

**P.M. ang. lämpligaste  
ledningen af en jernväg  
ifrån provinsen Dalarne**

*31 E Br. 1854 Dalarna*



National Library  
of Sweden

Konsthand  
Järns.  
602

**P. M.**

angående lämpligaste ledningen af en  
jernväg ifrån provinsen

**DALARNE.**



**STOCKHOLM,**  
tryckt hos N. MARCUS, 1854.  
Lilla Nygatan Nr 19.





Vi veta, att Stats-utskottets utlåtande vid innevarande riksdag, angående jernvägsanläggning ifrån Dalarne till hamn vid Bottniska viken eller Mälaren, blifvit af ridderskapet och adeln samt presteståndet bifallet, men af borgare- och bonde-stånden återremitteradt till utskottet med anmärkningar, af hvilka en del gå ut på att föredraga den förstnämnda riktningen, nemligen åt hamn vid Östersjön eller Bottniska viken framföre den senare åt hamn vid Mälaren. Då denna fråga ännu är öppen, anse vi rätta tiden vara inne att fästa uppmärksamheten derpå, att en så vigtig fråga som den om Jernvägs-kommunikation ifrån Dalarne bör skärskådas ifrån en högre stats-ekonomisk och politisk synpunkt, än den, hvarifrån hvaradera förslaget kunnat utgå, innan man fattar beslut om jernbanans riktning. Är denna riktning en gång bestämd, utan att frågan först blifvit betraktad ur sin högsta synpunkt, då blifver det för sent att göra anmärkningar deremot och att eftertänka, om ens någotdera af förslagen bort anses fullt tillfredsställande för dem, som icke afse mer eller mindre enskilda och lokala intressen, utan hafva för ögnamärke, hvad som kan vara allmännast nyttigt, det är: mest riksgagneligt.

Det är naturligt, att då det ena af de ifrågavarande förslagen blifvit framkalladt och be-

kostadt af enskilde innebyggare i Dalarne och Gefleborgs län, och det andra af enskilde dal-  
karlar och vestmanlänningar, hvartdera för-  
slaget måste afse den bästa kombinerade för-  
månen för den del af landet, hvarigenom  
jernbanans riktning är i det ena och det an-  
dra förslaget upptagen; och att man icke kan  
vänta, att de sålunda tillkomna förslagen skola  
med de enskilda landsorts-intressena förena  
den största möjliga nytta för riket i allmänhet.  
Ju mera af det riksgagneliga ligger i det ena  
eller andra förslaget, ju större värde har för-  
slaget; men om man granskar båda projek-  
terna efter måttstocken af riksgagnelighet,  
skall man snart finna, att intetdera projektet  
riktigt fyller måttet.

Gefle-förslaget har visserligen det för sig,  
att denna bana på ett kortare afstånd öppnar  
förbindelsen imellan hufvudorten Falun i land-  
skapet Dalarne och Gefle vid Bottniska viken  
af Östersjön med en hamn, hvarifrån skepps-  
fart idkas på ut- och inrikes orter; och West-  
manlands- och Dala-jernvägen har den för-  
månen, att den öppnar en jernvägsförbindelse  
genom större och mera befolkade trakter  
längre in i Dalarne och äfven går till hufvud-  
orten i Stora Kopparbergs län; men då den  
större trafiken af en inre nödvändighet, eller  
i följd af sakens natur, för det närvarande går  
i 2:ne riktningar, den ena åt Gefle och den  
andra åt Westmanland, och det jernvägs-  
system otvifvelaktigt är det bästa, som rättar  
sig efter produktionens och trafikens, af stora,  
permanenta orsaker grundlagda natur och rikt-  
ningar, och går ut på att lifva och förhöja  
dessa riktningar, synes det oss vara onatur-  
ligt att för Dalarne antaga ett jernvägs-system,

