

silfververk. Under 16:de, 17:de och 18:de seklen lemnade hon inalles, enligt någorlunda säkra beräkningar, öfver 1,600,000 mark. År 1870 erhöles dessutom här 1,078 centner bly, med anledning hvaraf äfven en hagelfabrik här är anlagd, äfvensom ej obetydligt kalk från det stora kalkberg, i hvilket den silfverrika blyglansen ligger inbäddad. — Grufvan brytes i tre schakt och dess största djup uppgifves till 990 fot; hon skall vara den vackraste af Sveriges grufvor och är lätt tillgänglig att bese under en stigares eller äldre grufarbetares uppsigt. — I grufbyn härinvid lär den beryktade Göran Persson, Erik XIV:s handsekreter, vara född. — Silfvermalmen fortskaffas medelst en kanal af $\frac{3}{4}$ mils längd till *Sala Hytta*, $\frac{1}{4}$ mil norr om staden vid Sala Damm, der malmen genom bokning och vaskning förvandlas till så kallad sliger. Denna nedsmältes sedan jemte den rikare stufmalmen och med tillsats af bly, hvarvid silfret koncentreras i det erhållna verkblet, hvarefter det bergfina silfret slutligen afskiljes från detta genom afdrifning och finering. (Allt detta silfver skall af bergslagen, för utmyntning, inlevereras till kungl. myntet i Stockholm.) De för de nämnda verkens drifvande nödiga s. k. »Konsterna» äro i hög grad förtjenta att bese. — Strax invid Hyttan ligger Sala landsförsamlings utmärkt vackra prestgård, och ett stycke nordvest om staden Bergshauptmannens bostad, den forna kungsgården Väsbj, der tidtals flera kungliga personer, bland dem Gustaf II, uppehållit sig. — Ungefär $1\frac{1}{4}$ mil sydvest från Sala ligger *Sättra brunns*, upptäckt 1699 och år 1748 af biskop Kalsenius i Vesterås skänkt till Upsala universitet, talrikt besökt för sitt helsobringande vatten; nordvest derom Salbo hed, Vestmanlands regementes exercisplats.

Från Sala går jernvägen åt nordvest förbi Väsbj, berör sjön Långforsen och lemnar sedan den mer odlade och fruktbara slätten för att kasta sig in bland skogar och hedar, den s. k. »Långheden», som nu mestadels följes ända upp till inemot Dalelven; den löper derunder först fram mellan de uppdamda sjöarne Silfköparen (v.) och Olof Jons dam (h.) och kommer förbi några enstaka gårdar till

Broddbo station (0,9 mil från Sala). Genom en stor skärning stiger vägen sedan upp till sjön Stor-Ijusen, hvars vestra sida den i en kurva följer, och går derefter mellan de begge sjöarne Barken, fortfarande genom obebyggda trakter, upp till

Rosshyttans station (1,9 mil från Sala), vester om den der anlagda trä-oljefabriken. Snart derefter passeras länsgränsen mellan Vestmanland och Dalarne och vägen sänker sig ned till

Brovallens anhaltstation (2,4 mil från Sala), der den korsar den stora landsvägen från Falun till Vesterås. Här vidgar sig utsigten, färgtonen i landskapet norrut blir en annan och man märker redan på afstånd till höger den stora sjön Bäsingen (235 fot öfver hafvet), hvarigenom Dalelven löper, och på andra sidan derom Folkärna vackra kyrka. Från Brovallen sluttar vägen en lång sträcka utför, alltmer närmar man sig den väldiga Dalelven, tills man efter att ett stycke hafva följt densamma temligen nära, stannar vid

Krylbo station (3,1 mil från Sala, 8,9 mil från Upsala, 15,1 mil från Stockholm), dit vägen kommer att öppnas från Upsala före slutet af år 1873. Ett litet stycke söderut inmyrnar i denna jernväg en annan, nämligen Norbergs—Krylbojernvägen, hvilken genom sin fortsättning, den s. k. Norbergsjernvägen (se om dessa begge här nedan), leder ned till det förr (å sid. 361) omtalade Engelsberg, en af slutpunkterna för Stockholms—Vesterås—Bergslagens jernväg.

