
KÖPING—UTTERSBERG—RIDДАР- HYTTANS JÄRNVÄG

Signatur: K.U.R.J. — Spårvidd: 1,093 m.

Ägare: Köping—Uttersbergs järnvägsaktiebolag, Köping.

Under sitt lopp från sjöar uti nedre Dalarna och nordöstra delen av Örebro län ned till Mälarens västra fjärd, Galten, bildar ån Hedströmmen åtskilliga vattenfall. Ån genomlöper dessutom trakter med rik tillgång på skog och övre delarna även med malmtillgångar. Sådana finnas dessutom några mil västerut från vattendragets övre delar. Under sådana förhållanden var det icke underligt, att redan tidigt i trakterna utefter ån skulle uppstå järnbruk, naturligen först vid de största vattenfallen. Under 1600-talets förra hälft, vår järnindustris utvecklingsperiod från den förra primitiva behandlingsmetoden till mera tidsenlig sådan, anlades också, främst av borgare i staden Köping, smedjor nästan vid alla forsar utefter ån. Små och efter nutidens begrepp obetydliga voro dessa anläggningar, men de hade likväl sin stora betydelse för trakten genom den bebyggelse, som uppstod vid de små brukena, genom den impuls till ökad odling av jorden, som den växande befolkningen gav, och genom det värde, som vanns åt de förut alldeles värdelösa skogarna. Småningom uppstod en ganska livlig förbindelse med staden Köping, den plats, dit allt järn måste föras på landsväg och därifrån alla importerade varor måste hämtas.

Under ett par århundraden fortgick denna trafik och förhållandena voro sådana, att utvecklingen endast gick sakta framåt. Så länge inga andra fortskaffningsmedel funnos än hästar och oxar med kärror och slädar, så var det helt naturligt, att någon produktionsökning av större mått icke var att räkna med.

Åren 1852—1853 sattes emellertid ångfartyg in på traden Köping—Stockholm, vilket var ett stort framsteg, men först genom anläggningen av en järnväg kunde en avsevärd förbättring av förbindelserna erhållas.

År 1853 företogs undersökningar för en järnväg från Köping uppåt Hedströmmen, och 1856 var planen färdig. Den gången kom det dock aldrig längre än till själva avsikten; ogynnsamma omständigheter lade hinder i vägen, hinder, som för järnvägen varit av utomordentligt stor betydelse. Hade dessa, man kan säga tillfälliga, hinder då kunnat undanröjas, hade banan anlagts normalspårig och således redan från början fått en helt annan ställning i järnvägsnätet än den sedermera fick.

Det var den 11 sept. 1856, som det möte hölls i Köping, där löjtnanten i Väg- och vattenbyggnadskåren G. NERMAN framlade sin plan till ett järnvägsbygge. Planen var grundad på en några år förut av majoreren i Väg- och vattenbyggnadskåren E. NORSTRÖM gjord undersökning. Det Nermanska förslaget gick ut på en bredspårig järnväg utefter Hedströmmen till Uttersberg samt ett bispår till sjön Lillsvan för en kostnad av 1 200 000 rdr. Vid sammanträdet bildades ett bolag och tecknades 1 067 aktier av de 1 200, som tänktes bära utgöra aktiestocken. Bland aktietecknarna märktes alla bruksägare utefter den tilltänkta banan, brukspatronerna L. LINDBERG, Kolsva, M. LORICHS, Bernshammar, grosshandlaren J. G. SCHWAN, Karmansbo, frih. C. F. NIEROTH, Uttersberg, brukspatronerna C. J. OHLSON, Riddarhyttan, och THOR HEIJKENSJÖLD, Skinnskatteberg, kaptenen P. O. REUTERSWÄRD, Baggå, samt greve C. F. VON HERMANSON å Färna. Redan den 11 okt. s. å. voro återstående aktier tecknade, dock under förutsättning att ett statslån å 600 000 rdr kunde erhållas, för vilket ändamål man beslöt att hos K. M:t anhålla om proposition till riksdagen om ett dylikt lån.

Någon sådan proposition kom emellertid icke till stånd, och samma öde drabbade ett par andra järnvägar. K. M:t var icke vid den tiden benägen att lämna några dylika understöd, då inga medel funnos att därtill anvisa. Dessutom ansåg regeringen, att de samtidigt pågående statsbanebyggena toge alla skickliga ingenjörer i anspråk och att det skulle lända jordbruket till skada, om arbetsmanskap i större utsträckning skulle anskaffas för järnvägsbyggen utöver dem, som bedrevos vid Statens järnvägar.

Lånefrågan kom emellertid fram till riksdagen genom motion av kaptenen P. O. REUTERSWÄRD, som föreslog, att ständerna måtte bevilja bolaget det begärda lånet under förbindelse från bolagets sida att

ha järnvägen färdig inom tre år och under förklaring att vana arbetare skulle införskaffas från Tyskland. Statsutskottet avstyrkte emellertid motionen, men motiven härför voro icke desamma, som lågo till grund för K. M.: ts avslag. Visserligen antydde statsutskottet, att bolaget näpeliggen skulle bli tillfredsställt med de villkor, på vilka ett eventuellt lån skulle kunna lämnas, men något finansiellt hinder sattes icke av den beskaffenhet, att det hade behövt kullkasta hela planen. Det var andra skäl för uppskov, som blevo de viktigaste. Utskottet yttrade bl. a.: »Oaktat den järnbana, för vars anläggning ifrågavarande lån blivit begärt, onekligen kommer att bliva av stort gagn och medföra synnerlig lättnad för den livliga rörelsen vid de många bergverken inom den ort, vilken denna bana skall genomgå, anser sig statsutskottet dock ej kunna för närvarande förorda framställningen om det låneunderstöd från det allmännas sida, som för sagda företags utförande uppgivits vara erforderligt, enär både utsträckningen och anläggningssättet samt dimensionerna av den järnväg, vartill detta lån skulle användas, måste bero av den ännu icke avgjorda frågan om ledningen av den jämväl föreslagna och i näst föregående punkt omförmälda statsbanan inom Västerås och Örebro läns bergslager, med vilken bana den järnväg, varom nu är fråga, läres såsom utgrenings- eller bibana böra framdeles förenas.»

