

X.

TRAFIKENS UTVECKLING

ORIENTERING I TRAFIKOMRÅDET

I den för järnvägens anläggning inlämnade ansökan om koncession framhöllos utförligt de skäl, som talade för en järnväg från "Bergslagen" till västerhavet. Av ordalagen att döma gällde det i första hand att lämna den betryckta järnhanteringen ett kraftigt handtag genom underlättandet av malm- och träkolstillförsel till bruken och genom ökandet av exportmöjligheterna. Därvid framhölls, att en järnväg med den föreslagna sträckningen skulle korsa en mängd järnvägar, kanaler samt segel- och flottbara vattendrag och skulle komma att gå genom ett bälte av landet, vars sammanräknade malmbrytning uppginge till 5,4 millioner centner, utgörande $\frac{5}{12}$ av Sveriges hela årliga malmfångst, vars tackjärnstillverkning av omkring 1,9 millioner centner utgjorde nära $\frac{1}{3}$ av hela rikets, och vars stångjärnstillverkning slutligen bestege sig till 1,4 millioner centner eller något mera än $\frac{1}{3}$ av hela landets. Trävarurörelsen omnämndes mera i förbigående.

Koncessionssökarna framhöllo vidare, hurusom den nödvändiga koncentrerings av järnhanteringen till större bruk krävde ökade transportmöjligheter.

Utvecklingen har sedermera gått i den riktningen, att framforslandet av skogsprodukter, d. v. s. timmer, pappersved, pitprops, ved, sågade trävaror, pappersmassa och papper blivit "huvudnäringen" för järnvägen. Detta torde i viss mån sammanhånga med den av koncessionssökarna omnämnda koncentrerings av järnhanteringen till "ett mindre antal stora verkstäder", som skulle drivas "alldeles skilda från den fasta egendomens skötsel på ett fullt fabriksmässigt sätt". De bruk, som nedlade järnhanteringen, upphörde i allmänhet ej med



Fig. 211. "Bergslagets" kontor i Falun.

sin verksamhet. I sina skogar hade de användbart råmaterial, och under årens lopp uppväxte den ena trämasse- och pappersfabriken efter den andra, så att man numera kan räkna med en vid banans anläggning icke förutsedd ny storindustri inom trafikområdet.

För en kraftig utveckling av Bergslagsbanans trafik var det av stor vikt, att dess nordliga slutpunkt förlades i en trakt med stora naturtillgångar. Staden Faluns omgivningar höllo och hålla för visso måttet i detta avseende.

Genom Gäfle—Dala järnväg, som redan ett par decennier varit i trafik, då Bergslagsbanan anlades, kom sistnämnda i förbindelse med de öster om Falun belägna stora skogstrakterna ävensom med järnbruken Hofors, Hammarby, Forsbacka och Sandviken. Härigenom erhöles en avsevärd övergångstrafik, som även omfattade transport av varor till och från hamnen i Gävle.

Med skogstrakterna norr och väster om Falun fanns att börja med ej järnvägsförbindelse. Men virket flottades till i närheten av järnvägen liggande sågverk, såsom Korsnäs, Tisken, Domnarvet, Ornäs m. fl., så att järnvägen i viss mån kunde räkna även nämnda trakter till sitt trafikområde. Sedermera hava flera järnvägar inom området anlagts, nämligen Falun—Rättvik—Mora—, Mora—Älvdalens, Falun—Västerdalarne, Mora—Orsa med anslutning till Sveg — sedermera Brunflo — och



Fig. 212. Domnarvets järnverk.

till Bollnäs samt Siljans järnväg, som numera uppgått i Södra Dalarnes järnväg och fått sin slutpunkt i Rättvik. Genom dessa järnvägars tillkomst har övergångstrafiken vid Falun och Borlänge avsevärt ökats.

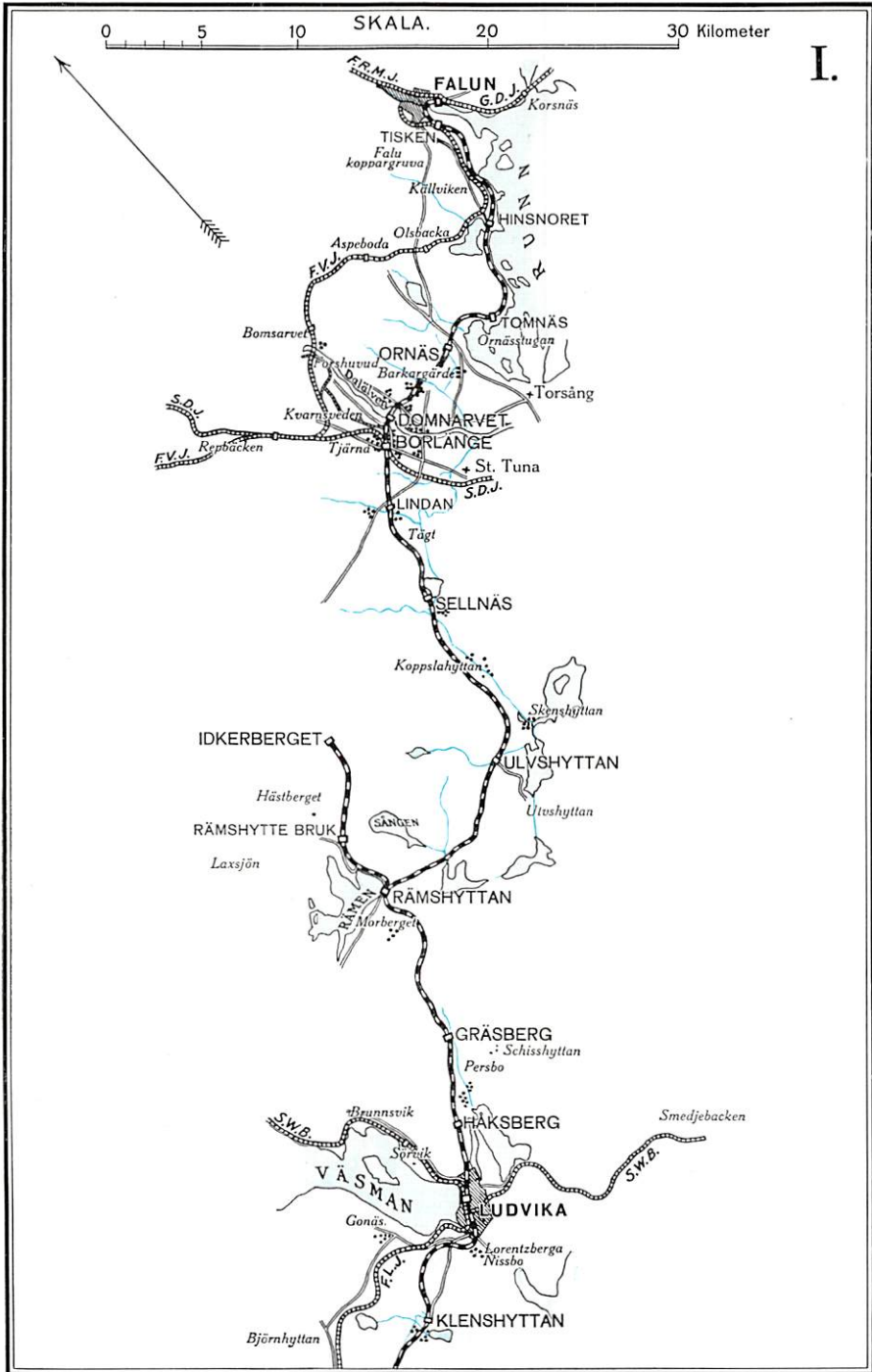
Landskapet Dalarna kan betecknas som ett gott uppland för trafiken icke endast på grund av den rika skogsförekomsten utan även med hänsyn till andra naturtillgångar, såsom betydande vattenkraft, malmfyndigheter samt olika för bearbetning lämpliga stenarter, såsom sandsten, kalksten och porfyr.

