

blifvande behållningen på bruttoinkomsten vid stationen utgör den vinst derstädes, för hvilken bevillning bör påföras i den kommun, der samma station är belägen.

Om remiss till vederbörligt Utskott anhålles.

Stockholm den 27 Januari 1871.

Joh. Fr. Geijer.

N:o 103.

Af Herr J. F. Geijer: *Om låneunderstöd till det bolag, som kommer att bildas för anläggning af en jernväg från Falun till Grebbestads och Krosskärrs hamnar på vestra kusten.*

Den Svenska jernstillverkningen har länge fört ett tynande lif, ej så att icke tillverkningskvantiteten ökats, ehuru i ringa mån i jemförelse med andra länders utveckling under samma tid, men så att den lemnat ringa afkomst åt sina idkare.

Förnämsta orsaken till detta betryck har varit de utomordentliga framsteg jernindustrien gjort inom andra länder, isynnerhet England, hvilka genom de naturliga resurser de ega kunnat utbringa i marknaden ojemförligt större kvantiteter af varan, hvilken de sträfvat och lyckats att alltjemnt förbättra. Dock eger äfven vårt land i våra trädkol, våra rena bergmalmer och våra vattenfall sådana resurser af annan art att vi äro fullt berättigade att hoppas med dem kunna uthärda konkurrensen, om vi förstå att tillvarataga dessa fördelar, som naturen skänkt oss.

I saknad af billiga kommunikationer mellan våra gruffält, skogar och platser, der naturlig drifkraft finnes, har man dock hittills endast kunnat draga högst ringa fördel af dessa naturförmåner och till följd deraf har icke heller vår jernhandtering kunnat svinga sig upp till en fabriksindustri, utan bedrifves fortfarande mera såsom en husslöjd och kan såsom sådan ej uppträda i täflan med utlandets såsom fabriksindustri högt utvecklade tillverkning. Vår jernstillverkning drabbas följaktligen äfven

af alla de olägenheter, som städse nedtynga en tillverkning, drifven i liten skala och spridd på en mängd, från allmänna trafiklederna aflägsna ställen. Tillverkningskostnaden blifver derved öfverdrifvet hög genom en mängd samverkande orsaker, bland hvilka de höga frakt- och förvaltningsomkostnaderna intaga första rummet. Genom den ringa produktionen vid hvarje verk uppstå dessutom flera andra olägenheter, såsom att man icke kan hålla sig tillräckligt insigtsfulla tekniska biträden, så att, oakadt utmärkta materialier användas, det kan hända att effekterna blifva af underordnad beskaffenhet, eller att man genom det ringa tillverkningsbeloppet ofta hindras att åtaga sig eljest förmånliga beställningar, endast derföre att de äro för stora för att kunna utföras inom icke alltför lång tidrymd.

För att ett bättre förhållande i afseende på jernstillverkningens bedrivande skall kunna komma till stånd äro fördenskull våra bergslager uti ett trängande behof af att erhålla för jernindustrien särskildt anlagda jernvägar med sådan riktning, att genom dem på bästa vis åstadkommas behöfliga förbindelser från våra gruffält och skogstrakter till platser, der riklig drifkraft finnes och som sedan sätta dessa platser i förbindelse med hafvet på kortaste väg och vid tjenliga skeppningsplatser.

Dylika bergslagsbanor äro sålunda ej blott ett önskningsmål för våra jernfabrikanter, utan derjemte ett oundgängligt vilkor för utvecklingen af vår jernindustri. Endast om sådana komma till stånd, kan det blifva möjligt att vid tjenliga platser utan öfverdrifna omkostnader draga tillsammans råmaterialier i större mängd för jernstillverkningen, och sålunda åstadkomma större, rationellt ordnade verkstäder, som blifva i stånd att tillägna sig nutidens viktigaste uppfinningar för underlättande af fabrikationen och införande af ett fabriksmessigt bedrivande af jernstillverkningen, hvarigenom denna hos oss, likasom uti utlandet, kunde bringas upp till en verkligt teknisk industri. Har vår jernindustri en gång på detta sätt blifvit ordnad kan man vara förvissad, att vi då skola vara i stånd att med fördel sälja alla jerneffekter, hos hvilka erfordras en bästa eller medelgod kvalitet, till lika lågt eller lägre pris än något annat jernproducerande land och som hela vår produktion endast motsvarar en ringa del af den kuranta omsättningen af dylika varor på världsmarknaden, så kan ej heller någon fara för öfverproduktion uppstå, om vi endast tillverka sådana effekter, som verkligen efterfrågas.