Frågan om Köping—Uttersbergs järnvägs tillkomst ställdes i relation till västra stambanans blivande sträckning och drogs alltså in i striden om stambanans dragning norr eller söder om Mälaren. Stambanans dragande norr om Mälaren blev således ett viktigt intresse för Köping—Uttersbergs järnväg. Beslutet om stambanan gick som känt är i annan riktning, och därmed var 1856 års projekt för denna järnväg tillspillogivet.

Den mest talangfulle förfäktaren av den nuvarande sträckningen av stambanelinjen Stockholm—Göteborg, översten N. ERICSON, vilken utgick som segrare i den ganska heta striden, trots det att ständernas kommission förfäktat den norra linjen, framkom emellertid även med ett annat järnvägsprojekt, som, därest det blivit antaget, hade haft en stor betydelse för Köping—Uttersbergs järnväg.

Den norra stambanan tänkte man sig i början icke dragen över Uppsala, vilken stad skulle bli en etapp på en linje Stockholm—Gävle, utan den var ämnad att gå direkt på Sala samt norrut. Från denna linje hade översten ERICSON tänkt sig en linje Virsbo—Gunnilbo—Heds kyrka—Frövi, alltså en sträckning, som nästan alldeles sammanfaller

med det ena förslaget till linje mellan Krylbo och Frövi, som framkommer mer än 40 år senare. Det är uppenbart, att om den banbiten då blivit verklighet, så hade en bredspårig järnväg till Köping omedelbart kommit till stånd från den närmaste punkten å linjen Sala—Frövi, nämligen Heds kyrka, och givetvis samtidigt blivit dragen upp till Uttersberg. Då detta ERICSONS förslag med tiden realiserades, utfördes det dock icke så, som meningen var från början, utan banan kom att gå fram på en annan linje, som ingalunda var till Köping—Uttersbergs järnvägs båtnad.

Ödet var alltså vid ovannämnda tid icke gynnsamt mot banprojektet. Detta blev av genomgripande betydelse för framtiden för hela trakten, som därigenom kom i en sorts mellanhand och fick nöja sig med mer anspråkslösa villkor. Visserligen hade nog ingen tänkt sig annat än en lokalbana, men genom den lösning, som frågan till sist fick, avklippes de utvecklingsmöjligheter, som eljest funnits.

Det var emellertid givet, att tanken på ett banbygge i dessa trakter icke kunde skrinläggas — alltför stora intressen voro förbundna med detsamma, för att icke planen ånyo skulle upptagas. Den undergick dock förändring, ty under årens lopp gjorde nya åsikter om sättet för järnvägars byggnad i landet sig gällande.

Ingen tänkte sig väl vid 1860-talets början möjligheten av ett så vitt och tätt utgrenat järnvägsnät, som utvecklingen medförde. Man ansåg, att de gamla sjöförbindelserna alltjämt skulle spela den största rollen, och det var tillräckligt, om gods utfördes och infördes från och till landets inre delar under den tid av året, då ishinder icke mötte. Att bygga en järnväg så, att den konkurrerade med en sjöförbindelse, ansågs onödigt och förkastligt, och orsaken till att västra stambanan icke drogs norr om Mälaren låg nog i den omständigheten, att vid denna sjö belägna större samhällen redan hade regelbunden sjötrafik.

Att draga ned banor till hamnar eller till en järnväg, som förde till en hamn, blev däremot en betydelsefull sak. Största vikt lades emellertid på, att sådana bibanor bleve billiga i anläggning, och därför ville man bygga dem enklare än de större banorna och med mindre spårvidd.

Förespråkaren för denna nya bantyp var framför andra majoren CL. ADELSKÖLD, och hans inflytande gjorde sig gällande även här. Det ringa motstånd, som hans förslag rönt, blev snart brutet och då de för banbygget intresserade sammanträdde i Stockholm den 24 okt. 1862, utvisar första paragrafen i det förda protokollet, att ingen invändning gjordes mot banans byggnad med en spårvidd av endast 3,5 fot. Vid

samma tillfälle företeddes ett av kaptenen G. NERMAN uppgjort kostnadsförslag, slutande å ett belopp av 750 000 rdr, och det beslöts att med upprivande av 1856 års teckning ny lista för aktieteckning av 1 000 aktier å 750 rdr pr st. skulle framläggas. Genast tecknades 822 aktier. Styrelsen för bolaget utsågs, och de första ledamöterna blevo frih. C. F. NIEROTH samt brukspatronerna C. J. OHLSON och L. LINDBERG. Detta var *Köping—Uttersbergs järnvägsaktiebolags* konstituerande stämma.

Det blev emellertid även denna gång fråga om ett statslån. Kaptenen REUTERSWÄRD väckte inom ridderskapet och adeln motion om ett lån å 500 000 rdr samtidigt som en liknande framställning gjordes i borgarståndet av Köpings borgmästare, O. SCHENSTRÖM. Statsutskottet tillstyrkte i sitt utlåtande denna motion, och vid föredragningen inom de olika stånden yrkades endast bifall till utskottets hemställan. Det enda, som föranledde debatt, var motionärernas förslag om två års räntefrihet, som emellertid beviljades i borgarståndet, dock först efter lång diskussion och med den tämligen knappa majoriteten av 33 röster mot 26. Med anledning av denna utgång av lånefrågan hölls bolagsstämma den 12 sept. 1863, varvid resterande aktier tecknades, och å ny stämma den 12 okt. antogs järnvägens första bolagsordning.

