan — bleve Bohusbanans elektrifiering.

Vi äro järnvägsstyrelsen synnerligen tacksamma för den utredning, som verkstälts å sträckan Göteborg—Uddevalla, men vår livliga förhoppning är, att få elektrifieringen utförd ända fram till Strömstad. Med respekt för järnvägsstyrelsens intagna ståndpunkt beträffande utredningen och dess framhållande av, att den tätast trafikerade delen av banan borde först ifrågakomma, nämligen delen Göteborg—Uddevalla, våga vi dock framhålla det lämpliga uti, att den övriga delen av banan, som kan räknas till den tätast trafikerade sträckan, nämligen Uddevalla—Dingle, medtages vid den första utbyggningen.

Munkedal och Dingle äro bland de stationer, som ha det största antalet resande å Bohusbanan. Avståndet från Uddevalla till Munkedal

är 21 kilometer och från Munkedal fram till Dingle ytterligare 11 kilometer, alltså endast 32 kilometer.

Enligt senaste folkmängdsstatistiken ha cirka 30,000 personer Dingle som utgångspunkt vid järnvägsresor och cirka 20,000 personer ha Munkedal som utgångspunkt. Vid Munkedal stöter Lysekilsbanan till och vid Dingle har staten sin egen stora busscentral, som förlidet år transporterade 78,600 resande. Av de 50,000 personer, som sortera under de här nämnda stationerna, bo minst 22,000 i Lysekils stad och i de övriga samhällena inom distriktet, vilka alla äro eftersökta badorter och som i hög grad komme att betjänas av bättre och bekvämare kommunikationer.

Järnvägsstyrelsen har räknat med en kostnadssumma för elektrifieringen av sträckan Göteborg—Uddevalla (89 kilometer) av 6,300,000 kronor, således per kilometer räknat 70,786 kronor 50 öre. Går man ut ifrån samma kostnadsberäkning för de ytterligare 32 kilometerna fram till Dingle, skulle denna summa belöpa sig på 2,265,168 kronor eller tillsammans 8,565,168 kronor för sträckan Göteborg—Dingle.

Vad beträffar trafikens upprätthållande mellan Strömstad och Dingle, tills denna bandel bliver elektrifierad, torde denna på ett smidigt sätt kunna dirigeras från Strömstad i likhet med vad som försiggår beträffande Lysekil som utgångspunkt, när det gäller att upprätthålla trafiken mellan nämnda stad och Munkedals station. Strömstad finge under sådana förhållanden flera lägenheter per dag, vilket med säkerhet komme att uppskattas.

Huvudsaken är nämligen, att Bohuslän kan få så snabba och bekväma förbindelser med Göteborg som möjligt, för att därmedst befrämja turistresorna genom detta län, som av så många uppskattas som tillhållsort under sommarmånaderna. Järnvägsstyrelsen säger bland annat i den här förut nämnda framställningen: »En elektrifiering torde omedelbart komma att vidga räjongen för de mera regelbundet återkommande resorna till 'sommarnöjet' från den nuvarande gränsen Ödsmål upp till Ljungskile. Strax söder om Svenshögen finnes invid 'Stora Hällungen' mycket stora möjligheter för att skapa en god sommartrafik bland den kategori, som föredrager en vistelse vid insjö och i annan natur och annat klimat, än vad kustlandskapet i gemen kan erbjuda. Ett liknande område av långt större omfång finnes i norra Bohuslän, nämligen de vackra Bullaresjöarna, som sammanlagt mäta 3 mil i längd och där statens järnvägar nu ombestyrta trafiken med moderna bussar, utgående från Dingle.»

Om man lyckas förbättra förhållandena på olika områden i Bohuslän, kommer provinsen att framträda som en av de mera eftersökta orterna i riket, när det gäller sommarvistelse, och detta skulle i rätt stor ut-

sträckning kompensera de förluster, som drabbat trakten genom att den förut givande granitindustrien ligger nere.

På grund av det anförda anhålla vi,

att riksdagen måtte besluta elektrifiera Bohusbanan å sträckan Göteborg—Dingle och till ändamålet anvisa för budgetåret 1936/1937 ett reservationsanslag av 8,500,000 kronor,

samt i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t måtte hemställa till kungl. järnvägsstyrelsen att låta undersöka och kostnadsberäkna återstående delen av banan från Dingle till Strömstad för elektrifiering i så god tid, att förslaget kan föreläggas 1937 års riksdag.

Stockholm den 17 januari 1936.

Gunnar Sanne.

John Gustavson.

K. I. Sköldén.