Den i äldre tider mest kända malmfyndigheten är Falu koppargruva, där mycket stora mängder koppar brutits. Det samhälle, som uppväxte vid gruvan, har under tidernas lopp utvecklats till länets största stad med avsevärda industrier. Till stadens betydelse såsom trafikområde bidrager, att länsstyrelsen är dit förlagd samt i ännu högre grad, att ledningen av Stora Kopparbergs Bergslags A.-B. sedan gammalt där varit koncentrerad (fig. 211). Huvudkontoret är dock sedan några år förlagt till Stockholm.

Detta Sveriges äldsta bolag ägde ursprungligen endast koppargruvan men har så småningom inköpt högst betydande skogs- och malmförekomster samt utvidgat sin verksamhet att omfatta även tillverkning av järn och järnprodukter, papper, pappersmassa, trävaror och träkol. Dessa tillverkningar äro förlagda till andra platser än Falun, där "Bergslaget"

TRAFIKENS UTVECKLING

Skala
1:387.000



II.

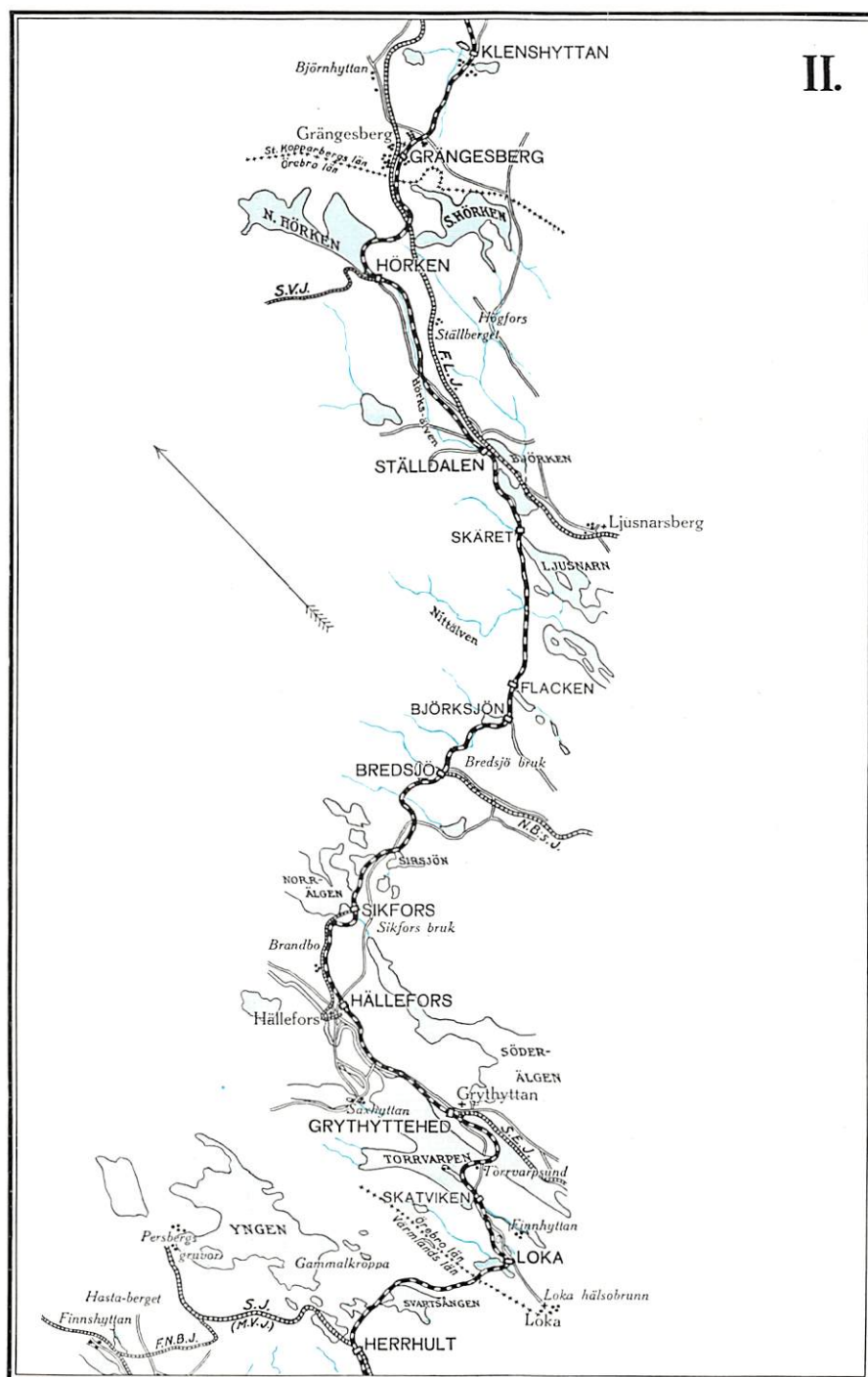




Fig. 213. Viadukter över B. J. vid Borlänge.

emellertid har fabriker för bearbetning av det i koppargruvan utvunna råmaterialet. Sålunda tillverkas vid olika verk i Falun kopparvitriol, svavelsyra, svavelsyrad lerjord, järnvitriol, rödfärg och ättiksyra, varjämte svavelkis försäljes.

Bland industrierna i Falun märkas i övrigt "Vagn- och Maskinfabriken", ägare A.-B. Svenska Järnvägsverkstäderna, samt Falu Mek. Verkstad.

Följer man linjen söderut från Falun, har man ur trafiksynpunkt endast att anteckna ett par sågverk, Källviken och Ornäs, till dess man kommer till Domnarvet och Borlänge, där ett betydande industriområde utbreder sig, dominerat av "Bergslagens" väldiga anläggningar utmed Dalälven (fig. 212).

Omedelbart vid järnvägen ligger Domnarvets järnverk med masugnar (därav en del elektriska), bessemerverk, martinverk, valsverk, mek. verkstad, manufaktursmedja, bult- och spikfabrik, tegelbruk, kraftstation m. m., en anläggning, som kan tjäna som ett gott exempel på den i början av 1870-talet påbörjade koncentrationen av järnhanteringen.

Ej långt norrut om Domnarvet har Bergslaget tagit Dalälvens vattenkraft ytterligare i anspråk genom utbyggandet av fallen vid Bullerforsen och Forshuvud. I närheten av dessa kraftstationer ligger Kvarnsvedens pappersbruk, som även äges av Bergslaget. Fabrikationen omfattar pap-

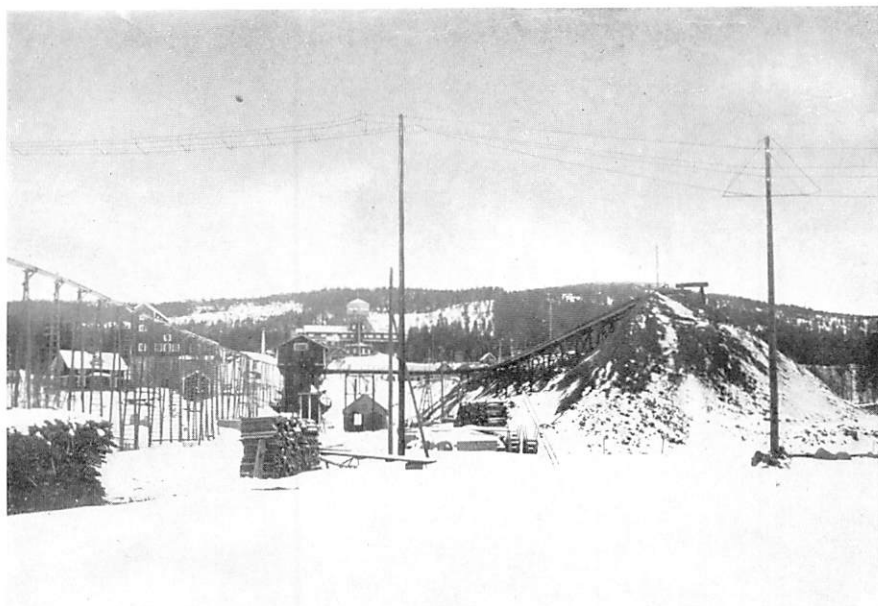


Fig. 214. Idkerbergets gruva.

per, pappersmassa och sulfitsprit. Med Borlänge står pappersbruket i förbindelse genom egen smalspårig järnväg (fig. 213).