Sedan koncession å järnvägen beviljats den 30 okt. s. å., skreds omedelbart till påbörjandet av banbygget, varvid till byggnadsstyrelse valdes hrr REUTERSWÄRD, LINDBERG och OHLSON, vilka sig emellan fördelade arbetet på så sätt, att REUTERSWÄRD blev ordförande, LINDBERG verkst. direktör och OHLSON övervakande och rådgivande ledamot.

Som överkontrollör vid banbygget anställdes majoren CL. ADELSKÖLD. Till kontrollerande ingenjör antogs löjtnanten i Väg- och vattenbyggnadskåren E. SANDELL och till entreprenör byggmästaren C. JANSSON. Hösten 1863 började arbetet och fortgick oavbrutet i så kraftig takt, att banan den 27 juni 1866 kunde invigas. Provisorisk trafik hade då redan någon tid ägt rum.

Ehuru trafik kunde bedrivas, fattades ännu mycket både i byggnader och rullande materiell. De närmaste tio åren kunde därför nästan sägas vara en fortsatt byggnadsperiod, enär årligen stora anslag måste beviljas för kompletteringsarbeten. Samtidigt ökades trafiken och affären visade sig vara en lukrativ sådan. Amorteringen av statslånet fortgick normalt, och dessutom återbetalades ett tillskott, som aktieägarna måst tillskjuta som rörelsekapital. År 1888 slutbetalade bolaget sina förbindelser till riksgäldskontoret.

En ny period inträdde därmed för järnvägen, en period, som kännetecknades av upprepade krav på nedsättningar i de efter den tidens förhållanden ganska höga frakterna. Då järnvägen var skuldfri, kunde sådana nedsättningar även i ganska stor utsträckning medgivas utan risk för att icke aktieägarna skulle kunna få sin utdelning. Driftkostnaderna voro ävenledes ännu ganska blygsamma mot vad fallet blivit under en senare period.

Under 1890-talet nedlades ganska stora belopp på anläggningens förbättrande, icke minst på byggnader, i det att nästan alla stationshus nybyggdes. Rullande materiellen utökades med kraftigare lokomotiv och lastvagnar av större kapacitet. Järnvägen blev mer och mer moderniserad, och planer uppstodo på anslutning till samtrafiken, vilken dock icke ägde rum förrän fr. o. m. den 1 jan. 1900.

Med det nya århundradet inträdde ganska många förändringar i järnvägens förhållanden, och man kan säga, att med det gamla århundradet slutade en betydelsefull epok i järnvägens historia.

Järnvägens politik under 1900-talets första årtionde påverkades naturligtvis i allra högsta grad av tillkomsten av statsbanan Krylbo—Örebro. Såsom förut antytts, realiserades genom detta banbygge översten N. ERICSONS redan på 1850-talet framförda förslag att sammanbinda norra och västra Västmanland med Örebro. Förbindelsen kom emellertid, då den till slut fullbordades, att dragas på en linje, som för Köping—Uttersbergs järnväg medförde ganska stora olägenheter. Genom särskilda omständigheter fick icke den nya statsbanan den sträckning, som kunde förefalla naturligast, utan banan drogs i en stor krok över Västanfors och Skinnskatteberg. Därigenom kom den icke att beröra Köping—Uttersbergs järnväg utan korsade i stället Uttersberg—Riddarhyttans järnväg, som tillhörde ett annat bolag. Detta var ett för Köping—Uttersbergs järnväg särdeles ogynnsamt förhållande. Hade Krylbo—Frövibanen fått sin först föreslagna sträckning förbi Heds kyrka, hade den korsat Köping—Uttersbergs järnväg ungefär vid Karmansbo bruk, där goda möjligheter funnits att utvidga bolagsbanans station till föreningsstation. Vidare hade sannolikt ombyggnaden av Köping—Uttersbergs järnväg till bredspårig då framdrivits av omständigheterna och därigenom ett gammalt önskemål på ett lämpligt sätt och på en lämplig tidpunkt blivit realiserat. Då hade statsbanan blivit enbart till nytta för Köping—Uttersbergs järnväg.

Som nu förhållandena utvecklade sig, blev det i det närmaste tvärtom. Statsbanan kom, såsom nämnts, att korsa en annan järnväg, till-

hörig en annan ägare, vid vilkens göranden och låtanden Köping—Uttersbergs järnväg icke hade någon talan. Följden blev också den, att förbindelsen med den nya, i närheten av nyssnämnda korsningspunkt belägna stationen Krampen utfördes av Uttersbergs—Riddarhyttans järnvägs ägare på ett sätt, som uteslutande tog sikte på ett enda önskemål, nämligen kortaste möjliga förbindelse med Riddarhyttans gruvor och industriella anläggningar.

Nu blev staden Köpings egenskap av handelscentrum för Hedströmmens bergslag rubbad genom den bekvämare förbindelsen med Örebro. Givet är, att denna inverkan varit vida mindre, om järnvägarnas korspunkt blivit Karmansbo. I sistnämnda fall hade också helt sannolikt en ganska livlig persontrafik ägt rum mellan de båda banorna, en sak, som nu helt och hållet uteblivit, och slutligen hade utbyte av tyngre gods kunnat ske på ett i alla avseenden bekvämare sätt än nu.

Det första årtiondet av 1900-talet utmärkte sig för jämförelsevis goda fraktförhållanden med jämna årsvinster. Men samtidigt fördes alla år underhandlingar med Uttersberg—Riddarhyttans järnväg om ändrat trafikavtal och om de nödvändiga åtgärder, som måste vidtagas vid Krampen för att göra det bästa möjliga av de långt ifrån gynnsamma trafikförhållandena därstädes.