som endast afsåge den ena, eller andra af dessa riktningar. "Följ naturen," är en regel, som gäller på alla de olika områdena för mensklig verksamhet; en regel, som man icke ostraffad förbiser, eller uraktlåter vid anordnande af så stora och viktiga företag som jernvägs-anläggningar imellan betydliga delar af ett helt rike. Dalarne, Gestrikland och Westmanland utgöra tillsammans en god del af Sverige. Ett jernvägs-system för denna betydliga del af riket bör otvifvelaktigt uppfattas utur en högre, än en provinciell ståndpunkt. Det är därför vi icke finna oss fullt tillfredsställda af någotdera ibland de 2:ne uppgjorda förslagen. Städerna Falun, Gessle och Westerås äro visserligen af betydelse, den ena större än den andra; men ingendera af dessa städer har så stor betydelse, att derå bör göras högre än ett underordnad afseende i frågan om ett jernvägs-system. Det är hela landet och provinserne gemensamt, som förtjena hufvudsakligaste afseendet. För städerna Gessle och Falun vore visserligen en direkt jernväg imellan dem af mycken nytta; men om Falun icke är en naturlig centralpunkt för trafiken i provinsen Dalarne, eller i någon större del af provinsen, så är staden icke heller någon naturlig utgångspunkt för en jernväg ifrån Dalarne. Siljans och Orsasjöns vattensystem, hvaraf Insjön utgör en del, har deremot det naturliga läge, att derifrån eller ifrån någon tjenlig hamn dervid utgångspunkten för ett godt jernvägs-system i Dalarne bör sökas. En stor del af trafiken har länge tagit riktningen åt Båtsta vid Dalelven, vester om Falun. Ifrån bruken och trakterna omkring Siljan, samt Öster- och Vester-Dalelf-

varne går denna trafikens ström till Båtsta och derifrån vidare åt Mälaren.

En sådan på landsbygden belägen sidopunkt för trafiken, på ett afstånd af omkring 1 1/2 mil fogelvägen, sydvest ifrån Falun, utvisar tydligen att Falun, oaktadt staden har den stora koppärgrufvan på sitt område, samt all den attraktionskraft, som läns-residenset, bergslags-styrelsen, handels- och handverks-corporserne medföra, dock icke är någon hufvudsaklig eller uteslutande centralpunkt för Dalarnes trafik, eller någon lämplig utgångspunkt för Dalarnes jernvägs-system, utan att en sådan utgångspunkt måste sökas vid Siljans vatten-system. Att Falun icke är någon uteslutande vigtig punkt för ortens handel och rörelse i allmänhet bevisas jemväl deraf, att staden icke har någon betydande marknad, utan att ortens och bergslagets större affärer vanligen afslutas på Hedemora marknad. Också ehuru förslaget om jernväg ifrån Gefle till Dalarne synes hafva sitt hufvudsakliga upphof och sin förnämsta stödjepunkt uti Falu och Gefle städers, samt de mellanliggande brukens intresse, medgifver detta förslag, att jernvägen borde gå vidare ifrån Falun till stranden af Insjön, men uppskjuter vägens vidare ledning från Falun till Insjön, med sådana vilkor, som synas vara egnade för ett uppskof för beständigt.

Ifrån Båtsta går trafikens ström nu vidare i sydlig riktning åt Westmanland till hamn vid Mälaren i Westerås, hvarifrån i samma och ännu större mån trafiken strömmar åter i motsatt riktning till Båtsta.

Den andra af trafikens genom produktions och lokalens naturliga förhållanden bil-

dade riktningar är den, som nu går imellan Falun och Westerås, hvilken förenar sig med den förstnämnda riktningen i grannskapet af Hedemora; och den 3:dje af trafikens naturliga riktningar är den, som går ifrån Falun till Gesle och derifrån åter till Falun.

Men utom dessa 3:ne hufvudvägar för den nuvarande trafiken, finnes äfven en fjerde, nemligen ifrån Hedemora, samt de bruk och socknar inom Dalarne, som deromkring och imellan Hedemora och Gesle äro belägna, till Gestrikland och Helsingland samt tvärtom. Denna trafikens riktning är väl för det närvarande icke så permanent hela året igenom och icke heller på det hela så betydlig, som någondera af de 3:ne förstnämnda riktningarna, lmen visar sig hufvudsakligast under den för andskapen Dalarne, Westmanland, Upland, Gestrikland och Helsingland så viktiga vinterarknaden i Hedemora, dessa orters största ffärsmarknad; och äfven imellan dessa marknader går en del af trafiken ifrån socknarne omkring Hedemora och ifrån bruken imellan Hedemora och Gesle åt sistnämnda stad. En annan del af trafiken ifrån nyssnämde socknar och bruk går deremot till Westerås, så att trakten omkring Hedemora kan anses för en delningspunkt för trafiken imellan norr och söder, liknande de landryggar, som uti skildringen af ett lands dalsystem upptagas såsom vattendelare.