Kring industrianläggningarna sluter sig "en hel stad" av bostäder med Borlänge köping som handelscentrum. Den förut omnämnda Södra Dalarnes järnväg korsar här Bergslagsbanan. Huvudsakligen söderut från köpingen utbreder sig den i förhållande till breddgraden bördiga Stora Tunaslätten.

Även en flyktig överblick av Bergslagens anläggningar i denna trakt pekar på det sakförhållandet, att Stora Kopparbergs Bergslags A.-B. varit och är järnvägens störste trafikant.

Söder om St. Tunaslätten går Bergslagsbanan genom ett skogigt bergslandskap med mäktiga järnmalmsförekomster, sträckande sig in i nordvästra delen av Västmanland och östra delen av Värmland. Bland södra Sveriges malmfält intager detta distrikt främsta rummet, och den brutna malmkvantiteten överstiger numera mångdubbelt den av koncessions-sökarna angivna siffran. En stor del av malmen exporteras över Gävle, Värtan och Oxelösund. Själva järntillverkningen har i allmänhet flyttats till de bruk, där en i större skala driven järntillverkning kunnat ske än vid de gamla hyttorna.

Malmdistriktet avdelas geografiskt genom en dalgång i en nordlig och en sydlig del. I dalgången finna vi sjöarna Väsman och Barken,



Fig. 215. Rämshytte bruks anrikningsverk.

från vilken senare sjöförbindelse finnes till Mälaren genom Strömsholms kanal.

I den norra delen av malmområdet befinna sig bl. a. malmgruvorna vid Idkerberget, Rämshytte bruk, Gräsberg och Håksberg, under det att järntillverkning numera endast representeras av Ulvshytte och Schisshytte bruk.

I figurerna 214—217 visas några av de storartade anläggningar, gruvbolagen utfört, liksom även inramningen i en vacker bergslagsnatur.

I dalgången mellan de båda gruvdistrikten ligger vid sjön Väsman en av järnvägens viktigaste föreningsstationer, Ludvika. Järnvägen korsas här sedan 1900 av Stockholm—Västerås—Bergslagens järnväg, som har sin slutpunkt vid Vansbro vid S. J. — förut Mora—Vänerns järnväg. Ludvika är därjämte slutstation för Frövi—Ludvika järnväg.

Över Ludvika förmedlas en betydande såväl gods- som persontrafik, vartill även bidraga de gruvor och bruk, som ligga vid Västeråsbanan i närheten av Ludvika, såsom Nyhammars, Hagge och Smedjebackens bruk samt Ickorbottens gruvor m. fl.

Ludvika har sedan några år stadsrättigheter och har utvecklat sig till ett relativt stort industrisamhälle. De mera betydande anläggningarna äro numera Allmänna Svenska Elektriska A.-B:s filial för tillverkning av transformatorer och apparater, Ludvika ångsåg och Bergslagens tegel- och kalkbruks A.-B.

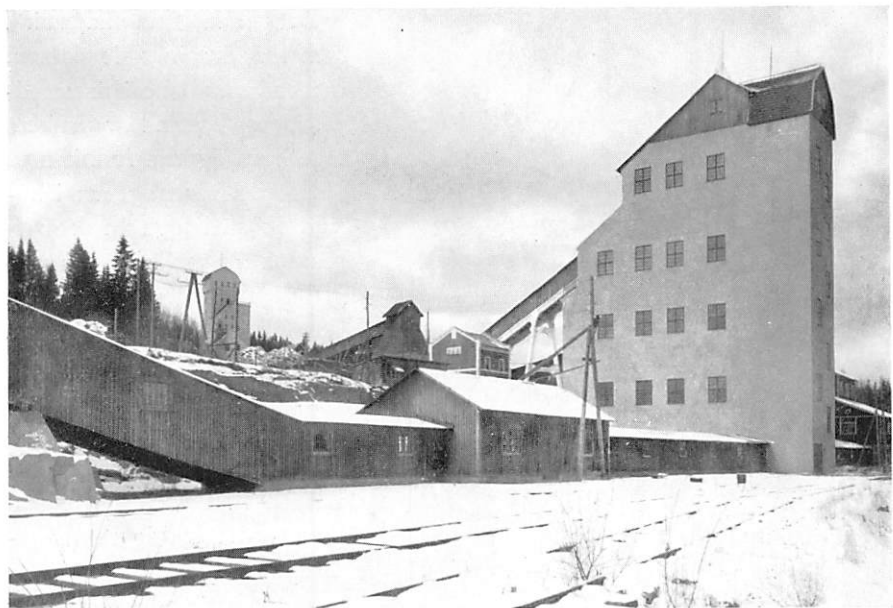


Fig. 216. Anriktningsverk vid Håksberg.



Fig. 217. Utsikt från Håksberg.

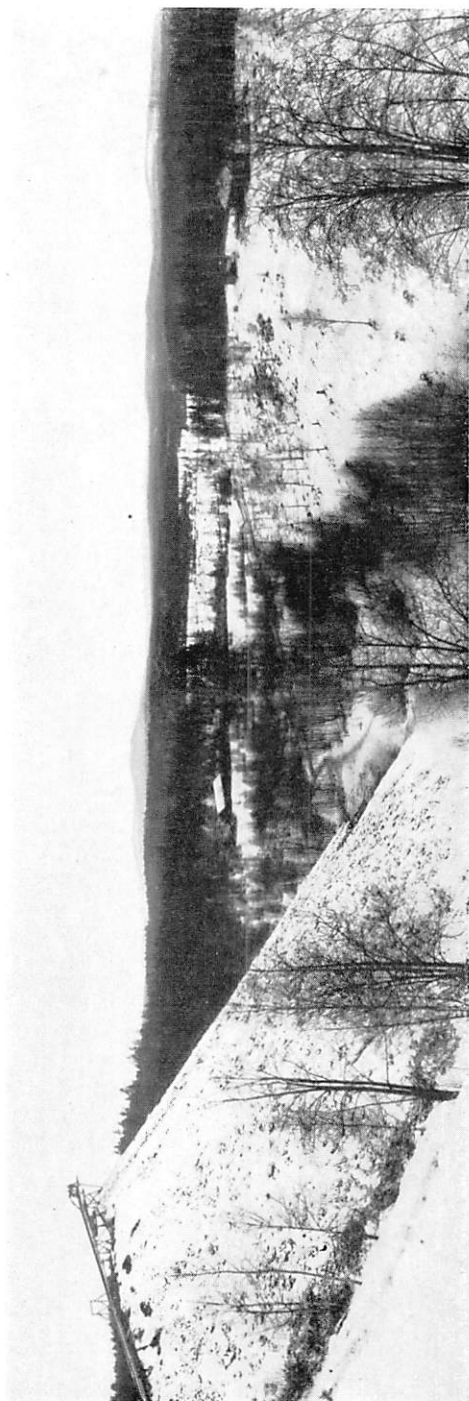


Fig. 218. Utsikt från Klenshyttan.

Det gamla "Ludvika bruk", som förr dominerade platsen, driver ännu lancashiresmedja, men på grund av brukets läge hava ägarna funnit med sin fördel förenligt att i huvudsak nedlägga bruksdriften och att använda den tillgängliga vattenkraften till alstring av elektrisk ström, som distribueras i trakten.