Uttersberg—Riddarhyttans järnväg ägdes av Riddarhytte aktiebolag men trafikerades av Köping—Uttersbergs järnväg enligt kontrakt, som under årens lopp var föremål för ständiga ändringar och jämkningar. Att upprätta villkor, som voro tillfredsställande för båda parterna, var icke lätt, och trots kompromisser och skiljedomar visade det sig i längden omöjligt, vadan slutligen förhållandena utvecklade sig därhän, att den enda rationella lösningen var inköp av Köping—Uttersbergs järnväg. Det var den år 1909 antagna trafikchefen, ingenjören EM. LINDHE, som lyckades lotsa denna stora fråga i hamn. Förslag om köp av Uttersberg—Riddarhyttans järnväg hade vid upprepade tillfällen framkommit men utan att tiden befunnits mogen att realisera planen. Vid slutet av år 1910 hade underhandlingarna hunnit så långt, att ett formligt anbud förelåg från säljarens sida, och i början av år 1911 enades båda styrelserna om ett gemensamt förslag, som även blev av resp. bolagsstämmor godkänt. Köpesumman var 110 000 kr. jämte en del fraktlindringar för säljaren under vissa år.

Därmed var en viktig fråga löst, och Köping—Uttersbergs järnvägsaktiebolag hade nu handlingsfrihet att ordna trafiken på ett mera tillfredsställande sätt.

Då Köping—Uttersbergs järnvägsaktiebolag år 1862 stiftades, funnos i Sverige ännu ganska få järnvägar. Erfarenheten av detta nya kommunikationsmedel var ganska obetydlig och försiktigheten stor. Det var därför naturligt, att Köping—Uttersbergs järnväg kom att stanna på den punkt den gjorde, då de bruk, som lågo ovanför Hedströmmen, såsom Skinnskatteberg och Baggå, hade vattenled till Uttersberg. Riddarhytte bruk med sina stora naturliga tillgångar i skog och malm — för övrigt vid den tiden icke på långt när så kända som nu — fick visserligen icke järnväg ända upp men vann dock en högst betydande fördel, då väglängden till utfraktstationen Uttersberg endast utgjorde 12 km. mot 46 km. till Köping. Man var anspråkslös på den tiden. Som en sorts kompensation för mistad järnvägsförbindelse anlades en ny landsväg mellan Uttersberg och den Riddarhytte bruk tillhöriga Lienshytte masugn. Den nya vägen var kortare än den gamla.

Det var emellertid naturligt, att detta förhållande icke kunde bli annat än ett provisorium, ty ägaren av de stora naturtillgångarna vid Riddarhyttan kunde icke i längden nöja sig med en 12 km. lång landsvägsförbindelse till närmaste järnvägsstation.

Brukspatronen C. J. OHLSON, som var ägare av Riddarhyttan vid tiden för Köping—Uttersbergs järnvägs anläggande och som livligt deltog i denna banas tillkomst, umgicks även de sista åren av sitt liv med planer på att anlägga en järnväg från Uttersberg till Riddarhyttan, men vid tiden för hans år 1876 timade fränfalle hade dessa planer icke kommit längre än till den första undersökningens stadium.

I april 1877 inkommo emellertid hans arvingar, som under tiden bildat Riddarhytte aktiebolag, till styrelsen för Köping—Uttersbergs järnväg med ett förslag, som, om det förverkligats, varit av synnerligen lyckosam beskaffenhet. Förslaget innehöll ett erbjudande, att Riddarhytte aktiebolag skulle ensamt bygga och utrusta järnvägen — kostnaden därför beräknades till 326 000 kr. — men därefter överlämna densamma till Köping—Uttersbergs järnväg såsom dennas egendom mot en summa av 100 000 kr. och förbindelse att trafikera banan med minst ett tåg om dagen i vardera riktningen. Detta erbjudande förefaller — åtminstone för en yngre generation — ha varit sådant, att det med uppräckta händer bort accepteras. Emellertid blev det icke så. Köping—Uttersbergs järnvägs styrelse uppsköt realbehandlingen av ärendet under två år — det första efter överenskommelse med Riddarhyttans representant —, men under tiden kom detta bruk under ny ledning, och anbudet upprepades icke.

Bruksbolaget, som den 7 mars 1879 erhöll koncession å järnväg från Uttersberg till Lienshyttan (Riddarhyttan) med samma spårvidd som Uttersbergs järnväg, 3,68 fot, byggde banan för egen räkning med ingenjören J. NILSSON som arbetschef men överlämnade åt Köping—Uttersbergs järnväg att trafikera densamma mot en att börja med ytterst ringa ersättning. På sådant sätt tillkom *Uttersberg—Riddarhyttans järnväg*.

Under årtiondenas lopp ändrades och moderniserades visserligen det ursprungliga kontraktet flera gånger, men tvister om tolkning och tillämpning uppstodo alltjämt, icke minst av den anledningen, att Uttersberg—Riddarhyttans järnväg, som i längd visserligen icke motsvarade mer än 30 % av Köping—Uttersbergs järnväg, på grund av svåra lutningar och kurvor drog 30 % större driftkostnad pr lokkilometer än den sistnämnda banan.

Större betydelse än förr fick banan, då, såsom förut omtalats, statsbanan Krylbo—Örebro kom att korsa densamma. I närheten av korsningen anlades Krampens järnvägsstation, till vilken bruksbolaget efter den 27 okt. 1899 erhållen koncession anlade ett från Uggelfors å huvudlinjen utgående föreningsspår, som öppnades för trafik den 9 april 1901.

