

N:o 23.

Af Herr Sahlin, Christofer: Om beviljande af låneunderstöd för en jernvägsanläggning emellan Falun och Krosskärr.

Den svenska jernhandteringens betryckta läge har länge varit känbart icke blott för dess egna idkare, utan äfven och i ganska vidsträckt mån för hela fäderneslandet, i det en af våra förnämsta näringar icke längre, såsom förr, bidrager till hela landets välstånd genom de tillfällen till väl ersatt arbete, som detta yrke i fordna dagar beredde sina idkare. Sedan en följd af år utbjudes våra bruksalster på världsmarknaden till ett pris, som utgör blott en ringa ersättning för det utmärkta råämnet, utan att gifva snart sagdt någon lön för den möda, som blifvit nedlagd på förädlingen. Detta tillstånd kan icke utan våda fortfara; våra tillgängliga bränsletillgångar förminskas och våra grufvor uttömmas för att åstadkomma en vara, som icke finner efterfrågan annat än till ruinerande priser, medan utländningarne, oaktadt vida underlägsna naturliga förmåner, öfverflygla oss med massor af en produkt, som, ehuru sämre till ämne, genom den i stor skala bedrifna tillverkningen och till följd deraf nedsatta produktionskostnaden, de kunna sälja med vinst till betydligt lägre pris än för svensk jernverksegare är möjligt.

Förklaringen ligger nära till hands och vi hafva redan länge insett, att vår jernhandtering icke kan räddas från en nära förestående undergång med mindre den upphör att bedrifvas som hemslöjd och börjar behandlas såsom en fabriksindustri i största skala. Det är för oss alldeles klart, att med vår outtömliga tillgång på förträffliga malmer, den stora utsträckningen af våra barrskogar, den ofantliga rikedomen på drifkraft vi ega i våra vattenfall och den rikliga tillgången på billigt arbete, bör den svenska jernhandteringen kunna uppdrifvas vida utöfver sitt närvarande viktbelopp och genom den långt drifna förädling, hvartill alla våra förhållanden inbjuda, betinga ett relativt ännu mera förhöjdt penningvärde mot det närvarande. Verkan af en jernexport till 25 å 40 millioner högre värde än det närvarande på hela landets finansiella ställning är lätt att inse, emedan en utvecklad företagsamhet och ett bättre ersatt arbete i en ännu vidsträcktare mån skulle komma att föröka den enskilda välmågan och detta på långt när ej blott inom bergslagera utan äfven inom åkerbruksdistrikterna genom den långt liffigare samfärdsel, som då med dem nödvändigt skulle uppstå.

Bih. till Riksd. Prot. 1871. 1 Saml. 2 Afd. 1 Band. 3 Häft.

Men för att uppnå detta ändamål är det nödvändigt att förändra hela sättet för vår tillverkning, koncentrera arbetet på ett mindre antal stora verkstäder och drifva dessa alldeles skilda från den fasta egendomsskötseln, på ett fullkomligt fabriksmessigt sätt. Denna förändrade tillverkningsmethod kan emellertid icke för närvarande åstadkommas: dertill fordras nemligen billiga kommunikationer, icke blott för att med ringare kostnader kunna utföra den färdiga produkten på den utländska marknaden, utan lika mycket och till och med ännu mer, för att i hvarje ögonblick kunna från långa afstånd på tillverkningsorten sammanföra de erforderliga massorna af råämnen. De nu befintliga fraktmedlen äro emellertid härför alldeles för otillräckliga; endast jernbanor, lagda i sådan riktning att malm och kol i de aldra största kvantiteter kunna å dem föras till verkstäderna och den förädlade varan till skeppningsorten, kunna fullt tillfredsställa behovet.

Detta behof hafva äfven folkombuden insett i det 1869 års Riksdag uti sin underdåniga skrifvelse af den 12 Maj samma år, rörande väckt förslag till framtida jernvägsanläggningar, yttrade den åsigt, att bland alla de enskilda banor, som kunde komma i fråga till åtnjutande af statens understöd, "*böra i första rummet upptagas de banor, som afse bergsbrukets befordrande, hvilket vid stambanans anläggande icke i någon vänsedtlig mån kunnat afses*".