Från Ludvika går järnvägen genom en skogig bergstrakt i jämn stigning upp till Klenshyttan och Grängesberg i det sydligare malm-distriktet. Vid Klenshytte bruk drives sedan gammalt masugn, och i trakten finnas flere gruvor (fig. 218).

Distriktets rikaste malmgruvor äro belägna i Grängesberg (fig. 219). Ägarna till dessa gruvor, bland vilka även märkas Stora Kopparbergs Bergslags A.-B. och Sandvikens Järnverks A.-B., hava på sin tid överlåtit förvaltningen av samtliga gruvor till "Grängesbergs gemensamma förvaltning".

Såsom bekant har största delen av den i Grängesberg brutna malmen exporterats via Oxelösund, men avsevärda mängder transporteras dock över Bergslagsbanan, huvudsakligen till Domnarvet. Sedan 1889 finnes vid Grängesberg en sprängäm-

nesfabrik även lydande under gruvförvaltningen.

Söder om Grängesberg bliva gruvfälten sparsammare men giva dock trakten sin prägel av "bergslag" vid stationerna Hörken, Ställdalen, Bredsjö och Sikfors.

Vid Hörken ansluter sedan 1878 den smalspåriga Sävsnäs järnväg från ett flertal bruk västerut.

Det vid Ställdalen belägna bruket driver fortfarande tackjärnstillverkning men är numera huvudsakligen pappersbruk och sulfitmassefabrik. Ägare är sedan 1896 A.-B. Stjernfors-Ställdalen, som utom Stjernfors bruk även sedan några år äger Bredsjö bruk. B:s Ställdalen har spårförbindelse med Frövi—Ludvika järnväg, som utom vid Ludvika även anknyter vid Grängesberg och sålunda på hela denna sträcka passerar genom samma trakt som Bergslagsbanan och på relativt ringa avstånd. Traktens naturrikedomar ha dock givit båda järnvägarna tillräcklig trafik.

Vid Bredsjö anslöt på 80-talet en smalspår bana. Denna har sedermera ombyggts till den bredspåriga Nora Bergslags järnväg.

Bredsjö bruk hör till de från 1600-talet drivna bruken och har en betydande tackjärnstillverkning (fig. 220).

Av ungefär samma ålder äro Sikfors (fig. 221) och Hällefors bruk, båda numera ägda av Vargöns A.-B.

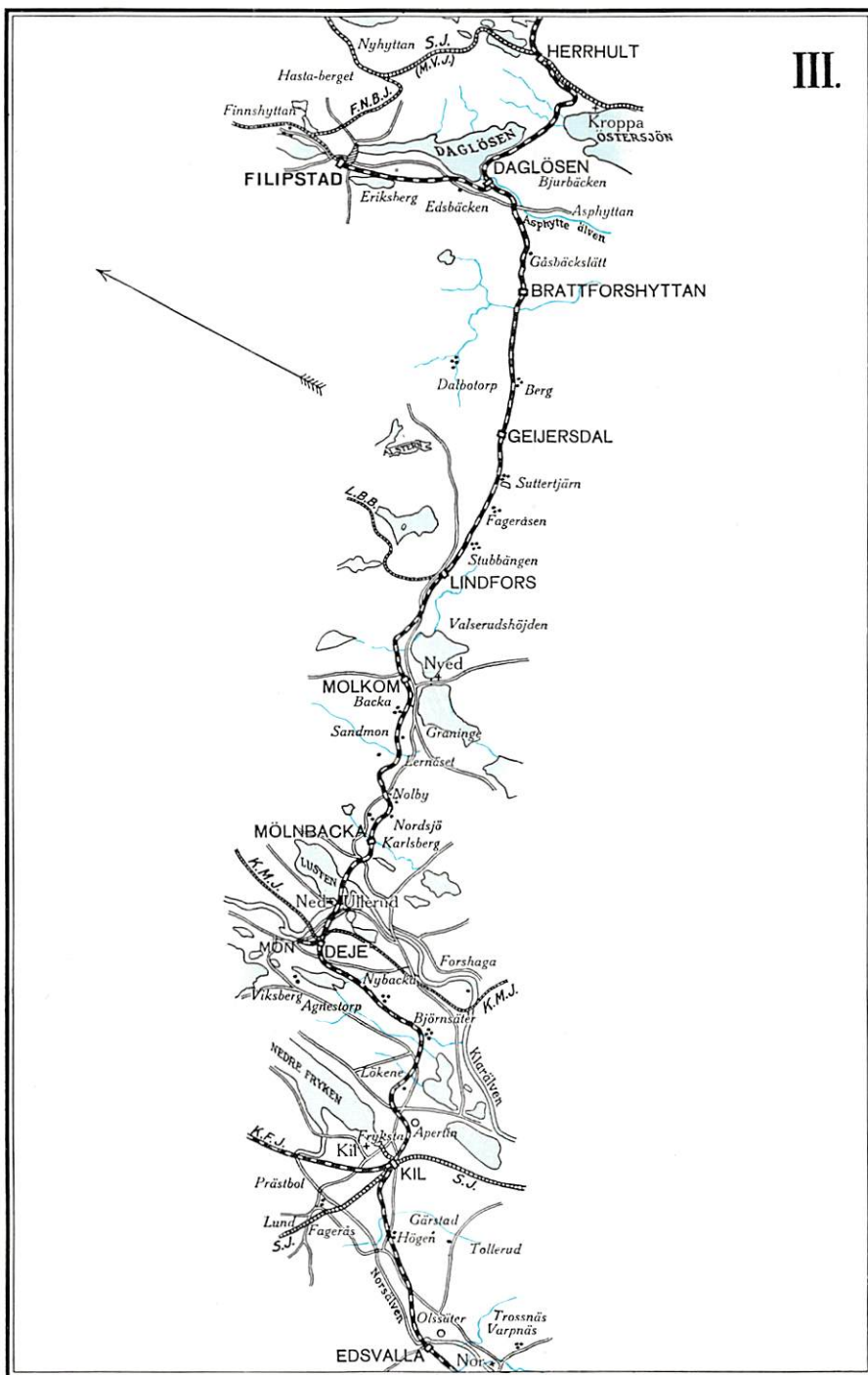
Hällefors bruk har allt sedan järnvägens anläggning hört till de större trafikanterna. Vid bruket finnes martinvalsverk, gjuteri och mek. verkstad, träsliperi m. m., varjämte sågverksrörelse bedrives.

Den väldiga brädgård, som utbreder sig mellan järnvägen och bruket (fig 222) ger en livlig föreställning om brukets rika skogsmarker, som upptaga en areal av över 200.000 tunnland.

Ungefär vid värmlandsgränsen viker järnvägen av i västlig riktning



Fig. 219. Elevator vid Müllers schakt, Grängesberg.