Såsom förut nämnts, inköpte Köping—Uttersbergs järnvägsaktiebolag år 1911 Uttersberg—Riddarhyttans järnväg, varefter den för enade järnvägslinjens namn blev *Köping—Uttersberg—Riddarhyttans järnväg*. Trafiken kunde nu ordnas på ett förmånligare sätt. De följande åren skulle också medföra krav, som tillfullo togo denna handlingsfrihet i anspråk. Förslag väcktes nämligen om anläggningen av spår till vissa gruvor omkring Riddarhyttan med utomordentligt värdefulla malmfyndigheter, anläggningar, som skulle draga en kostnad ungefär fyra gånger så stor som hela inköpet av Uttersberg—Riddarhyttans järnväg.

De föreslagna gruvspåren voro icke långa, endast något över 6 km., men de måste dragas genom särdeles oländiga marker med svåra lutningsförhållanden. Därtill kom, att den ökade masstrafiken nödvändiggjorde åtskilliga ombyggnadsarbeten av bangårdar m. m.

Optimismen hos både gruvägare och järnvägsbolaget var emellertid stor, och företaget kom till stånd under åren 1913—1914. Koncession å spåren erhöles den 31 dec. 1914.

I vad mån verkligheten motsvarat förhoppningarna, är ännu för tidigt att bedöma. Förhållandena ha nämligen hittills varit för abnorma

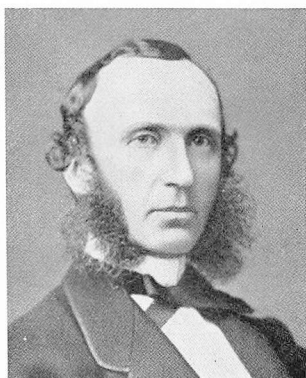
med en kortvarig högkonjunktur, som efterföljdes av en längre depressionstid, vars slut ännu icke kan skönjas.

Krigstiden medförde även för Köping—Uttersbergs järnväg verkningar på både ont och gott. Högkonjunkturen krävde ständigt ökade utfraktningsmöjligheter, och nya vagnbeställningar måste göras, som under dyrtiden krävde väldiga kapital. Dessa vagnar stå nu till stor del outnyttjade eller åtminstone långt ifrån till fulla utnyttjade. Detta, tillika med de stora kapitalutläggerna och de alltjämt dryga driftkostnaderna göra, att det icke är någon lätt sak att bibehålla trafikledens avkastningsförmåga orubbad. Därtill kommer, att hänsyn måste tagas till industriens krav på fraktnedsättningar. Järnvägen är nästan uteslutande en industribana, ytterst känslig för järnmarknaden, vars hög- och lågkonjunkturer tydligt avspeglade sig i järnvägens bokslut.

Järnvägens 50-årsjubileum den 26 juni 1916 blev en vändpunkt i densammans tillvaro. De kommande händelserna kastade sin skugga framför sig redan på nämnda dag, ty vid den stämma, som då hölls, framfördes ett anbud från ett konsortium från Norrköping om inköp av aktiestocken. Detta inköp, som var ett led uti det stora projekt, som tog sikte på att förbinda Hedströmmens bergslag — att börja med — med Norrköpings hamn medelst en bana Köping—Katrineholm, kom också till stånd under sommaren 1916, och därmed inträffade den största förändringen i bolagets förhållanden efter detsammans tillkomst. Järnvägsbolaget frigjordes nu från allt inflytande från traktens industrier, och första steget var taget till det införlivande med en större trafikled, som förut icke ingått uti ägarnas framtidsplaner.

Huru förhållandena i bergslagen skola utveckla sig, skönjes icke klart, när många obekanta faktorer finnas, som kunna verka främjande eller hämmande på utvecklingen. Alltjämt framstår sålunda järnvägens ombyggnad till normalspårig såsom en för ortens bästa och trafikledens utveckling synnerligen viktig fråga, vars slutliga lösning torde påskyndas, därest tillkomsten av järnvägen mellan Köping och Katrineholm blir verklighet. Koncession å denna järnväg beviljades den 31 mars 1916.

I samband med 50-årsjubileet må nämnas, att järnvägens styrelse till detsamma utgav en av brukspatronen L. L. LORICHS författad minneskrift, i vilken redogörelse lämnades för de öden, som bolaget genomgått.



L. LINDBERG,
bruksägare.



P. REUTERSWÄRD,
hovmarskalk.



C. J. OHLSON,
bruksägare.



C. A. BÄCKSTRÖM,
bruksägare.



A. OHLSON,
bruksägare.



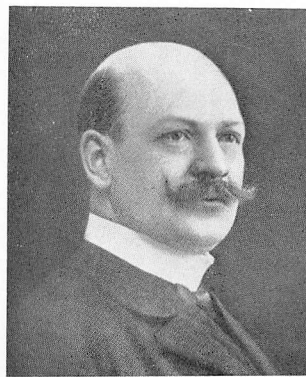
A. I. SWARTLING,
disponent.



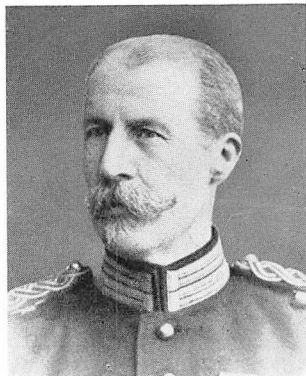
C. J. BERGLUND,
trafikchef.



W. ELFVING,
trafikchef.



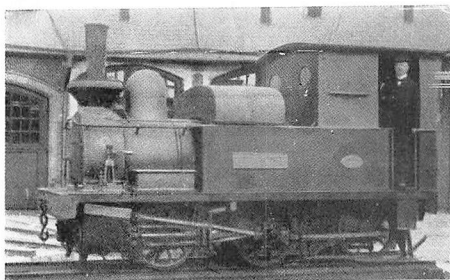
Greve N. CRONSTEDT,
trafikchef.