Hedemora är således äfven en vigtig punkt, som förtjenar mycken uppmärksamhet, då man vill bilda sig ett klart begrepp om den närvarande trafiken och derpå grunda ett godt och naturligt system för trafikens utveckling genom jernvägar.

Ifrån den punkt, der de ofvannämnda riktningarna ifrån Falun och Båtsta förena sig på vägen till Westerås, går nu den ojemförligt största trafiken. Der sammanlöpa 2:ne stora hufvudgrenar till en, som upptager dem båda, och är i frågan om ett lämpligt och naturligt jernvägs-system den viktigaste.

Hvad nu beträffar den åsigten, att genom jernvägs-anläggningar söka leda trafiken i andra och nya riktningar, än den redan tagit, eller att ifrån en till en annan riktning derigenom vilja öfverföra trafikens redan bildade större strömmar, måste man göra skilnad imellan den riktning, som trafiken tagit, i öfverensstämmelse med de naturliga förhållandena, utan intryck af några naturhinder och en sådan redan tagen riktning, som, motiverad af naturhinder, kunde anses för en omväg eller en mindre naturlig riktning. Det är otvifvelaktigt riktigt att vid grundläggande af ett jernvägs-system icke följa sådane omvägar och mindre naturliga riktningar, utan i stället bilda kortare och mera naturliga linier för trafiken; men om de riktningar, trafiken under landsvägs-systemet redan tagit, hvarken äro omvägar eller onaturliga, då måste man vid bildningen af ett jernvägs-system göra stort afseende på dessa redan befintliga riktningar och, så vidt ske kan, lämpa jernvägs-anläggningarna derefter; och då begår man ett stort fel emot den af oss redan åberopade regeln, om man vill genom jernväg söka leda trafiken ifrån någon af dess naturliga riktningar till en annan, eller om man tror, att den ena naturliga riktningen bör förkastas derföre, att det finnes en annan, hvilken en del af trafiken förut tager.

Är nu någondera af de här ofvan omförmälda trafikens särskilda riktningar en omväg eller mindre naturlig? Kan det sägas vara onaturligt att en del af trafiken, och den ojemförligt största delen, nu går imellan Dalarne och Mälaren, eller månne det icke ligger i sakens natur, att trafiken ifrån Dalarne delar sig i grenar, både åt Bottniska viken och Mälaren? Saken sjelf talar. Om produktionens och handelns naturliga förhållanden vore sådana, att en förbindelse imellan Dalarne och Bottniska viken ensam vore tillräcklig för Dalarnes behof, då skulle, enär afståndet är mindre, otvifvelaktigt, äfven under det närvarande landsvägs-systemet, trafiken redan på grund af dess egen natur hafva tagit en uteslutande riktning åt Gefle; men emedan den icke så gjort, måste dertill vara några naturliga orsaker. Sådana orsaker finner man lätt, om man besinnar hvad det är, som Dalarne hufvudsakligen behöfver köpa och har att föryttra. Spannemål, salt, sill, torrsk, andra viktualier, kolonial- och manufaktur-varor och specerier lära vara Dalarnes hufvudsakligaste behof. Bruks- och bergverks-effekter, trä- och laggkärl, ur- och slipstenar torde vara de hufvudsakligaste produkterna, som Dalarne har att afyttra.

Med olika förmån kunna såväl alla dessa behof få hemtas, som alla förenämde produkter afsättas antingen i Gefle, eller i Westerås.

Den olika förmånen af trafiken beror hufvudsakligen af följande omständigheter, nemligen:

1. Det kortare eller längre afståndet. I detta afseende förekommer, att vägen ifrån

Falun till Gessle är endast  $10\frac{3}{4}$  mil, men vägen imellan Falun och Westerås  $13\frac{3}{4}$  mil; och då båda vägarne äro ungefär lika goda att befarå, skulle för den stora vinsten eller besparingen af omkring en fjerdedel utaf väglängden all trafik ifrån Falun redan vara riktad till Gessle, om icke denna förmånliga omständighet motvägdes af andra.