En god fjerdedels mil längre uppåt elfven ligger *Avesta*, en stor bruksanläggning med utmärkta vattenfall, med gar- och valsverk samt smedja för koppar, tillverkning af stångjern, af hamrar och städ m. m. Bruket anlades år 1636 af det yngre kopparkompaniet, som hitflyttade sin koppartillverkning från Säter, således 1641 till Falu Bergslag, men kom genom reduktionen till kronan, öfvergick dock snart åter, först genom arrende, sedan år 1777 genom köp i Bergslagens händer, som förr dit sände all i Falun erhållen råkoppar för att garas (renas), valsas etc. Sedan verkstäder för samma ändamål blifvit uppbyggda i Falun, har denna tillverkning här bedrifvits i allt mindre skala, så att den var så godt som nedlagd, då bruket helt nyligen genom köp öfvergick till det s. k. Avesta-Garpenbergsbolaget (Petriska arfvingarne m. fl.), hvilka nu här hafva under anläggning stora verkstäder för tillverkning af bessemerstål etc. Stället har egen kyrka och åtskilliga handlande samt liknar med sina regelbundna gator, anläggningar och byggnader en liten stad, hvilket Avesta ock varit mellan åren 1641 och 1686. Från år 1644 ända till år 1831 slogs i Avesta allt svenskt kopparmynt.

Ett stycke längre ned åt elfven ligger, i en särdeles vacker trakt, *Brunnbäck*, bekant genom den seger, som dalkarlarne här vunno år 1521, då »de körde de Jutar i Brunnebäcks elf, så vattnet dem porlade om», som det heter i den gamla visan. Brunnbäck betraktas af dalkarlen som den egentliga gränsen för hans land, ehuru detta sträcker sig ännu ett stycke nedanför elfven inåt *Rombolandet*, såsom dalkarlarne benämna Vestmanlands slättland.

Något öfver två mil från Krylbo ligger, nordvestut, vid den stora landsvägen mellan Falun och Vesterås samt nära sjön Hofran, som äfven genomlöpes af Dalelven, Dalarnes äldsta

stad **Hedemora** med 1,150 invånare, bankkontor, *telegraf*, etc., samt bekant genom sin stora marknad i början af Februari. Staden har god gästgivaregård. Hedemora fick sina privilegier af konung Kristofer och är ofta nämnt i historien under Sturarnes och Gustaf Vasas tider, såsom år 1470, då Erik Karlsson Vase med en ståtlig armé här blef slagen af Sten Sture, etc. Kyrkan är från 1300-talet, säges det, och flera gånger tillbygd. Hemsökt af stora eldsvådor, senast 1849, är staden regelbunden; dess förnämsta förvärfskällor äro åkerbruk, handel och handtverkerier. — Vester om staden har man *Vikmanshyttans* och *Thurbo bruk*, tillh. de Ulffska arfvingarne, det förre bekant för sitt Uchatii-stål, i sydvest *Norns bruk*, disp. Gahn. Nordvestut ligga dels *Falun*, dels *Säter*, det förre på 4, det senare på blott 1½ mils afstånd (rörande dessa begge städer, se längre fram).

Från *Krylbo*, mellan hvilket ställe och *Storvik* den under arbete varande stambanan blir färdig år 1875, går vägen, i *Dalarne* genom *Grytnäs*, *Folkärna* och *By* samt i *Gestrikland* genom *Thorsåkers socken*, i allmänhet nordostut och genom ofta vackra trakter, rika på bergverk och skogar samt ej saknande goda grufvor. Genast vid *Krylbo* passeras *Dalelven* på en stor bro med 7 spann af tillsammans 675 fots längd. Vägen går sedan öfver *Jularboån* upp till *Forsån* och *Fors masugn*, hvilken lyder under det vid samma vattendrag högre upp belägna *Garpenbergs bruk*, uppnämndt efter hit till bergverkens upphjelpande införskrifne tyske bergsmän, som här i landet kallades *Garpar*, af ålder ett stort kopparverk, hvilket dock nu i åtskilliga år varit nedlagdt, för närvarande järnbruk, tillh. samma bolag som eger *Avesta*, eller *Petréska arfvingarne*, *Cornelius m. fl.* Ungefär en mil längre norrut ligger *Dornsjö masugn*, med gjuteri och mekanisk verkstad, tillh. samma bolag. Från *Fors* kommer järnvägen in i *By socken* och går öfver flera vattendrag nära fram till *Horndals bruk*, en af *Dalarnes* största egendomar (tillh. *Bergendal*, *Michaëli m. fl.*). Söder härom och längre ned åt socknen ligga flera mindre bruk och bergsmanshamrar, såsom *Hede m. fl.*; österut på gränsen till *Gestrikland* ligger *Grönsinka bruk* (tillh. *Björkman*). Härefter går vägen genom idel skogar vester om sjön *Rossen* och öfver *Vallaån* upp öster om *Valla masugn* och ångsåg, lydande under det nysannämnda *Horndal*, samt derpå in i *Gestrikland*, hvarvid den följer *Bagghyttans dalgång* förbi *Boås* ned öster om *Thorsåkers kyrka*. På ömse sidor om vägen dit ned ligga flera mindre järnverk och masugnar, såsom vid sjelfva vägen *Hästbo masugn*; österut belägna äro *Skomakarhyttans masugn* och *Gammelstilla bruk* (begge tillh. *Gussander*). Vester om *Thorsåker* ligga äfven flera