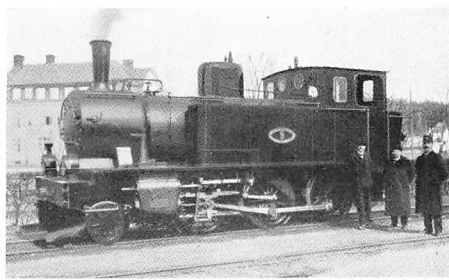
A. VON HEIDENSTAM,
verkst. direktör, trafikchef.



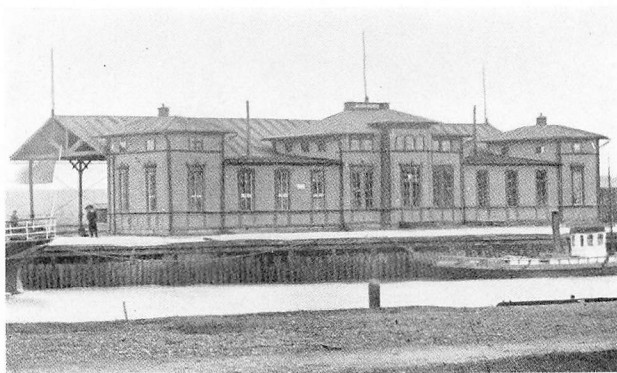
J. A. E. LINDHE,
verkst. direktör, trafikchef.



Lokomotiv av äldre typ, n:r 4.



Lokomotiv av nyaste typ, n:r 9.



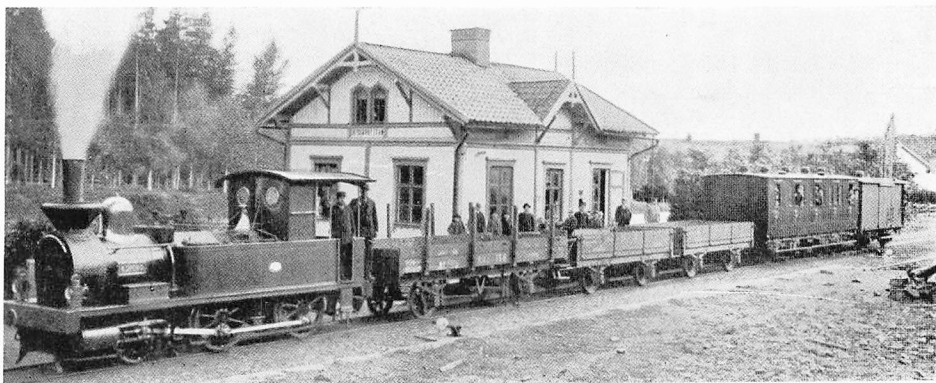
Köpings gamla station.



Kolsva station.



Uttersbergs gamla station.



Riddarhyttans gamla station.



Riddarhyttans nya station.

Styrelse och chefer år 1926.

Styrelse.

SWARTLING, A. I., disponent, *ordförande*,
 REVENTBERG, C. J., rådman, *vice ordförande*,
 LINDHE, J. A. E., civilingenjör, *verkst. direktör*, se nedan,
 LORICHS, L. L., bruksägare,
 CEDERSTRAND, TH., rådman,
 EKELOUND, J., överstelöjtnant,
 MALMLING, G., lokomotivförare.

Verkställande direktör och trafikchef.

LINDHE, J. A. E, civilingenjör..... 1909—

Förutvarande styrelseordförande och chefer.

Ordförande.

REUTERSWÄRD, P., hovmarskalk och bruksägare..... 1866—1907
 OHLSON, A., bruksägare 1907—1916

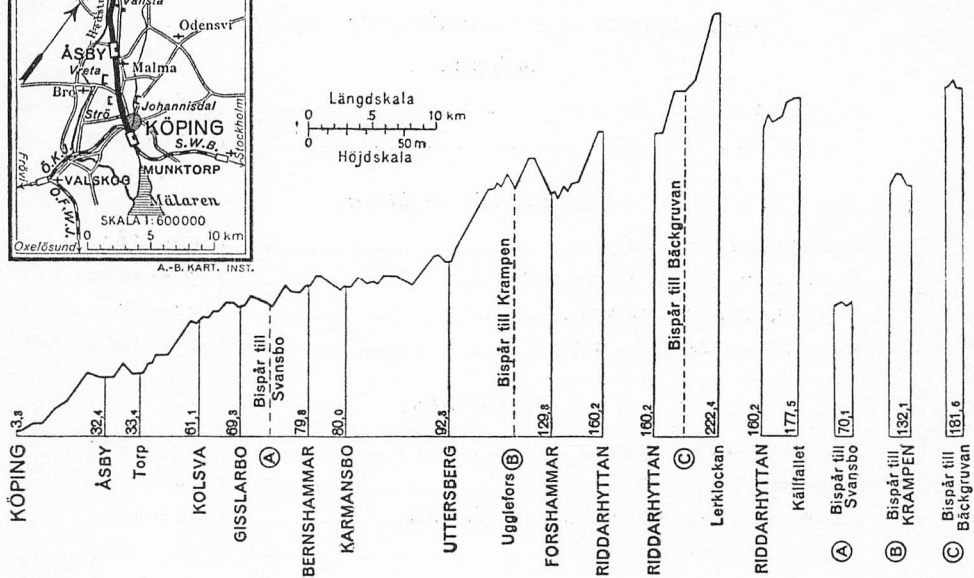
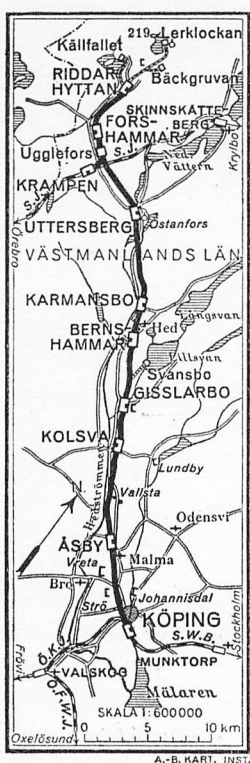
Verkställande direktörer.