2. Det förhållandet att Gessle är stapelstad med utrikes sjöfart, men Westerås uppstad med sjöförbindelse endast på Stockholm och andra inrikes hamnar. Denna omständighet är, jemte det kortare afståndet, af så stor vikt, att det vid första påseendet synes, som inga andra omständigheter skulle kunna vara af större motsatt värde. Häraf härleder sig äfven den förvillelsen, att i bonde- och borgare-stånden, vid återremissen af Stats-utskottets betänkande, flera yttranden blifvit afgifna i den syftning, att endast trafiken imellan Falun och Gessle förtjenade något afseende i frågan om jernvägs-anläggning; och medgifvas måste, att den, som icke har tillfälle till att inhemta en grunligare kännedom om sakhållandena, eller den, som nöjer sig med den kännedom, första påseendet gifver, lätteligen kan komma på en sådan tanke, isynnerhet om saken framställes ifrån det partiella intressets ståndpunkt; men då man utan fördom betraktar saken och finner, att den största trafiken ifrån och till Dalarne verkligen går i riktning åt Westerås, kan man icke undgå att upptäcka följande omständigheter, som hufvudsakligen inverka på förmånen af den ena eller andra af dessa båda kommunikations-linier, nemligen:

3. Dalarnes hufvudsakliga behof utgöres af spanmål; Westmanland och öfriga till Mälaren gränsande landskap alstra spannemål till afsalu, och den hufvudsakligaste marknadsplatsen för denna vara är Westerås. Gefleborgs län, eller orten omkring Gefle, frambringar deremot icke tillräckligt spanmål för egna behof. Till Gefle kan väl spanmål ifrån Stockholm och andra inrikes, äfvensom ifrån utrikes hamnar importeras; men denna spanmål blifver i vanliga fall dyrare att hemta i Gefle på kortare afstånd till Falun, än spanmål ifrån Westerås kan hemtas på längre afstånd till Falun, och sjövägen till och ifrån Gefle hamn är en stor del af året stängd af is, hvarigenom spanmåls-införseln dit hindras, oftast vid de tider, då den skulle kunna mest gagna Dalarne; men spanmåls-tillförseln till Westerås lättas af vintern och Mälarens isbeläggning; den fortgår hela året om dels ifrån Westmanland, dels ock ifrån de öfriga sädesbärande Mälare-landskapen och verkställes på öppet vatten till Westerås's hamn ifrån andra inrikes hamnar med samma eller nära nog lika lätthet, som till Gefle hamn.

4. Stockholm såsom stapelstadshamn, med större konkurrens af köpare än Gefle, är af denna, jemte flera andra orsaker förmånligare utförsel-ort för Dalarnes hufvudprodukter af bruks- och bergs-effekter än Gefle, och sjö-förbindelsen mellan Westerås och Stockholm så lätt och liflig, att en stor del af dessa effekter kunna, med mera fördel för producenterna och säljare i Dalarne, lefvereras i Stockholm än i Gefle, oaktadt den längre landtransporten till Westerås; och denna omständighet har ett mäktigt inflytande på

Dal-trafikens riktning åt hamn vid Mälaren, icke blott ifrån Båtsta och trakterna af Siljan, samt ifrån bruks- och bergverks-trakterna omkring Säther, Hedemora och Avesta, utan ock ifrån Falun och trakterna deromkring, såsom långliga tiders erfarenhet visar. Huru kraftigt denna orsak verkar på trafiken, bestyrkes dessutom af det kända förhållandet, att betydliga kvantiteter jern ifrån Gesle hamn, i stället att direkte skeppas på utrikes ort, nu årligen gå till Stockholm. Vid Stockholms väg inhemtar man nemligen, att i medeltal öfver 13,000 skeppund jern-effekter årligen dit blifvit införda ifrån Gesle under de sista 5 smides-åren.

Icke underligt då, att en så betydlig del af Dalarnes jernutförsel söker vägen genom Westerås till Stockholm.