Under sådana förhållanden hafva några jernhandteringens idkare, som funnit angeläget vara, att utfinna en jernväg, som kunde blifva pulsådern i ett kommunikationssystem för bergslagera, som uppfyllde ofvannämnde fordringar och som förenade så många intressen som möjligt, uppdragit åt Majoren C. Adelsköld att under förliden sommar undersöka en föreslagen sträckning, som synts erbjuda utmärkta fördelar och efter utstakningen kommer att beröra följande platser: från Falun går den förbi Domnarfvet öfver Tunaslätten ej långt från Tuna-Hästbergs grufvor samt vidare nära Ulfshyttan, Rämshyttan, Gräsbergs grufvefält, Ludvika, Klenshyttan, Grängesberget, Hörkshyttan till Ställdahlen och Svartviks grufvor, går sedan i närheten af Nya Kop-

parberget, förbi Bredsjö, Hellefors, Grythyttan, Toruvarpsund, Finnhyttan, Svartsången, Krappa, Asphyttan, Hedenskog och Norum, öfvergår Klarelfven vid Degefors, förbi Fryksta vid södra ändan af Frykarnes 7 mil långa vattendrag, passerar öfver nordvestra stambanan vid Carlslund och öfver Norselven ej långt från Edsvalla, förbi Borgvik, öfver Seffle kanal vid Nysäter, förbi Svaneholm, Dalslands kanal vid Billingsfors, Bäckefors, Vestra Ed vid sjön Stora Lee, öfver sjön Bullaren vid Sundohult till Grebbestads och Krosskärrs förenade hamnar vid Bohuslänska kusten. Af dessa har Krosskärrs hamn, enligt pålitliga personers intyg, så långt deras minne räcker, eller sedan 1824, endast tvänne vintrar, 1838 och 1853, varit isbelagd, men alla öfriga år varit hela året om tillgänglig för fartyg.

I förening med Fahlu—Gefle jernväg bildar denna väg sålunda en sammanhängande farled mellan rikets vestra kust och Gefle, genomskärande ett bälte af landet, hvars malmbrytning sammanlagdt uppgår till $\frac{5}{12}$ af hela rikets malmfångst, hvars tackjernstillverkning, uppgående till 1,9 millioner centner, utgör nära $\frac{1}{3}$ af hela rikets och hvars stångjernsproduktion, bestigande sig till 1,4 millioner centner, är fullt motsvarande $\frac{1}{3}$ af hela landets.

Dessa uppgifter visa att inom jernvägens område redan nu en ganska betydande verksamhet förefinnes, som med lättade kommunikationer och begagnande för tidsenligt ordnade anläggningar af de många dertill lämpliga platser, som efter jernvägslinien finnas, skulle kunna uti en nu knappast beräknelig grad än vidare förökas. Sådana platser äro Domnarfvet vid Dalelfven, som genom sin obegränsade tillgång på drifkraft och sin rika tillgång på träaffall från den der försiggående stora virkesförsågning, sjelfmant erbjuder sig såsom lokal för en storartad jernförädlingsverkstad för Dalarne.

Ett lika utmärkt läge för en centralverkstad för Wermland erbjuder Degefors sågverk vid Klarelfven. Andra dylika platser med ypperligt läge för stora jernförädlingsverk finnas vid Bångbro i Nya Kopparberget, Hellefors i Westmanland, Kroppa och Asphyttan vid de båda trafikleder, som genom sjöar, kanaler och jernvägar sätta norra delen af Filipstads bergslag samt södra delen af Westerdalarna i kommunikation med Wenern vid Christinehamn; vidare vid Edsvalla utmed Norselven och vid Borgvik, som ligger emellan Wermelen och Wenern. På Dalsland finnes invid jernvägen sådana platser vid Billingsfors och Skåpafors; Långed, Håfverud och Upperud invid Dalslands kanal, äro ehuru icke belägna alldeles invid jernvägen, äfven användbara för industriela anläggningar.

Genom föreningen med Fahlu—Gefle-jernvägen beredes en utfartsväg till Norrland för malmen från de grufvefält inom Dalarne, till hvilka jernvägen närmar sig, nemligen Tuna-Hästbergs, Gräsbergs, Grängesbergs och öfriga grufvefält inom Grängärdes och Ludvika socknar, ehuru en del af dessa malmer äfven komma att söka användning söder eller vester ut.

Följande redan färdiga eller under anläggning varande trafikleder komma att
af

af den föreslagna jernvägen beröras: Fahu—Gefle-, Wessman—Barkens-, Frövi—Ludvika-, Hellefors- och Kroppa jernvägar, Filipstads Bergslags kanal, Klarelfven, Nordvestra stambanan, Norselven, Seffle och Dalslands kanaler jemte åtskilliga andra ännu endast projekterade jernvägar, såsom Nora—Stadra m. fl.