LINDBERG, L., bruksägare..... 1866—1875
 BÄCKSTRÖM, C. A., bruksägare 1876—1892
 OHLSON, A., bruksägare 1892—1903
 VON HEIDENSTAM, A., kapten..... 1903—1909

Trafikchefer.

BERGLUND, C. J., ingenjör..... 1866—1872
 ELFWING, W., ingenjör..... 1872—1899
 CRONSTEDT, N., greve, kapten i V. V. K..... 1900—1903
 VON HEIDENSTAM, A., kapten..... 1903—1909

Köping—Uttersberg—Riddarhyttans järnväg, 46 km. Den sträcka, som Köping—Uttersberg—Riddarhyttans järnväg genomlöper från Mälarens innersta vik, Galten vid Köpings stad, upp till de skog- och malmerrika trakterna vid banans övre ändpunkt, företer synnerligen olika naturförhållanden. Köpings stad ligger 3 m. över havsytan, Riddarhyttan 160 m. — alltså en stigning av 157 m. på en jämförelsevis kort sträcka. Den resande, som färdas fram på järnvägen, har också tillfälle att iakttaga landskapets förvandling från ett fruktbart slättland till en skogsbygd av utpräglad bergslagstyp. Ovanför *Åsby* sammandrager sig slätten mer och mer omkring Hedströmmen, som här flyter fram i stilla lopp. Den odlade jorden är samlad uti en allt smalare remsa, som uppe vid *Kolsva* drager ihop sig till en dalgång. Vid *Kolsva* ligger traktens största järnbruk,



namn, fordom ett järnbruk av ganska betydande dimensioner med stora tillhörande skogsmarker men numera styckat i smådelar. Från Karmansbo drar banan sig småningom in i skogstrakter, passerar Hedströmmen samt uppnår ändpunkten för Köping—Uttersbergs järnväg, *Uttersbergs* station. Uttersbergs järnbruk och hytta har från att ha varit ett bruk med stora skogar och gruvor numera sjunkit ner till endast ett bolag på papperet, och både smedja och hytta äro numera nedrivna.

Från Uttersberg går järnvägen till Riddarhyttan i stark stigning genom idel skogstrakter. Ungefär halvvägs mellan Uttersberg och närmaste station, *Forshammar*, går ett bispår ned till Krampen, belägen mitt i ödemarken på statsbanan Frövi—Krylbo. Bebyggelsen är så gott som ingen efter hela linjen. Först vid ändstationen, *Riddarhyttan*, påträffas industriella anläggningar tillhörande Riddarhytte a.-b.

en industriell anläggning av modern typ, vars produkter, främst stålgiutgods, äro kända över hela världen.

Ovanför Kolsva går banan in i skogsmarker omväxlande med mindre odlade trakter och uppnår *Gisslarbo* station vid järnbruket med samma namn. Banan har nu lämnat Hedströmmens ådal och kommit i närheten av ett från sjöarna Långsvan och Lillsvan kommande vattendrag, som vid *Gisslarbo* bildar ett 35 m. högt vattenfall, utnyttjat för elektrisk kraftalstring.

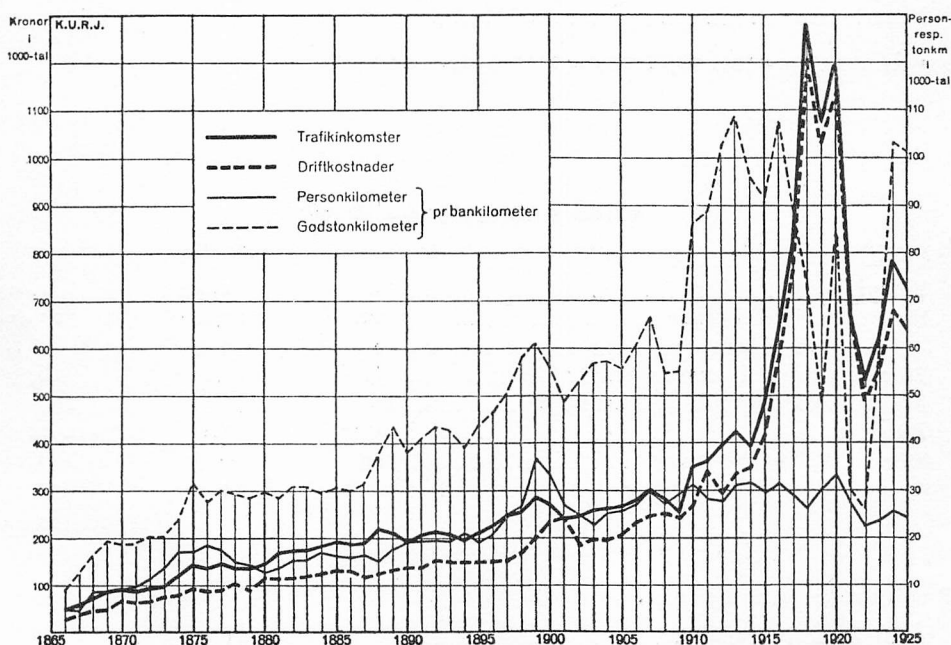
Genom skogsbygder närmar sig banan äno Hedströmmen, uppnår vid *Bernshammar* 80 m. höjd ö. h. och närmar sig alltså Bergslagen. Från *Bernshammar* går linjen mest genom odlade fält, men dalgången är smal. *Karmansbo* station ligger alldeles invid bruket med samma

Man är nu uppe i de direkt malmförande trakter, där gruvdrift och bergshantering bedrivits så länge som hävderna förmåla och där ännu under jorden finnas stora tillgångar av högvärdiga malmer. Naturen har här antagit en allvarligare prägel. Barrskogen är allenahärskande, höjderna äro mäktigare, dalarna smalare, ofta med insjöar djupast ned och odlingen inskränkt till små skogstorp. De stora malmtillgångarna äro spridda å olika håll, och detta har nödvändiggjort anläggandet av järnvägsspår till de särskilda gruvfälten.