5. En betydlig del af Falu stads och bergslags, samt omkringliggande orters behöf af de öfriga import-varorna kan, likasom behöfvet af den hufvudsakliga artikeln spanmål, till lika eller lägre pris fyllas genom transport ifrån Westerås, i jemförelse med tillförseln ifrån Gesle; och detta förhållande, hvartill orsakerna äro flera, gör att tillförseln af sådana varor ifrån Westerås till Falun, i långliga tider varit och ännu är betydligare än ifrån Gesle. Att här uppräknat alla orsakerna till detta kända förhållande skulle blifva för vidlyftigt; och det torde vara tillräckligt att anföra följande. Stockholm är en större stapelort än Gesle och har betydligt större varumarknad. Importen af utländska varor till Stockholm är mycket betydligare än i Gesle. Fabriker finnas i Stockholm af mångfaldigare art och till större antal än i Gesle. En mängd

varor af utländsk och inländsk produktion kunna i Stockholm säljas till så betydligt lägre pris än i Gefle, att de icke allenast med fördel kunna genom den lätta sjö-förbindelsen imellan Stockholm och Westerås hemtas ifrån Stockholm till Falun, utan ock i sjelfva verket köpas ifrån Stockholm till Gefle. Huru kraftigt detta förhållande medverkar till bibehållande af trafiken imellan Falun och Westerås bevisas äfven af en långlig erfarenhet.

Utom dessa nu uppräknade hufvudsakliga, ständigt fortfarande och naturliga förhållanden, som förorsaka, att trafiken ifrån och till Falun går i de tvenne stora olika riktningarna, nemligen: dels åt och ifrån Gefle, och dels i större proportion åt och ifrån Westerås, finnas väl äfven flera andra orsaker härtill, men vi anse dessa hufvudpunkter vara tillräckliga, för att visa, det båda dessa riktningar äro naturliga och bestämda af varaktiga lokala, kommersiella och industriella förhållanden, som vid bestämmande af ett jernvägs-system icke böra förbises, utan fastmera tjena till vägledning och grund.

Detta, jemte vigten deraf, att ett jernvägs-system för Dalarne utgår från en lämplig slutpunkt vid Siljans vatten-system, synes äfven hafva utgjort grunden för Stats-utskottets första betänkande och det deruti gifna förslaget, att till K. M. måtte öfverlemnas att bedöma frågorna dels om, hvilkendera jernbanan kunde vara bäst och nyttigast, dels ock, i sammanhang dermed, om den rätta ändpunkten för jernväg i Dalarne; ty flera än de tvenne linierna ifrån Dalarne, antingen till Gefle eller Westerås, hade icke blifvit hemställda till Utskottets pröfning; och den all-

männare frågan om det lämpligaste jernvägs-systemet för Dalarne hade icke egentligen blifvit väckt. Dock torde man med skäl kunna säga, att äfven denna mera allmänna, mera djupt ingripande och i sjelfva verket viktigaste fråga icke alldeles af Stats-utskottet blifvit förbisedd; ty Stats-utskottet har ju, uti ett annat betänkande, tillstyrkt Rikets Ständer att anslå en summa af 100,000 rdr bko 1) till bekostande af de undersökningar, som erfordras för ett allmänt förslag till jernvägsnät öfver riket, eller till stambanor; och så länge en sådan af K. M. äfven i nåder föreslagen undersökning icke skett, anse vi med fullt skäl den frågan ännu öppen, om icke jernväg till Dalarne bör anses såsom en integrerande del uti ett fullständigt system för stambanor; och det är just de betraktelser, vi gjort öfver de tvenne uppkastade förslagen om provinsbanor ifrån Dalarne antingen till Gefle eller Westerås, som öfvertygat oss om nödvändigheten att bedöma dessa båda förslag utur en högre synpunkt än det provinciella intresset; ty intetdera af dessa tvänne mera i enskild väg och genom lokalintressen tillkomna förslag kunna vi finna ensamt för sig fullt ändamålsenligt eller fullt svarande emot idén om ett lämpligt jernvägssystem för denna icke obetydliga del af riket. Den tanken tränger sig nemligen på en uppmärksam granskare af dessa båda förslag, att de endast äro partiella, och att det felas dem en kombination, för att

---

1) I sitt senare Bet. har Stats-utsk. likväl med anledning af 3 Stånds yttranden nedsatt denna summa till hvad K. M. begärt, nemligen 60,000 rdr bko.