Den af Kongl. Maj:t under år 1869 nedsatta jernvägskomitéen har äfven, såsom i första rummet förtjent af allmänt understöd, förordat den bana, som är afsedd att förena Filipstads bergslag med någon punkt på nordvestra stambanan i närheten af Klarelfven; en bana, som för det på behöfliga kommunikationer misslottade Wermländska bergsbruket utan tvifvel vore af den aldra största vikt.

Men så vigtig äfven denna för erhållande af statens understöd föreslagna bansträckning i och för sig sjelf må befinnas vara, blir den dock ännu betydelsefullare, om densamma tänkes ingå såsom en del i ett större sammanhängande system. Redan en flyktig blick på Sveriges karta visar oss vigten deraf att från någon passande punkt vid hafvet å rikets vestra kust och ungefär parallelt med vestra stambanan framdraga en annan bana vester och norr om Wenern, som, — skärande nordvestra stambanan och det stora antalet af segel- och flottbara vattendrag och kanaler, som i Dahlsland och Wermland sträcka sig från nordvest och norr till sydost och söder, såsom Dahlslands kanal vid Billingsfors, vattendraget från Svärdlånga vid Skåpafors, Byelfven från Glafsforden, Wermelensvattendraget vid Borgvik, der jernvägen utomdessa kommer i beröring med Wenern, Norsselfven från den 7 mil långa Fryken i närheten af Edsvalla, Klarelfven vid Dejefors, Filipstads kanal vid Asphyttan, äfvensom de der belägna Frykstads- och Kroppa-jernvägarne, samt likaledes uti Westmanland och Dalarne öfvertvärande betydande vattendrag, bland hvilka Svartelfven, vattendraget mellan Wessman—Barken och Dalelfven äro de förnämsta, äfvensom der befintliga mindre jernvägar vid Hellefors och mellan Wessman—Barken och äfven der berörande den koncessionerade Frövi—Ludvikabanen i trakten af Grängesberget samt upptagande den tilltänkta fortsättningen af Dylta—Nora-banan till Stadra och Grythytted, äfvensom Utterbergs-banan, då den kan komma att fortsättas, — skulle vid Falun anknytas till Gefle—Falujernvägen och således med denna bilda en sammanhängande farled mellan Östersjön vid Gefle och Nordsjön vid rikets vestra kust. På en sträcka af 41 mil genomskär denna jernväg ett bälte af landet, hvars malmbrytning sammanlagdt uppgår till 5,4 millioner centner, utgörande $\frac{5}{12}$ af Sveriges hela årliga malmfångst, hvars tackjernstillverkning af omkring 1,9 millioner centner utgör nära $\frac{1}{3}$ af hela rikets och hvars stångjernstillverkning slutligen bestiger sig till 1,4 millioner centner

eller något mer än tredjedelen af hela landets. Denna jernvägssträcka kan således betraktas såsom en *pulsåder* till alla de mindre ådror, genom hvilka nu malm, bränsle, sågadt virke och andra färdiga varor skulle kunna söka sig utvägar såväl till platser för vidare bearbetning, der tillräcklig drifkraft är att finna, som till en utmärkt nästan ständigt isfri hamn åt vestra sidan och norra Sveriges mest betydande stapelstad åt den östra, och utom dess till *Stockholm* eller andra platser vid östra kusten i den mån dessa komma att genom bibanor anknytas till den ifrågasvarande banan.

