

## Nr 276.

Av herr **Sandström**, *angående inrättande av elektrisk drift å statsbanorna Gävle—Härnösand—Sollefteå.*

I den plan, som ligger till grund för de närmaste årens elektrifiering av statens järnvägar, har icke den s. k. ostkustbanan medtagits. Där- emot har å bansträckan Uppsala—Gävle redan nu elektrisk drift införts.

Orsaken till att ostkustbanan från Gävle norrut icke föreslagits till elektrifiering torde främst ligga däru- ti, att denna bana och i än högre grad dess förbindelsebana till norra stambanan, Härnösand—Sollefteå järnväg, ej äro så stabilt byggda, att de utan rätt betydande ombyggnader i vissa delar låta sig elektrifieras.

Att den norra stambanan, som från början erhö- ll en mera stabil och från trafiksynpunkt solidare utbyggnad, därför kom att gå före ostkustbanan i fråga om erhållande av elektrisk drift, var ej ägnat att förvåna och mötte ej några starka gensägelser. Men då nu elektrifieringen av denna bana tämligen raskt fortskrider och väntas vara i sin helhet färdigställd år 1943, torde det vara på tiden se till, om ej jämväl ostkustbanan och Härnösand—Sollefteå järnväg böra genom erforderliga ombyggnadsarbeten sättas i sådant skick, att även dessa bandelar kunna för- ses med elektrisk drift.

Det måste vara ett i Norrlands utvecklingsintresse starkt önskemål att så sker. Förbindelseleden till övre Norrland från Uppsala över Gävle, Härnösand och Sollefteå till norra stambanan är ju avsevärt — c:a 50 kilometer — kortare än vägen Uppsala—Krylbo—Långsele, och den förstnämnda vägen kan ytterligare förkortas med c:a 10 kilometer genom byggande av en ny banstump, mellan Sollefteå och Forsmo station.

Det är alltså önskvärt, att ett sådant banbygge, vilket ej kommer att draga särskilt stora kostnader, kommer till stånd, därest banförbindelsen Gävle—Sollefteå blir föremål för modernisering.

Det torde numera stå klart för alla, att övre Norrlands naturrikedomar äro av mycket stor betydelse för vårt land i statsekonomiskt hänseende. Grundade förhoppningar kunna även hysas, att utvinningar från denna landsdels väldiga skogskomplex — fränsett ofrånkomliga lågkonjunkturer — undan för undan komma att ökas. Jag tänker därvid på den intensiva forskning, som numera bedrivs på kemiens och växthiologiens områden och vilken torde leda till, dels att ytter-

ligare värdefulla biprodukter kunna utvinnas vid träets förädling och dels att tillgången på råvaror, givetvis på lång sikt, kommer att ökas genom utplantering av snabbväxande nya eller förädlade trädslag. Allt flera malmförekomster påträffas häruppe, vilkas exploaterande förberedes. Kort sagt, Norrlands utveckling i dessa hänseenden fortgår allttjämt och kommer säkerligen att betyda allt mera för landets handelsbalans och statsfinanser.

Vad är då naturligare, än att man söker i möjligaste mån förkorta färdevägarna från den landsdelen till rikets hjärtpunkt? 6 mils förkortning därav är ingen oväsentlig sak, även om kostnaderna därför på kort sikt icke skulle kunna räknas rent siffermässigt sett räntabla. Ur strategisk synpunkt måste en dylik förkortning även bli betydelsefull. Sker en militärisk aktion mot det även för främmande nationer numera synnerligen eftersträvansvärda övre Norrland, torde det bli av stor vikt att kunna skaffa fram tåg med trupper och krigsmateriel 1 à 1½ timme snabbare än som blir möjligt utan elektrifiering av banan Gävle—Sollefteå.

Så tillkommer en annan omständighet. Inom särskilt Västernorrlands län har tyvärr under senare tider främst på grund av inskränkningar av sågverksdriften, i sin tur beroende av en alltmera framträdande brist på planktimmer, inträtt en svår arbetslöshet av tillsvidare permanent natur. Man måste därför i detta län numera söka med ljus och lykta efter lämpliga arbetsföretag för att söka sysselsätta så många som möjligt av de ofrivilligt arbetslösa. Ett banombyggnadsarbete sådant det här uppskisserade, vilket skulle komma att till större delen försiggå inom just Västernorrlands län, bleve ett betydande tillskott till de allmänna arbeten, som i övrigt nog måste planeras inom länet i fråga för arbetslöshetens bekämpande. Vartill ju kommer, att dessa här föreslagna arbeten, som ovan framhållits, säkerligen på längre sikt komme att visa sig mycket betydelsefulla för Norrlands utveckling.

Det är icke min mening att nu yrka på ett brådstörtat igångsättande av dessa arbeten, men jag anser det mycket välbetänt och viktigt, att en utredning snarast möjligt sättes igång, som grundligt genomstuderar hela spörsmålet, såväl angående behovet av här föreslagna byggnadsåtgärder, som även den kostnad som ett verkställande av projektet skulle draga. Vid ett övervägande, huruvida företaget bör komma till stånd eller ej, får dock, enligt mitt bestämda förmenande, icke frågan om den nu påräkneliga räntabiliteten spela någon avgörande roll. Man bör i dess ställe starkare taga i betraktande de fördelar, som på lång sikt kunna antagas uppstå genom de sålunda förbättrade kommunikationerna till Norrland, ävensom den strategiska nytta som därigenom kan förväntas.

En eventuell ombyggnad av vissa delar utav ostkustbanan och Här-

nösand—Sollefteå järnväg för att göra dessa järnbanor lämpliga för elektrifiering bör helst utföras såsom reserv- eller beredskapsarbete. Med stöd av det sagda tillåter jag mig sålunda hemställa,

att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa om en allsidig utredning angående behovet och nyttan av inrättande av elektrisk drift å statsbanorna Gävle—Härnösand—Sollefteå, ävensom kostnaden för ett sådant företag och därav föranledda arbeten samt till riksdagen inkomma med de förslag, vartill denna utredning kan giva anledning.

Stockholm den 23 januari 1939.

*Nils V. Sandström.*

---