ORIENTERING I TRAFIKOMRÅDET

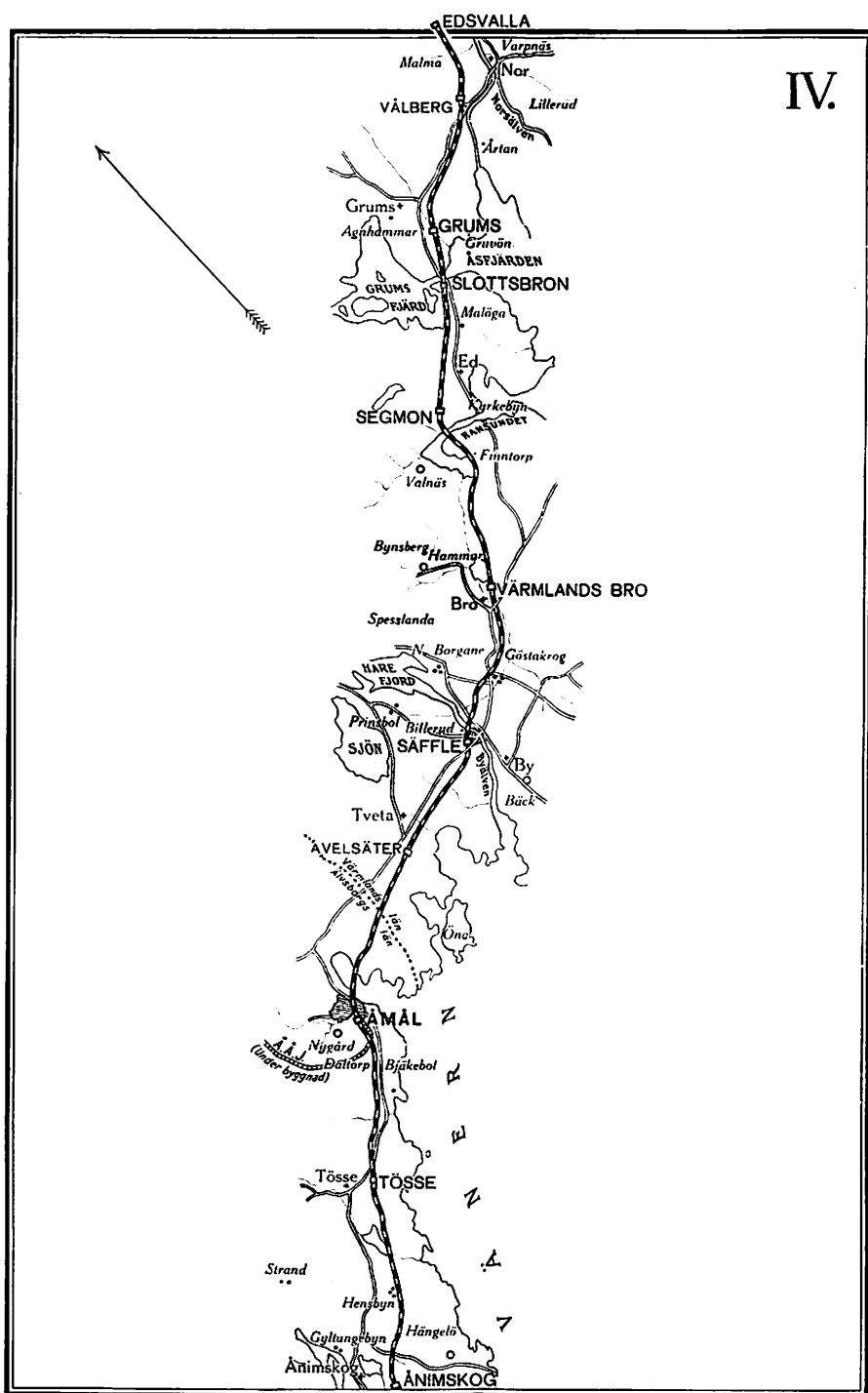




Fig. 220. Bredsjö gamla bruksgård.

och passerar genom ett av skogar och mossmarker uppfyllt landskap, som dock på sina ställen är utmärkt av stor naturskönhet, såsom vid sjön Daglösen och vid Molkom.

Sågade trävaror och torvströ höra sålunda till traktens produkter, under det att bruksdriften endast representeras av det (vid S. J.) strax söder om Herrhult belägna Nykroppa bruk samt Blombacka bruk vid

Lindfors. Vid det sistnämnda utgöres tillverkningen av järn- och ståltråd, ståltrådslinor, trådspik o. d.

Mången resande har säkerligen vid färd genom området frågat, varför de väldiga mossarna icke i större omfattning utnyttjas. Svaret på denna fråga är, att den på mossarnas botten befintliga bränntorven är täckt av ett så mäktigt lager vitmossa, att bränntorvens upptagande icke lönar sig.

Norr om detta relativt svaga trafikområde (Grythytted—Deje) befinner sig däremot ett kraftigt gruv-, skogs- och bruksdistrikt. Man behöver endast nämna namnen Uddeholm, Hagfors, Munkfors, Lesjöfors, Persberg, Långbanshyttan, Finnshyttan för att traktens betydelse som trafikområde skall vara klarlagd. Visserligen går en stor del av trafiken från detta område dels över S. J. — f. d. Mora—Vänerns järnväg — till Kristinehamn, dels över Karlstad—Munkfors järnväg till Karlstad och Skoghall, men även Bergslagsbanan får sin del genom anslutningarna med S. J. vid Herrhult, med Nordmark—Klarälvens järnväg vid Filipstad och med Karlstad—Munkfors järnväg vid Deje.

Centrum för traktens affärsliv var på sin tid Filipstad. Numera har staden sin betydelse dels genom en del mindre industrier, dels såsom en av landets vackrast belägna städer. Idyllen vid Daglösens strand lockar många resenärer till ett besök, och planer hava varit å bane att dit förlägga ett större turisthotell, till vilket företags realiserande även järnvägen skulle bidra.

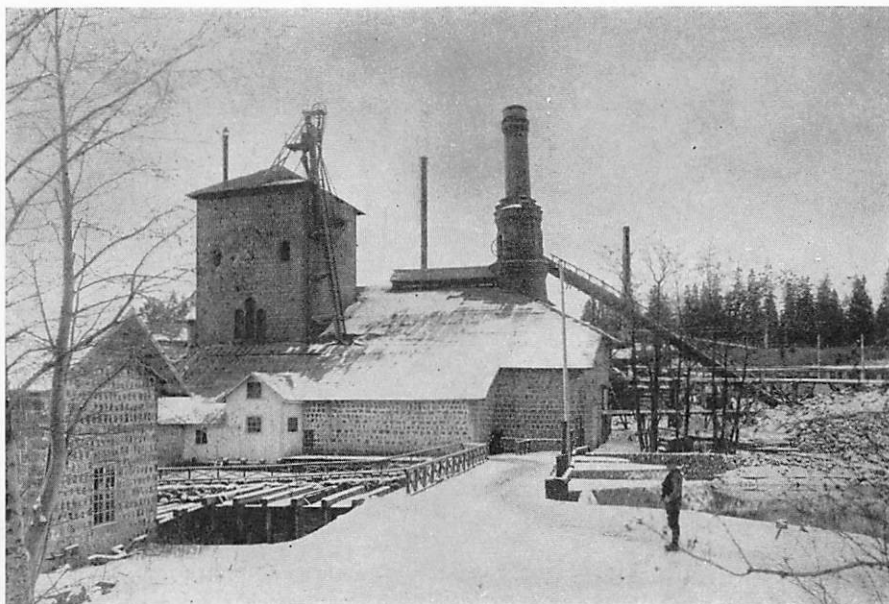


Fig. 221. Hyttan vid Sikfors.

Efter passerandet av den omedelbart söder om Mölnbacka belägna tunneln finner man, att landskapet ändrat natur. Vidsträckta åkrar och ängar angiva, att järnvägen kommit in i en jordbrukstrakt, men de skogkantade åsarna, för att ej tala om de väldiga virkesmassor, som ofta täcka sjön Lustens yta vid Klarälven eller skönjas i sydligare farleder, tyda på att trävaruförädling icke är främmande för trakten. Och man finner snart, att järnvägen från Deje ned över dalslandsgränsen passerar ett synnerligen kraftigt "trädistrikt".

Vid eller i närheten av järnvägen finna vi sålunda, utom åtskilliga mindre sågverk, följande större anläggningar:

Dejefors kraft- och fabriks A.-B. samt

Mölnbacka—Trysils pappersbruk och sulfatfabrik vid Deje,

Edsvalla bruks sulfit- och sulfitsprittfabrik vid Edsvalla (fig. 223),

Borgviks bruk med järnbruk, trämassefabrik m. m. samt

Gruvöns sågverk (ägare: Billeruds A.-B.) vid Grums,

Billeruds trämasse- och sprittfabrik vid Slottsbron,

Kyrkebyns sulfittfabrik vid Segmon,

Billeruds sulfittfabrik och pappersbruk vid Säffle (fig. 225 och 226).