blifva fullt ändamålsenliga. Det vore i vår tanke obetänksamt att fastställa någotdera förslaget till utförande, utan att först noggrant eftersinna, i hvad mätto det ena eller andra af de enskilda förslagen öfverensstämmer med en förnuftig och naturlig allmän plan för Dalarnes jernvägssystem; och vi hafva i det föregående sökt ådagalägga, att det är onaturligt att vilja genom jernväg leda trafiken i andra eller färre hufvudriktningar, än hon till följd af produktionens och lokalens normala och ständiga förhållanden redan tagit. Så ledes är vår tanke den, att en lättad förbindelse till och ifrån Dalarne och Gefleborgs län genom jernvägsanläggning är en så vigtig fråga, att det väl förtjenar att tagas i öfvervägande vid ett blifvande förslag till stambanor, om icke en sådan bansträckning bör såsom stambana anses. Öfverväger man rätt denna fråga, skall man snart finna, att Daljernvägen uti sina naturliga riktningar fullt ut svarar emot idén af en stambana och bör på statens allmänna bekostnad anläggas. Det är alldeles för mycket fordradt af den enskilda industrien, eller af lokalintresset uti trenne landskap, att derigenom skulle kunna åstadkommas erforderliga jernvägar ifrån Dalarne. Uti den rätta idén af en stambana ligger icke, att den nödvändigt skall gå till rikets gränser i alla dess slutpunkter, minst uti ett land med ett nästan insulärt läge såsom Sverige, eller Skandinavien. Det är fast mera ganska tillräckligt, om stambanan i en eller annan slutpunkt går till kusten; och de allmänna lagarne för trafiken i Sverige utmärka den vestra kusten såsom den angelägnaste att nå, emedan der

träffas världshandelns hufvudstråt Oceanen. Kan nu en jernbana nå båda kusterna, den östra och den vestra, uppfyller hon så mycket mera fordringarna för en stambana, om hon tillika i en tredje slutpunkt, som kan anses för central i det inre af landet, stöter till ett större vattensystem, hvarifrån i en framtid med stigande kultur möjligen nya förbindelser än längre norr ut kunna öppnas, tilläfsventyrs åt norska gränsen och in i Norge, och bereda möjligheten att tillgodogöra vidsträckt skogstrakters nu för handeln och industrien oåtkomliga naturalster.

En sådan ändpunkt är den, som blifvit föreslågen vid Brenäs udde utmed Siljans vattenbassin, hvilken punkt otvifvelaktigt är viktigare för ett stambanssystem af jernvägar än staden Falun, helst denna stad äfven nås af samma förslag. Men detta förslag står dock icke i någon förening med en jernbana till Gesle, och det andra förslaget saknar äfven kombination med Hedemoratrakten och med riktningen åt Brenäs udde, en riktning, som icke ifrån Falun, i anseende till lokala hinder, kan direkt vinnas, utan genom bannvagnarnes förande uppför lutande planer genom fasta ångmaskiner; ty ifrån staden Falun, som ligger lågt, är den mellanliggande trakten till Insjön noga undersökt, och man har dervid funnit, att en fortsättning af banan derifrån till Insjön på annat sätt icke kan åstadkommas.

Begge dessa förslag, böra derföre jemkas och förenas. — Bästa sättet till en sådan jemkning och förening, hvarigenom äfven de partiella stridigheterna imellan de olika landskaps-intressena skulle förfalla, kan icke

utan en föregången noggrann undersökning bestämmas; och vi våga hoppas, att i följd af det beslut, Rikets Ständer fatta, om anslag till undersökningar för ett stambans-system, en noggrann undersökning snart nog kommer att ske om vigten af jernvägs-kommunikation till Dalarne och om Dala-jernvägens rättmätiga anspråk att anses såsom stambana. Det blir då en hufvudsak att bestämma, huru jernvägen ifrån Gefle åt Falun lämpligast må kunna ledas till förening med jernvägen åt Westerås och åt Brenäs udde, efter den anvisning, som lokalen och den nuvarande betydliga trafiken imellan Gefle och Gefleborgs län å ena, samt Hedemora marknad, bruken och socknarne i nordost om Hedemora, å andra sidan, anvisar, enligt hvad vi här ofvanhafva antydt. Först genom en sådan sammanjemkning kunna de provinciella jernvägsförslagen blifva fullständigade, och vinna den högre rangen af riksgagnelighet, som utgör karakteren af en stambana.