Dessa uppgifter visa att inom jernvägens område redan nu en ganska betydande verksamhet förefinnes, som med de lättade kommunikationer denna jernväg erbjuder och med begagnande för tidsenligt ordnade anläggningar af de många der-till lämpliga platser, som efter jernvägslinien finnas, skulle kunna uti en på förhand knappast beräknelig grad än vidare förökas. Vid många af de nämnda vattendragen finnas nemligen platser, som genom den der varande stora och flerstädes outtömliga tillgången på drifkraft just äro i hög grad lämpliga för anläggning af stora, rationellt ordnade och tidsenliga jernförädlingsverkstäder. En sådan plats erbjödes till exempel vid Domnarvet, der jernvägen öfvergår Dalelven, hvilken plats genom sin lätta malmtransport och rika tillgång på bränsle, deraf en betydlig tillgång erhålles från den der nedan försiggående ansevärliga sågafverkningen, samt obegränsade vattenkraft särskildt lämpar sig till en centralverkstad för Dalarne. För Wermland erhålles en likartad plats vid Dejefors invid jernvägens öfvergång af Klarelven. I öfrigt för storartade anläggningar fullt lämpliga platser invid eller i närheten af jernvägen äro: Ludvika bruk i Dalarne vid Wessman—Barkens vattendrag och jernväg; Bångbro uti Nya Kopparberget, Hellefors och Elfstorp vid Svartelven, Kroppa vid vattendraget från Yngen, Asphyttan eller Bjurbäcken vid Filipstads kanal och vattendraget från Daglösen, Edsvalla vid Nerrelven, Borgvik vid utloppet från Wermelen, Skåpafors vid utloppet från Svärdlängen, Billingsfors med flera ställen efter Dahlslands kanal och vattendraget från Lelängen, oberäknadt flera andra för industriella anläggningar äfven användbara platser, som dock äro af mindre betydelse i jernförelse med de här omnämnda.

Då en förmånlig och i större skala skeende försäljning af jern, isynnerhet österut, icke kan komma till stånd förr än vi blifva i tillfälle att erbjuda färdiga effekter, och för framställning af härför behöfliga kvantiteter nödvändigt erfordras, att jernindustrien bedrifves fabriksmessigt uti stor skala, så inses lätteligen behovet af en jernväg, som kan i betydligare mån *möjliggöra* åstadkommandet af härför lämpligt ordnade verkstäder. Tidpunkten för oss att uppträda på världsmarknaden med fabriker, vid hvilka de goda egenskaperna af våra råämnen finge göra sig i full mån gällande, är också just nu tjenlig, då för tillfället genom politiska förhållanden konkurrensen med afseende å jerneffekter af bättre kvalitet är minskad och torde komma att äfven härefter under en ganska lång tidrymd förblifva det.

För den sedan uppkommande konkurrensen behöfva vi så mycket mindre frukta, så vida vi fått lämpliga verkstäder till stånd, som tillverkningskostnaden hos oss för varor af bättre kvalitet *ovilkorligen* måste utfalla lägre än för utlandets jernproducenter, om vi, såsom antydt är, begagna alla våra till buds stående ressurser och sålunda skola vi äfven hafva långt lättare att kunna undersälja dessa vid fråga om varor af *bästa* kvalitet, än vid fråga om ordinära eller sämre sorter. Förbrukningen af dylika varor af god kvalitet är derjemte så stor, att den svenska jernproduktionen endast kan komma att fylla en ganska liten del af hela den behöfliga kvantiteten.

Genom föreningen med Falu—Gefle-jernvägen beredes derjemte en utfartsväg för de rika malmtillgångarne, som vid Tuna-hästbergs, Gräsbergets, Grängesbergets med flera grufvor finnas inom Tuna, Grangärdes och Ludvika med flera socknar, till Norrland och äfven genom den öfriga delen af banan vester- och söderut, så att nu obegagnade bränsletillgångar kunna finna förmånlig användning vid jernindustrien.

Antagligen kommer äfven trävaruindustrien att erhålla stora fördelar genom den ifrågavarande banan, då denna dels kan lemna en lättare utfartsväg från flera efter linien befintliga sågverk, såsom från Korsnäs, Domnarvet, Hellefors, sågverken vid Klarelfven, Edsvalla, Borgvik, Skåpafors, Billingfors med flera, dels äfven kommer att lemna tillfälle att tillgodogöra skogseffekter från trakter, som hittills icke varit åtkomliga.

Nekas kan derjemte icke att en jernvägsförbindelse mellan vestra kusten och Östersjön, isynnerhet om densamma blir satt i förbindelse med en i det inre af landet dragen jernväg till Norrland, vore af oberäknelig nytta för landets förmåga af sjelfförvar.