Då järnvägen öppnades för trafik, var bilden en annan. De stora trämassefabrikernas tid var ännu icke kommen, och bruksanläggningarna representerades endast av Dejefors, Edsvalla och Borgvik, huvudsak-

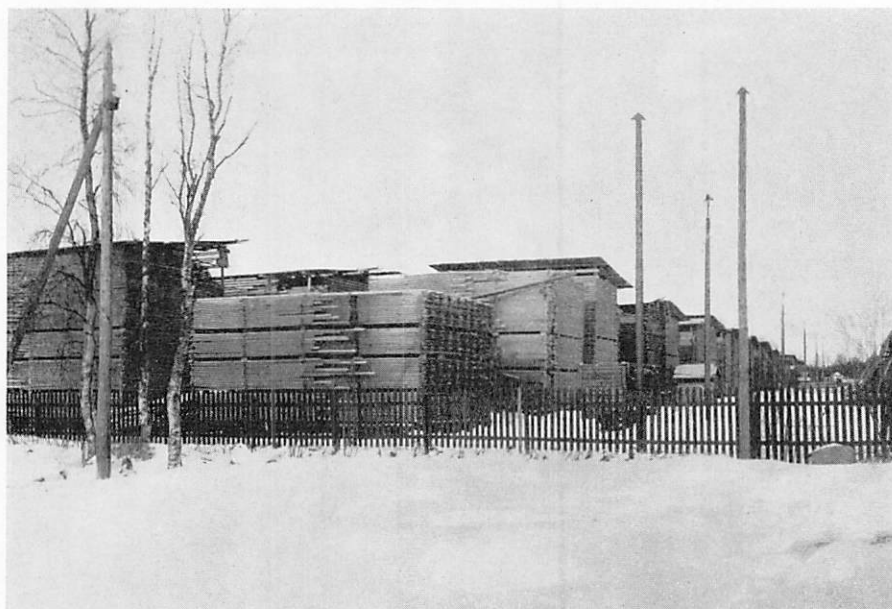


Fig. 222. Hällefors bruks brädgård.



Fig. 223. Edsvalla bruk.



Fig. 224. Norsälven vid Edsvalla.

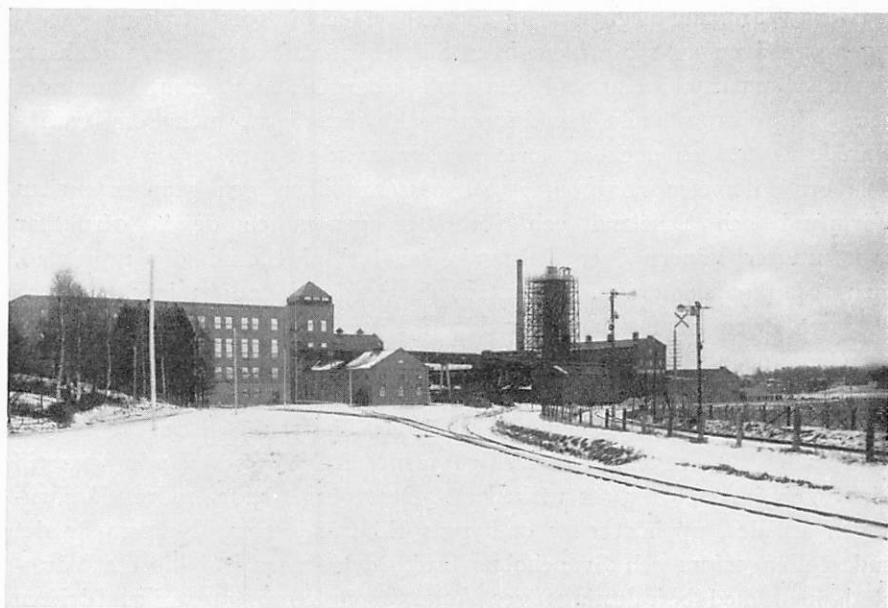


Fig. 225. Billeruds fabriker i Säffle.



Fig. 226. Billeruds kontor i Säffle.

ligen med järntillverkning.

Vid Bergslagsbanans byggnad erhöles vid Kil anslutning till statens järnvägar, nordvästra stambanan, samt dess bibana Kil—Fryksta. Sedermera har Kil—Fryksdalens järnväg (1914) tillkommit. Övergångstrafiken vid denna station har utvecklats till en av de största vid järnvägen.

Redan före statsbanornas anläggning hade Fryksdalen sökt erhålla sådan järnvägsförbindelse, att dess skogs- och bruksprodukter skulle lättare än genom landsvägsforor kunna framföras till lämplig trafikled. Det var helt enkelt landets första järnväg, som 1849 framdrogs mellan Fryksta och Klarälven. Ett stycke norr om Kil korsas Bergslagsbanan av den gamla järnvägens numera från spår befriade banvall (fig. 227).

Södra Värmland begagnar sig för export och import utom av Bergslagsbanan även av sjötrafiken över Säffle kanal, Vänern och Trollhätte kanal. Hamnarna i Karlstad, Skoghall, Edsvala, Slottsbron, Ransundet och Säffle äro sålunda konkurrenter till järnvägen, men som trafikområde är trakten dock att anse som en av de bästa.

Några kilometer norr om Ämål passerar järnvägen gränsen mellan Värmland och Dalsland och fortsätter genom en delvis ofruktbar trakt utefter Vänern över Dalslands kanal till Mellerud, där utpräglad, men sedan gammalt som mager ansedd, jordbrukstrakt möter.

Norra delen av Dalsland var förr i tiden brukstrakt. Det förefaller egendomligt, att en järntillverkning kunde löna sig under så ogynnsamma förhållanden, som här förelägo. Malmen måste forslas landsvägs- och sjöledes från Bergslagen till Ämål och därifrån på landsväg miltals inåt landet till bruken. Det färdiga järnet fraktades på landsvägen till järnvägen i Ämål för att utskeppas. Dessa bruk hade, redan då järnvägen anlades, upphört eller ombyggts till träsliperier. Numera är det endast Fengerfors och Svaneholms bruk (det senare i sydligaste Värmland, men med befraktning över Ämål), som representera bruksdriften i trakten.



Fig. 227. Banvallen efter Sveriges första järnväg.

Då järnbruken i denna trakt nedlades och järnvägen i Åmål försvann, hotades staden av tillbakagång. Räddningen kom därigenom, att Bergslagsbanan till staden förlade reparationsverkstäder och lokomotivstation.

I trakten kring Ånimskog ha många och dyrbara försök gjorts att exploatera de koppar- och manganfyndigheter, som där finnas, men försöken hava strandat på grund av att malmen i allt för hög grad ligga spridda och insprängda i bergarten.