Utan att nu vilja förmätet gå resultaten af en sådan grundlig undersökning i förväg, och utan att förneka, det flera och tilläfventyrs bättre alternativ kunna genom undersökningen uppfinnas, anse vi oss dock nu, med den kännedom vi inhemtad om lokalen, böra, såsom ett alternativ till vidare undersökning, framställa det förslag, att Gefle-jernvägen skulle kunna förenas med Westmanlands- och Dala-jernvägen på följande sätt:

Ifrån Westerby norr om Hedemora anlägges en jernväg åt Husby socken, der Dalelven erbjuder grund för brobyggnad och flodöfvergång vid så kallade Berga-forsen, i fall icke någon lämpligare öfvergångs-punkt kan uppsökas. Efter elfvens öfvergång skulle

denna jernväg ledas fram i grannskapet af Stjernsunds bruk och Thorsåkers kyrka till Olvansjö, der Gefle-jernbanan påträffas. Denna föreningslinie, som i längd utgör omkring 5 mil, skall, efter hvad sakkunnige personer upplyst, icke vara ogynsam för en jernvägs anläggning. Genom en sådan kombination, skulle Gefle sättas i förbindelse med Mälaren och den större stambanan imellan Stockholm och Göteborg. Landskapet Dalarnes trafik ifrån Falun och central-punkten vid Siljans vattensystem, finge derigenom tillfälle att välja den förmånligaste riktningen och afsättningsorten antingen vid Bottniska viken eller vid Mälaren och de stapelorter, som dermed nu stå, eller genom den stora stambanan komma i förbindelse.

Dalarnes i Gefle-förslaget beräknade stora skogstillgångar skulle på Elfven kunna flottas till jernvägen vid Husby och der upptagas på jernvägen och föras antingen till Gefle eller Westerås och så vidare. Norbergs och Bisbergs grufvors rika malmtillgångar, hvilka icke ligga långt ifrån den föreslagna jernvägen, skulle genom jernbanornas sålunda föreslagna komplettering kunna komma bruken och bergverken i Gestrikland lättare till godo, och i allmänhet en närmare förbindelse till stor inbördes förmån uppstå imellan de betydligaste bergverken i Westmanland, Dalarne och Gestrikland.

Den betydliga affärsmarknaden, som desse bergslagsorter nu hafva vintertiden i Hedemora stad, belägen nära de trenne bangrenarnes föreningspunkt, skulle derigenom blifva ännu mera liflig. För helsingar och andra norrländingar, som redan nu i stor mängd med

betydliga kvantiteter af sina produkter, såsom lin, väfnader, smör och fogel m. m., besöka Hedemora vintermarknad, skulle afsättningen på denna marknad betydligt ökas, till uppmuntran för dessa nordligare orters näringar.

I militäriskt hänseende skulle denna jernvägsförbindelse ifrån Gefle och ifrån det inre af Dalarne med Westerås och den der framdeles gående stora transitobanan imellan Stockholm och Göteborg blifva af riksgagnelig vikt. Trupper och krigsmateriel skulle med lätthet och hastighet kunna transporteras ifrån de nordligare delarne af riket till de mellersta och södra eller tvärtom, allt efter omständigheternas kraf, utan afseende på eller hinder af krigsöroligheter i Östersjön, hvilket förhållande ensamt i afseende på rikets försvar, under hvilket krigssystem som helst, är af sådan vikt, att denna del af rikets jernvägssystem fullt förtjenar att anses för stambanor.

*Oss synes det således alldeles oriktigt, att Rikets Ständer skulle, tvärt emot Stats-utskottets betänkande, bestämma riktningen af jernvägarne i Dalarne, och icke till K. M. öfverlemnade att afgöra, hvilkendera linien är den angelägnaste och bästa och således företrädesvis borde byggas och understödjas med lån eller anslag af allmänna medel.*

Men om, emot all förmodan, en sådan pröfning skulle af Rikets Ständer företagas, då torde det hvarken kunna anses för rationellt eller ändamålsenligt att vid en sådan pröfning underlåta att fästa tillbörligt afseende på följande hufvudsakliga frågor, nemligen:

1. Hvilketdera af de båda förslagen utgår ifrån den lämpligaste och rättaste ändpunkten för jernväg i Dalarne — kan Falu stad

anses för en sådan ändpunkt, eller bör Brenäs udde vid Siljans vattensystem lemnas företräde — kan icke den omständigheten, att Båtsta vid Dal-elfven vester om Falun redan nu utgör en hufvudpunkt för trafiken, anses häntyda på nödvändigheten att söka utgångspunkten för ett jernvägs-system i Dalarne vid det vattendrag, der Båtsta är beläget?