Antagligen kommer äfven för trävaruindustrien stor fördel att beredas genom den ifrågavarande banan, då denna dels kommer att blifva utfartsväg från flera nu befintliga sågverk, såsom från dem vid Korsnäs, Domnarfvet, Hellefors, sågverken vid Klarelfven, Edsvalla, Borgvik, Skåpafors, Billingsfors m. fl., dels äfven kommer att lemna tillfälle till att tillgodogöra skogseffekter från trakter, som hittills icke varit åtkomliga.

Den utstakade jernvägssträckningen utgör 41,87 mil och är beräknad att kosta, i händelse den göres bredspårig, 28,300,000 R:dr eller 676,000 R:dr per mil och, om den anlägges med 3,6 fots spårvidd, 21,600,000 R:dr eller 518,000 R:dr per mil. Lutningen är ingenstädes högre än 1 på 100 och radien för krökningarna ej mindre än 1,000 fot; kartor och kostnadsförslag, af Majoren C. Adelsköld upprättade, skola i Stats-Utskottet företes.

Skulle Svenska jernhandteringen genom sådana anläggningar höjas och genom den långt drifna förädlingen, hvartill alla våra förhållanden inbjuda, betinga ett högre penningvärde mot det nuvarande, så inses lätt hvad verkan en export till 20 à 30 millioner högre värde än den nuvarande skulle utöfva på hela landets finansiella ställning och huru en utvecklad företagsamhet och ett bättre ersatt arbete i en ännu vidsträcktare mån skulle komma att föröka den enskilda välmågan, ej ensamt bland jernindustriens idkare.

Såsom exempel huru jernindustrien bedrifves i England kan anföras, att vid sex verk derstädes tillverkas tillsammans 5,400 tons stålraills i veckan, deraf Barrow in Furness ensamt af eget tackjern tillverkar omkring 2,000 tons (48,000 centner) i veckan och Atlas-works omkring 1,200 tons i veckan. Oaktadt de stora kvantiteter dessa verk sålunda effektuera berättar den brochyr, hvarur dessa uppgifter äro hemtade, att de hafva ordres på allt hvad under nästa nio månader kan tillverkas.

Nekas kan ej heller, att en jernvägsförbindelse mellan vestra kusten och Östersjön, isynnerhet om den sättes i förening med en i det inre af landet dragen jernväg till Norrland, vore af oberäknelig nytta för landets förmåga af sjelfförsvär. Vigten af sådana banor som den ifrågavarande hafva äfven folkombuden insett, i det 1869 års riksdag, i sin underdåniga skrifvelse af den 12 Maj rörande väckt förslag till framtida jernvägsanläggningar, yttrade den åsigt, att bland alla de enskilda banor, som kunde komma i fråga till erhållande af Statens understöd, böra i första rummet upptagas de banor, som afse bergsbrukets befordrande, hvilket vid stambanornas anläggande icke i någon väsentlig mån kunnat afses. Af den utaf Kongl. Maj:t 1869 nedsatta jernvägskomitée har en föreslagen jernväg från Filipstad till nordvestra stam-

banan vid Fryksta blifvit i första rummet förordad såsom förtjent af allmänt understöd, men så vigtig denna, till erhållande af Statens understöd föreslagna bansträckning än i och för sig må vara, så blir den dock ännu betydelsefullare, om den tänkes ingå såsom en länk i ett sammanhängande system, sådant som det ifrågavarande.

De trafikberäkningar, som äro uppgjorda, visa att denna jernvägsanläggning lika mycket vore ett i ekonomiskt afseende fördelaktigt företag, som det kommer att bidra till Svenska industriens lyftning, och man torde derföre ej behöfva tveka om utländska kapitalisters biträde med anskaffande af penningar, om en af dem önskad malmexport kunde derigenom komma till stånd. Men som erfarenheten visat de flera olägenheter, som äro förenade med utländska bolags verksamhet inom landet, och de i företaget omedelbart intresserade torde behöfva spara sina kapitaler till de nya anläggningar, som blifva en följd af jernvägens utförande, har man ansett sig böra i första rummet söka Statens biträde.

På grund af det ofvan anförda får jag derföre föreslå, att Riksdagen ville besluta:

att Staten lånar till det bolag, som kommer att bildas för detta företags utförande, $\frac{2}{3}$ af jernvägens anläggningskostnad, hvilket lån är räntefritt under byggnadstiden, men sedan löper med samma ränta, som Staten kan vid sin upplåning betinga, hvar emot bolaget tillförbindes, att 70 år efter hela banans öppnande för trafik afstå banan med allt hvad dertill hörer i löst och fast till statsverket utan ersättning.

Om remiss till Stats-Utskottet anhålles.

Stockholm den 27 Januari 1871.

Joh. Fr. Geijer.