mindre bergsmanshamrar, och sydvestut utefter den väg, som leder in i *Dalarne*, *Krattens masugn* samt, på ett par mils afstånd, *Stjernsunds* vackra järnbruk, fordom ryktbart för sitt manufakturverk, som genom *Polhems* sinrika uppfinningar blef så namnkunnigt, och nyligen inköpt under det ännu något längre bort belägna stora järnbruket *Kloster*. Vid detta sistnämnda, som har sitt namn efter ett fordom der befintligt hem för *Bernhardiner*munkar, finnas valsverk, gjuteri, krutbruk m. m. Begge bruken, tillsammans med den för sin stora tillverkning bekanta *Långshytte masugn* samt två längre i norr upp emot *Falu*—*Gefle*-banan belägna verk, nämligen *Engelsfors bruk*, från hvilket en smalspårig järnväg är under byggnad till stationen *Boru* vid sistnämnda bana, och *Edskeus masugn*, der bessemjern allra först i Sverige tillverkades, utgöra *Dalarnes* för närvarande troligen största possession (tillh. frih. *G. S. Åkerhjelm* på *Margretelund* och *Lagergrenska arfvingarne*).

Från *Thorsåker* fortsätter vägen i samma riktning, nära *Eltebosjön* och på sidan om *Hammarby bruk* (h.), tillh. *Petréska arfvingarne*, upp till

Storviks station å *Falu*—*Gefle*-banan (5,3 mil från *Krylbo*, 8,4 mil från *sala*, 14,2 mil från *Upsala*, 20,4 mil från *Stockholm*, 3,7 mil från *Gefle* och 4,9 mil från *Falun*), hvilken station kommer att blifva af stor vikt, då den utgör föreningspunkten mellan stambanan och *Falu*—*Gefle*-järnväg. Mellan *Krylbo* och *Storvik* komma stationer antagligen att inrättas vid *Fors*, *Horndal*, *Valla*, *Boås* och *Thorsåker*.

Vigten af *Storviks station* påpekades nyss; ännu större blir naturligtvis denna stations betydelse, sedan äfven den föreslagna och utan tvifvel inom kort af riksdagen medgifna utsträckningen af norra stambanan längre norrut blifvit fullbordad. Efter att nära intill *Storvik* hafva passerat flera mindre järnverk, skall denna fortsättning, enligt förslaget, beröra några af de stora brukspatron *Åberg* tillhöriga s. k. *Ockelboverken*, af hvilka må nämnas *Brattfors* och *Wij*, hvarefter den ingår i *Helsingland* och i grannskapet af *Kilafors bruk* (tillh. *Rettig*) träder in i *Ljusnelelfvens* vackra dalgång, der den allraförst träffar *Bollnäs*, hvarifrån kombinerad ångbåts- och järnvägsförbindelse med *Söderhamn* redan eger rum. *Ljusnan*, som bekant, en af *Sveriges* allra vackraste floder, följes sedan uppåt genom *Arbrå*, *Undersviks* och *Jersfs* socknar upp till den s. k. *Hybobacken* i *Ljusdal*. Så långt är riktningen bestämd, men för att derifrån hinna *Ljungans dalgång*, föreligga två förslag. Väljes den norra linien, uppnår banan, gående utefter dels *Hennan*, dels *Svägelf*, nämnda elf vid *Torpshammars bruk* i *Medelpad*, slutpunkten för den nu under anläggning varande *Torpshammars—Sunds-*

valls-jernvägen. Väljes åter den *östra*, som leder genom det bekanta Delsbo samt Bjuråkers, Hassela och Tuna m. fl. socknar, förbi sjön Norra Dellen, som redan genom ångbåt och jernväg står i förbindelse med Hudiksvall, och i trakten af flera dels i Helsingland, dels i Medelpad belägna bruk, såsom Hedvigsfors och Strömbacka, Sörfors och Matfors m. fl., så uppnås omsider äfven Ljungan och den nyssnämnda jernvägen, ehuru närmare kusten och Sundsvall. I hvilketdera fallet som helst är det afsedt att derefter genom en smalspårig bana leda vägen nordvestut upp till och genom Jämtland, förbi Refsunds- och Storsjön, nära Östersund, samt öfver Undersåker och söder om Åreskutan till någon lämplig punkt på riksgränsen för att möta en dylik i Norge från Trondhjem öfver Meraker till riksgränsen föreslagen väg. Mellan Storvik och Torpschammar är jernvägens längd beräknad till ungef. 25, mellan sistnämnda ställe och riksgränsen till ungef. 28 mil. Afståndet mellan Stockholm och nämnde gräns blir i sådant fall omkr. 73 mil, mellan förstnämnda stad och Trondhjem ännu ytterligare ungef. 10 sv. mil längre.