2. Om jernvägen ifrån Gessle till Falun skulle lemnas företräde med afseende derå, att äfven den borde i framtiden utsträckas till Siljans vattensystem eller till lastageplats vid Insjön, kan då i riktningen ifrån Falu stad en sådan fortsättning tillvägbringas, och vore det lämpligt att göra denna fortsättning, då lokalen är sådan, att så branta stigningar och lutningar på banan uppkomma, att fasta lokomotiv måste anbringas för rörelsens bedrivande?

3. Är det rationellt och ändamålsenligt att vid grundläggningen af ett jernvägssystem förbise de naturliga riktningar, den större trafiken redan tagit, och om den största trafiken ifrån Dalarne nu går åt Mälaren och Stockholm, är det då klokt att genom jernvägsanläggning försöka leda den åt Gessle, eller skulle icke företrädesvis större allmän nytta vinnas genom att underlätta den största sjelfbildade trafiken genom jernvägsanläggning ifrån Dalarne åt Mälaren?

4. Hvilkendera af de föreslagna jernvägslinierna närmar sig mest till ett ändamålsenligt jernvägssystem, antingen en isolerad jernbana imellan Falun och Gessle, eller en jernbana ifrån Falun och Siljans vattensystem till en hamn vid Mälaren, der rikets största stambana kommer att framgå.

5. Kan en jernväg ifrån Gefle tillförsäkra Dalarne en jemn och stadigvarande tillförsel af dess förnämsta behof, och kan icke sjötransporten till och ifrån Gefle hamn blifva stängd genom krigsoroligheter under de blidare årstiderna och genom drif-is och svåra vintrar längre än vanligt?

6. Hvilkendera banan kunde för de flesta landskapen och för riket i det hela blifva af större allmänt gagn i ekonomiskt och militäriskt afseende?

7. Är det saant, att den beräknade stora inkomsten af Gefle jernbanan hufvudsakligen är grundad på export af skogseffekter ifrån Dalarne, så att af påräknade 7 procents behållen inkomst tre fjerdedelar uppkommit genom påräknad transport af sådana effekter, och kan det vara troligt, att Dalskogarne, med deras bestånd, skulle kunna fortfarande lemna ett så stort öfverskott till export utöfver ortens och dess talrika bergverks skogsbehof, eller månne det är i ekonomiskt hänseende klokt att öfver höfvan tillita skogarne för export, och kan icke bergs- och bruksnäringens bestånd derigenom äfventyras?

8. Då inkomst-beräkningen för jernvägen ifrån Dalarne åt Mälaren, fastän de egentligen större skogsorterna i Dalarne hafva närmare väg till denna, än till den andra banan, likväl icke ens upptager någon inkomst af skogsprodukters transport ifrån Dalarne, men inkomstberäkningen för Geflebanan upptager fraktlönen för sådane skogsprodukter till 127,500 rdr bko årligen, skulle man icke då skäligen kunna antaga, att den till omkring 3 procent beräknade rena inkomsten af jernbanan åt Mälaren tål en måttlig förhöjning genom tillägg

af någon inkomst, genom transport af sådana effekter till exempel blott omkring en tredjedel af hvad Gefle-förslaget upptager? Här må märkas, att för jernbanan åt Mälaren skulle härigenom uppkomma en nettobehållning af 4 procent, hvilka förslå till amortering af ett statslån på de vilkor, Stats-utskottet föreslagit, och till 6 procent åt aktie-tecknare.

Ehuru flera sådana frågor sjelfmant framstå, tro vi dock, att ett moget öfvervägande af de nu framställda skall öfvertyga om svårigheten i att bestämma jernvägens bästa riktning och det ena förslagets företråde framför det andra, samt komma enhvar att inse, att ehuru Westerås-banan ingår uti ett ändamålsenligt jernbans-system långt bättre än Gefle-banan, likväl intetdera förslaget ensamt för sig fullt uppfyller ändamålet, utan att båda banorna åt Gefle och Westerås böra på lämpligt sätt kombineras, för att medföra högsta möjliga nytta och riksgagnelighet.

Vi hafva nedskrifvit detta efter erhållen underrättelse derom, att Stats-utskottets förnyade utlåtande återkommit till Ständerna, och i det fall att frågan redan skulle vara på ett eller annat sätt af ständerna afgjord, våga vi dock tro, att ofvanstående betraktelser förtjena att tagas i öfvervägande.

*X et Y.*