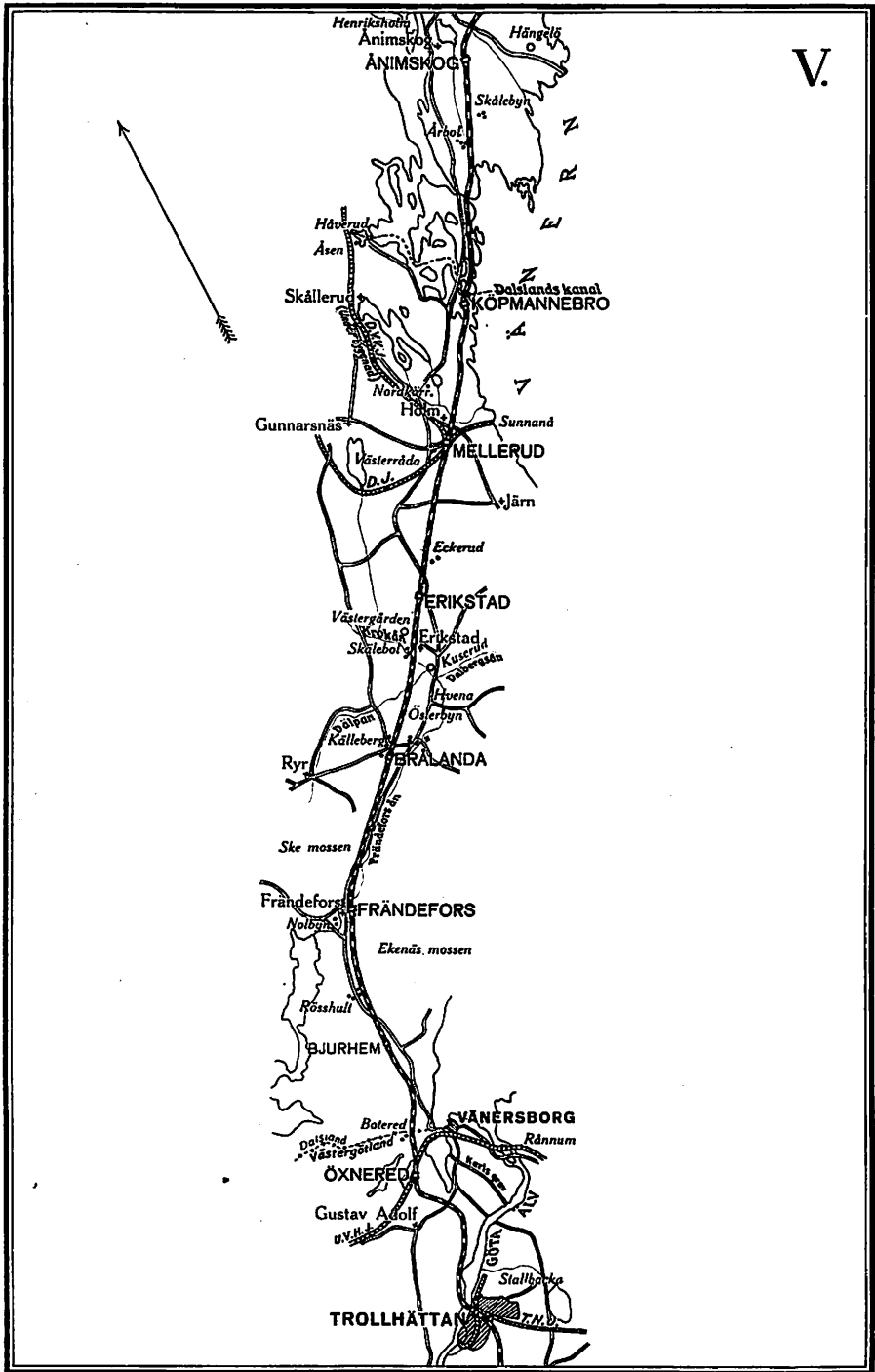
Den nordvästliga delen av Dalsland har betydande tillgångar på skog och vattenkraft, vilket föranlett förläggandet till denna trakt av ett flertal bruk. Genom Dalslands kanal hava dessa förbindelse via Vänern till Göteborg, men allt sedan järnvägens tillkomst har den haft en icke obetydlig trafik över Köpmannebro till och från kanalen.

För närvarande pågår byggandet av Dal—Västra Värmlands järnväg (Mellerud—Arvika) och Åmål—Årjängs järnväg, vilka torde komma att införliva västra Dalsland och sydvästra Värmland med Bergslagsbanans trafikområde.

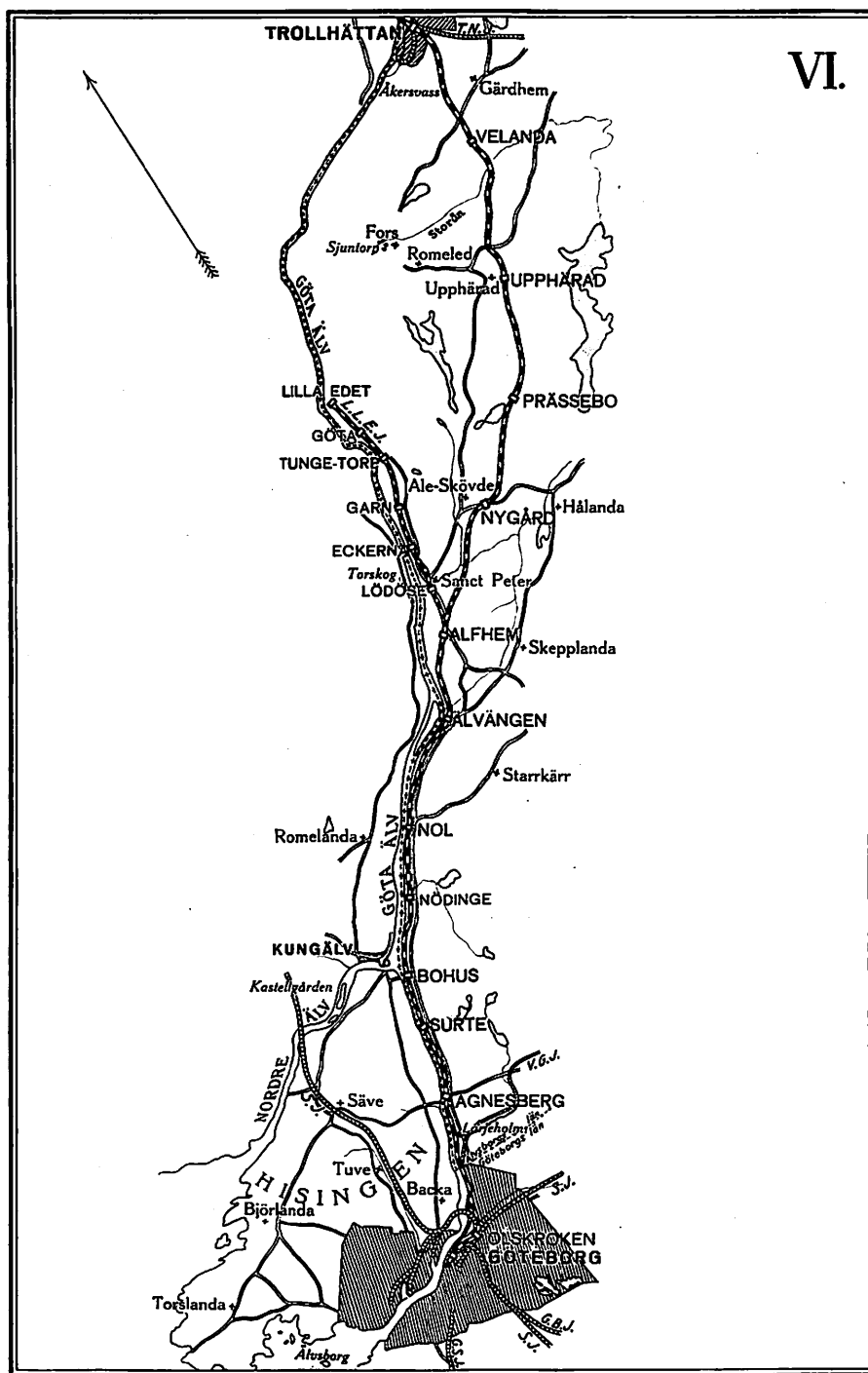
Vid Mellerud ansluter Dalslands järnväg, som förmedlar trafiken till Norge.