XXIX—XXX. Bibanorna Norberg—Krylbo och Engelsberg—Norberg.

Strax söder om Krylbo utgår från norra stambanan den förra af dessa bibanor, hvilken är 1,7 mil lång och hufvudsakligen beräknad att från Norbergs rika jernmalmsfält underlätta transporten af malm till de många omkring stambanan mellan Krylbo och Storvik samt omkring Falu—Gefle-banan belägna jernbruken. Den kommer att för trafik öppnas år 1874. Den går med i det närmaste vestlig riktning helt snart öfver gränsen mellan Stora Kopparbergs och Vesterås län nära intill *Bjurfors* bruk (tillh. grefve Mörner). Nordvest derom ligga Olofsfors bruk (tillh. Ljungqvist) och Rabbatsbennings masugn. Fortfarande i samma riktning och genom i allmänhet mycket kuperad mark går den sedan till Kallmora by. I trakten deraf ligga i nordvest eller vester flera masugnar, såsom Flikens, Gäsjö (tillh. Schwan) och Nordansjö. Från Kallmora böjer sig vägen söderut, hvarefter den snart uppnår

Kärrgrufvans station, den första på Engelsbergs—Norbergs 1,6 mil långa jernväg. Såsom hufvudsakligen eudast afsedd att förmedla förbindelsen med Strömsholms kanal, har denna väg hittills ej trafikerats under vintertiden, äfvensom den och hittills endast varit smalspårig. Den kommer dock nu att snart ombyggas till samma spårvidd som Norbergs—Krylbo och Stockholms—Vesterås—Bergslagens jernvägar. Här är man nu inne midt ibland de

talrika gruffält, som med ett gemensamt namn kallas *Norbergs grufvor*, hvilka voro bekanta redan på 1200-talet och sannolikt utgjort den äldsta och förnämsta af Sveriges alla jernbergslager. Bland dessa grufvor är Risbergsfältet för närvarande det mest gifvande. Man kan lätt sluta till deras stora betydelse, när man förnimmer, att de år 1870 tillsammans lemnade ungefär 1,900,000 centner i allmänhet god malm och att ingen socken i Sverige nämnda år i fråga om mängden af bruten malm stod framför Norbergs, utom Nora i Örebro län (se sid. 318 och 330). Ännu mer måste föreställningen om deras vigt ökas, då man besinnar, att *hela* Norrland samma år knapt lemnade en half million centner, och att all den från både Norrland och hela Upland erhållna jernmalmen tillsammans ej öfversteg hvad från denna enda socken erhöles. Ej under, att många bruksegare, både i Dalarne och Norrland, af hvilka senare flera hittills, med stor kostnad, tagit Norbergs malm på jernväg ned till Engelsberg och derifrån sjöledes på Strömsholms kanal, med stor glädje motse såväl Norbergs—Krylbo-banan öppnande som norra stambanans fortsättning. Från Kärrgrufvan fortsätter vägen söderut till

Norbergs station, något öster om *Norbergs* by vid sjön Noren (ungef. 2 mil från Krylbo, ungef. 1,4 mil från Engelsberg och ungef. antingen 15,4 eller 17 mil från Stockholm, allt efter som man reser å Stockholms—Vesterås—Bergslagens jernväg eller å norra stambanan). Denna by, redan på 1300-talet ej obetydlig, är för närvarande större och lifligare än åtskilliga af våra småstäder och köpingar, med handelsbodnar, bankkontor, telegraf, lasarett och god *gästgifvaregård*. Härifrån fortsätter banan åt sydost utefter landsvägen med till höger Rosendals masugn och till venster på längre afstånd andra sådana, såsom Nyhyttans och Bennebo, ned till

Högfors station invid det liknämnda jernbruket (tillhör. frih. Åkerhjelm). Härefter går vägen rakt söderut och nära sjön Snyten samt slutar äntligen vid

Engelsbergs station och bruk, ena ändpunkten för Stockholms—Vesterås—Bergslagens jernväg, tillika belägen invid Strömsholms kanal, såsom redan (sid. 361) är omtaladt.

XXXI. Bibanan Gefle—Upsala.

Denna nu under byggnad varande jernvägslinie, som med inberäkning af från densamma utgående grenbanor blir ungefär 12,1 mil lång och är beräknad att öppnas för trafik år 1875, är särskildt derför af vigt, att den för flera af de s. k. Danne-