På grund af alla dessa förhållanden, hvilka redan vid första ögonkastet på kartan liksom inbjuda till åstadkommande af en jernväg i den antydda sträckningen, hafva några för saken intresserade personer låtit upprätta och bekosta ett fullständigt förslag till en jernvägsförbindelse emellan Krosskärrs samt Grebbestads sammanhängande hamnar vid vestra kusten och Falu stad i Dalarne uti den riktning i öfrigt, som här förut finnes angifven. Längden af den genom Majoren Cl. Adelsköld utstakade jernvägssträckningen utgör 41,87 mil, för hvilken kostnaden, om banan blir bredspårig, kommer att uppgå till 28,300,000 R:dr med inberäkning af rörlig materiel eller 676,000 per mil, men deremot till 21,600,000 R:dr eller 518,000 per mil, om banan blir smalspårig. Lutningarne äro på intet ställe brantare än 1:100 och de minsta radierna uppgå till 1,000 fot. Mellan Klenshyttan och Falun är äfven en alternativ sträckning undersökt, enligt hvilken längden uppgår till nära 42 $\frac{1}{2}$ mil och kostnaden kommer att utgöra 27,985,000 för bredspårig och 21,320,000 för smalspårig eller 659,000 och 502,000 respektive per mil.

Lifligt öfvertygad om att en sådan jernvägslinie skulle vara ett i ekonomiskt hänseende lika fördelaktigt företag, som det för en större del af landets näringar skulle medföra en högst betydlig lyftning, så har jag trott att det vore af vigt om ett bolag, så vidt möjligt är af svenske män, för detta företag bildades, på det att man icke skulle utsätta sig för de olägenheter, som enligt erfarenheten ofta funnits åtfölja utländska bolags bildande för bedrifvande inom landet af en eller annan affärsverksamhet.

Ett företag af denna omfattning, hvars nytta för fosterlandet i dess helhet är obestridlig, men hvars realisering genom enskilda, om än aldrig så mycket intresserade för företaget, onekligen erbjuder stora svårigheter, skulle dock genom medverkan från statens sida i betydlig mån underlättas och inom en snar framtid möjliggöras.

Med anledning häraf och under förhoppning att Riksdagen med välvilja vill se an ett företag, som i så hög grad som detta skulle bidraga till de svenska näringarnes förkofran, vågar jag vördsamligen anhålla:

att Riksdagen ville besluta: att staten lemnar till det bolag, som kommer att bildas för detta företags utförande, ett lån, motsvarande $\frac{2}{3}$ af jernvägens anläggningskostnad räntefritt under byggnadstiden, men sedan löpande med samma ränta, som staten kan vid sin upplåning be-

tinga, hvaremot bolaget tillförbindes, att 70 år efter hela banans öppnande för trafik afstå banan med allt hvad dertill hörer, löst och fast, till Statsverket utan all ersättning.

Om remiss till Stats-Utskottet anhålles, med rättighet att der få inlemna för frågans utredning behöfliga kartor, upprättade kostnadsförslag, trafikutredning m. m.

Stockholm den 28 Januari 1871.

Chr. Sahlén.

N:o 24.

Af Herr Casparsson, Carl Edvard: Angående förhöjning af det utaf Kongl. Maj:t äskade anslag till utdikningar och vattenaf-tappningar i de sex norra länen och fyra härader i Werm-land, m. m.

Under anmälan att, uti en inom Första Kammaren väckt motion, Riksdagens uppmärksamhet blifvit fästad derpå:

“att svenska jordbruket ej ännu nått den utveckling, att dess produktion förmår fylla en ständigt växande befolknings behof af dess alster, hvilket förhållande mindre är beroende af den öppna jordens otillräcklighet, än af dess kultur-tillstånd;“

“att en planmässig och fullständigt genomförd afdikning är det kraftigaste medel, vetenskap och erfarenhet gifva vid handen att höja jordens produktionsförmåga, på samma gång en sådan i stort utförd afdikning mäktigt bidrager att för all framtid utjemna de klimatiska missförhållandena;“

“att ett så omfattande företag, såsom liggande utom den enskildes förmåga, måste, i likhet med hvad i långt rikare länder varit förhållandet, af staten understödjas, hvaremot arbetets utförande och ansvaret för understödets återbetalande med minsta kostnad och risk för Statsverket kunde åt de lokala representationerna öf-