Dalslandsslättan från Mellerud till trakten norr om Öxnered var förr känd för sina dåliga skördar, och frostsador voro icke sällsynta. Men sedan kommunikationerna genom järnvägens tillkomst förbättrats, kunde

TRAFIKENS UTVECKLING



ORIENTERING I TRAFIKOMRADET



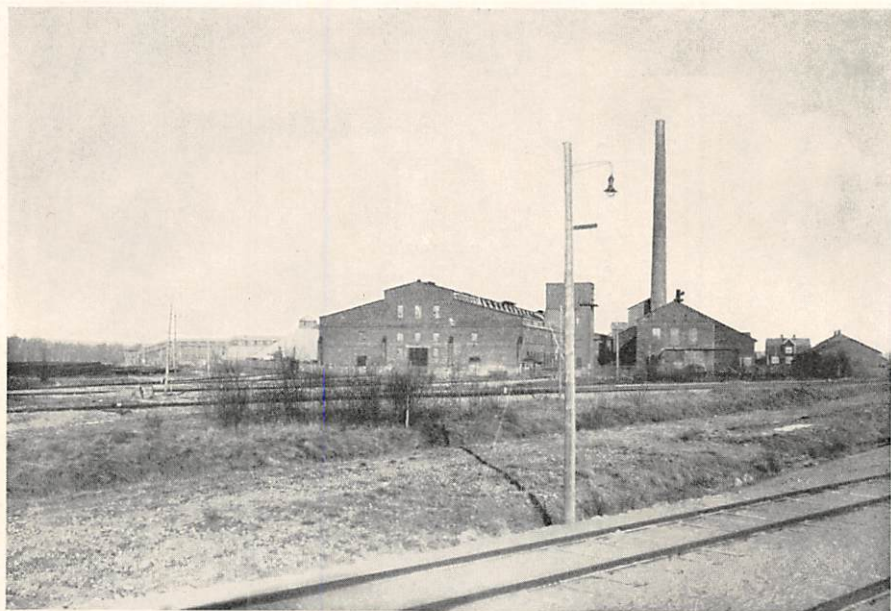


Fig. 228. Från Stallbackaområdet.

lantmännen börja bruka jorden bättre. Kalktillförseln från Västergötland fick fart, och man torde kunna säga, att jordbruket i trakten numera är åtminstone medelgott.

Sedan järnvägen vid Öxnered korsat Uddevalla—Vänersborg—Herrljunga järnväg, passerar den Göta älv vid Trollhättan.

Ehuru industrien i Trollhättan redan vid järnvägens öppnande var tämligen utvecklad, torde någon större godstrafik där ej förväntats på grund av den goda sjöförbindelsen såväl norr- som söderut.

Däremot förutsågs säkerligen en givande turisttrafik tack vare de storslagna scenerierna vid fallen. Denna uteblev ej heller.

Bland de större industrierna vid denna tid märktes Nydqvist & Holms lokomotiv- och mek. verkstad, Stridsberg och Björks martinverk med fabrik för sågblad, filar m. m. samt Önans trämassefabrik.

Trollhättans utveckling kom, sedan staten påbörjat anläggningen av kraftverket och ombyggnaden av kanalen, att gå i väsentligt hastigare tempo än förut. För utförandet av dessa stort planerade företag samlades till trakten betydande arbetskrafter, som väl till stor del, allt efter som arbetena blivit färdiga, flyttat till andra platser men ersatts med en fast arbetarestam vid den stora mängd industrier, som på grund av tillgången på elektrisk kraft uppvuxit.

För den nya industrien har staten ordnat det s. k. Stallbackaområdet

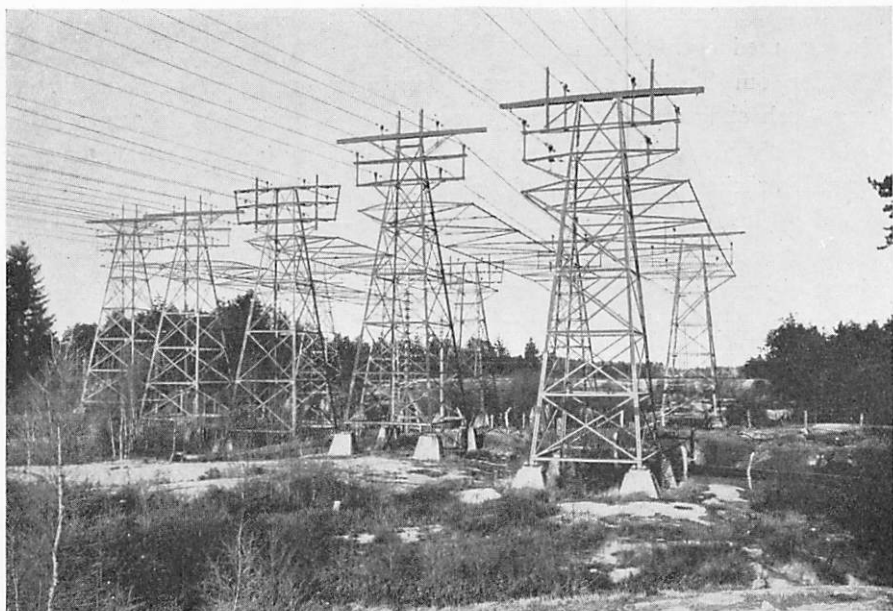


Fig. 229. Elektriska kraftledningar över B. J. vid Trollhättan.

norr om järnvägen med trafikspår och hamnanläggning. Vid här anlagda fabriker, bland vilka de största äro Trollhättans elektrotermiska A.-B., A.-B. Ferrolegeringar och A.-B. Trollhättans elektriska masugn tillverkas en mängd olika produkter, såsom: järnlegeringar, järn, zink, bly, kalilut, klorzink, svavelprodukter, cyanid och kaliföreningar, karbid, kiseljärn m. fl. (fig. 228).

Kraftverket räcker även till för distribution av kraft till andra platser, huvudsakligen Göteborg, Bohuslän och Västergötland, dit en mängd kraftledningar äro framförda (fig. 229).

De äldre verken, Nydqvist & Holm och Stridsberg & Björk hava i hög grad utvidgat sina anläggningar.

Det hela har resulterat i, att trafikområdet ändrat natur. Turistorten Trollhättan med de storartade vattenfallen har förändrats till industristad med sevärda anläggningar men i allmänhet i saknad av det uppriskande skådespel, som de utför stupen nedstörtande vattenmassorna gävo. Dessa hållas åtminstone under lågvattensperioder numera avstängda från fallen genom rulldammar och ledas i stället till trafik- eller industrikanalen för att lämna mera reellt utbyte i industriens och kommunikationernas tjänst.

Trollhätte station har, som i annat sammanhang påvisas, också utvecklats till en av de större godsstationerna.

TRAFIKENS UTVECKLING

Vid stationen ansluter sedan 1916 Trollhättan—Nossebro smalspåriga järnväg med egen station.

Söder om Trollhättan passerar järnvägen genom ett delvis magert bergs- och skogsområde. Först i trakten av Nygård börjar den bördiga jordbruksbygd, som, inklämd mellan Göta älv och en parallellgående bergås, sträcker sig ned till Göteborg.

Vid Alfhem ansluter sedan 1906 Lödöse—Lilla Edets järnväg.

Av detta sydliga trafikområde hade järnvägens anläggare tydligen icke väntat sig mycken trafik. Härför talar den omständigheten, att i huvudsak endast last- och hållplatser anlades.

Utvecklingen har dock nödvändiggjort stationers anläggande. En del industrier ha sökt sig till trakten, och ångbåtstrafiken på älven har icke kunnat förhindra ökningen av person- och godstrafiken inom området.

Bland industrierna märkas Ackumulatorfabriks A.-B. Tudor och A.-B. Konstläderfabriken i Nol, Surte glasbruk samt P. O. Stokkebyes kvarn A.-B. och Stekens tegelbruk vid Agnesberg.

Staden Göteborgs betydelse såsom ändpunkt för en järnväg genom ovan beskrivna trafikområde torde här icke behöva närmare beröras.