Riddarhyttan har ursprungligen förekomsten av kopparmalm att tacka för sin tillkomst. Sedermera har järngruvan blivit det värdefullaste, medan produktionen av koppar gått tillbaka. Dessutom idkas en betydande sågverksrörelse med råmaterial från bolagets stora skogar.

Till sjön Lillsvan och Svansbo lastageplats går ett bispår för produkter från Färna bruk. Detta ligger vid övre ändan av sjön Långsvan, ungefär 15 km. från Svansbo. Bruket har haft sin naturliga utfartsväg sjöledes till nämnda lastageplats och har så allt fortfarande, ehuru nya väganläggningar och lastbiltrafik medfört en viss förändring i de gamla förhållandena. Trakten utefter de båda nu nämnda sjöarna är synnerligen naturskön.

Trafikdiagram.



Tekniska uppgifter.

Köping—Uttersbergs järnväg.

Byggnadssätt.

		År 1866	År 1925
Spårvidd	m.	1,093	1,093
Spårlängd i huvudspår	km.	35,323	35,943
» i sidospår	»	6,465 ¹	26,230 ²

	År 1866	År 1925
Största lutning i huvudspår.....	10	10
Minsta krökningsradie i huvudspår.....	300	300
Rälsvikt	järn 18,64	17,2 24,8 à 27,8
Största tillåtna hjultryck	—	4,1
» » tågastighet.....	32	32

Rullande materiell.

Ånglokomotiv, tanklok	st.	3	10
Personvagnar med 2 axlar	»	3	11
» » 4 »	»	—	6
Resgods- och godsvagnar med 2 axlar...	»	40	195
» » » 3 » ... »	»	—	155
Postvagnar, hela eller komb., med 2 axlar...	»	—	2

Personal, antal.

Ordinarie.....	34	45
Extra.....	9	5
Verkstadsarbetare.....	5	16
Banarbetare	—	5

1 År 1883. — 2 Hela linjen Köping-Riddarhyttan med bispår.

Uttersberg—Riddarhyttans järnväg.

Byggnadssätt.	År 1880	År 1925	
Spårvidd	m.	1,093	1,093
Spårlängd i huvudspår	km.	11,940	22,912
» i sidospår	»	5,332 ³	se K. U. J.
Största lutning i huvudspår.....	°/oo	16,67	16,67 ⁴
Minsta krökningsradie i huvudspår	m.	297	297
Rälsvikt	kg/m.	17,2	17,2 à 24,8 ¹
Största tillåtna hjultryck	ton	—	4,1
» » tågastighet.....	km/t.	32	32

Rullande materiell.

Ånglokomotiv, tanklok	st.	1	—
Resgods- och godsvagnar med 2 axlar	»	20	—
» » » 3 »	»	—	10 ²

Personal, antal.

Ordinarie.....	7	13
Extra.....	—	1

	År 1880	År 1925
Verkstadsarbetare.....	—	
Banarbetare	—	2

¹ Linjen Uttersberg-Riddarhyttan-Lerklockan 24,8 kg. räls. — ² Ägare Riddarhytte Aktiebolag —
³ År 1883. — ⁴ I bispår från Riddarhyttan till gruvorna 25 ‰.

Balansräkningar.

Tillgångar den 31 dec. 1866.

Diverse debitorer	2 068: 17
Järnvägens anläggningskostnad	736 046: 84
Kapitalkonto	31 060: 89
	S:a rdr 769 175: 90

Skulder den 31 dec. 1866.

Diverse kreditorer	11 673: 82
Taxeringar av aktieägare	250 000: —
Riksgäldskontoret	493 802: 08
Kreditiv med Mälarebanken	13 700: —
	S:a rdr 769 175: 90

Tillgångar den 31 dec. 1925.

Kassakonto		79: 61
Materialier	123 971: 11	
Inventarier	36 195: 26	160 166: 37
350 st. aktier (å nom. 100 kr.) i Kalmar verkstads a.-b.	35 000: —	
50 » » (å nom. 100 kr.) i Bergslagsbrukens spe- ditions a.-b.	5 000: —	
300 st. aktier (å nom. 100 kr.) i Katrineholm—Kö- pings järnvägs a.-b.	30 000: —	
Trafikuppbörd	35 024: 69	
Konto pro diverse	319: 16	
Trafikchefsostaden	21 692: 18	
Gården nr 5 i kvarteret Yngve i Köping	100 000: —	227 036: 03
Järnvägsanläggningen:		
Fastigheten	1 102 510: 74	
Rullande materiellen	259 953: 63	1 362 464: 37
		S:a kr. 1 749 746: 38

Skulder den 31 dec. 1925.

Aktiekapitalet	750 000: —
Reservfonden	150 000: —
Avskrivningsfonden	60 000: —
Dispositionsfonden	30 000: —
Aktiebolaget Mälarebanken	42 000: —
Norrköpings Enskilda bank	560 000: —
Statens järnvägar	32 671: 33

(forts.)

(Skulder 1925, forts.)

Trafikuppbörd	78: 15	
Konto pro diverse	6 473: 33	
Outtagna utdelningar	375: —	
Gården nr 5 i kvarteret Yngve, in-teckningar	70 000: —	1 701 597: 81
Reserverade medel från föregående bolagsstämma	2 286: —	
Årets överskott	45 862: 57	48 148: 57
		<u>S:a kr. 1 749 746: 38</u>

