
STOCKHOLM—VÄSTERÅS—BERGSLAGENS JÄRNVÄGAR

Signatur: S.W.B. — Spårvidd: 1,435 m.

Ägare: Stockholm—Västerås—Bergslagens Nya järnvägsaktiebolag,
Stockholm.

Det järnvägsnät, som nu kallas *Stockholm—Västerås—Bergslagens järnvägar* eller i dagligt tal ofta Västeråsbanan eller efter initialerna S.W.B., omfattar linjerna (Stockholm—) *Tomtebodas—Köping, Sundbyberg Norra—Ulvsunda och Spånga—Hässelby villastad, Tillberga—Sala, Tillberga—Ludvika—Vansbro, Ramnäs—Kolbäck, Ängelsberg—Kärrgruvan, Norberg—Klackberg och Enköping—Heby—Runhällen.*

Detta nät har icke byggts på en gång utan i flera olika repriser. Före detsammats tillkomst voro emellertid de landsändar, som beröras av järnvägarna, icke alldeles vanlottade på andra kommunikationer än vanliga körvägar. Västra och mellersta delen av Uppland hade delvis tillgång till Mälaren med dennas djupt inskurna vikar och den ända till Uppsala segelbara Fyrisån. Sydöstra delen av Västmanland kunde också begagna sig av sjötransport å Mälaren, och redan under Gustav III:s regeringstid utfördes den första anläggningen av Strömsholms kanal och farled, vilken under åren 1842—1860 ombyggdes till sitt nuvarande skick. Genom denna kanal hade Mälaren vid Strömsholm utefter Kolbäcksånen blivit förbunden med de stora sjöarna Åmänningen i Västmanland och med Barkensjöarna i södra Dalarna.

De stora järngruvefälten vid Norberg och i Ludvikatrakten voro emellertid av den betydelse, att åtgärder för bättre kommunikationer småningom måste framtvingas. Redan i början av 1850-talet bildades

bolag för anläggning av smalspåriga hästbanor i dessa trakter, nämligen Kärrgruvan—Ängelsbergs järnväg för transport av malm från Norbergs gruvfält och Vässman—Barkens järnväg mellan Smedjebacken och Marnäs (Ludvika), båda 18 km. långa.

Vad de stora järnvägsplanerna inom Uppland och Västmanland beträffar, må erinras om att greve A. E. VON ROSENS förslag upptog en järnväg från Stockholm i en omväg norr om Mälaren via Örebro till Göteborg. Den kungl. kommittén av år 1855 delade i huvudsak denna åsikt. Västra stambanan skulle utgå från Nybrohamnen i Stockholm över Almarestäket och Giresta, nära Örsundsbro vid Sigtunafjärden till Västerås, Köping o. s. v. och norra stambanan vika av från Giresta över Uppsala till Gävle. Dessa planer korsades emellertid därigenom att översten NILS ERICSONS förslag rörande västra stambanans sträckning söder om Mälaren blev antaget till utförande.

Ansträngningarna att få en statsbana genom södra Västmanland fortsattes dock. Det gällde nu att få norra stambanan från Stockholm lagd den vägen. Genom byggandet av statsbanan Stockholm—Uppsala öster om Sigtunafjärden, vilken bana blev färdig 1866, hade utsikterna emellertid förmerkastats för en västligare sträckning av norra stambanan, men betydande krafter voro i rörelse för att få den s. k. Sevallalijnen med utgångspunkt från Tureberg på linjen Stockholm—Uppsala till stånd. Även en ännu västligare sträckning närmare Norbergs bergslag, ja ända till sjön Vässman var ifrågasatt. Bland framstående män, som sökte påvisa fördelarna för en linje från Tureberg via Sevalle nära Tillberga över Sala till Storvik på Gävle—Dala järnväg, märktes överståthållaren frih. G. BILDT, greve E. J. SPARRE m. fl. Vid 1870 års riksdag fastställdes emellertid för norra stambanan den av ERICSON föreslagna sträckningen från Uppsala över Sala och Krylbo till Storvik. Efter detta beslut måste varje tanke på en statsbana genom södra Västmanland uppgivas.

Ledande män inom Stockholms stad, såsom överståthållaren, revisionssekreteraren A. LINDHAGEN m. fl. började i stället arbeta för en järnväg mellan Stockholm och Köping med grenbana till Ängelsberg. Åt majoren CL. ADELSKÖLD uppdrogs att utföra undersökning och upprätta kostnadsförslag, och i nov. 1870 kunde inbjudning till aktie-teckning utfärdas. Enligt det Adelsköldska förslaget utgick banan från Tureberg, följde sedan Mälaren något norr om den nuvarande järnvägen fram mot Sevalle kyrka (Tillberga), varifrån en linje utgick till Köping och en till Ängelsberg.

I inbjudningen till aktieteckningen påpekades, huru en beaktansvärd avsättning av svenska järnverksalster till länderna på andra sidan Östersjön otvivelaktigt skulle beredas genom den nya banan. Genom direkt förbindelse i Köping med Köping—Hults och Köping—Uttersbergs järnvägar och indirekt med den under byggnad varande Frövi—Ludvika järnväg samt i Ängelsberg med Norbergs järnväg och genom Strömsholms kanal med Vässman—Barkens järnväg ansågs f. ö. redan från början en stor trafik kunna förväntas, fullt jämförlig med statsbanans.

Stockholm—Västerås—Bergslagens järnvägsaktiebolag konstituerades i Stockholm den 28 jan. 1871. I bolagsordningen, vilken fastställdes den 14 febr. s. å., hette det, att bolagets ändamål var »att anlägga en järnväg från norra stambanan över Almarestaket och Västerås till Köping med utgrening i trakten av Sevalle till Ängelsberg. Bolagets kapital skulle utgöra lägst 3 milj. kr. och finge ökas efter behov. Vid 1871 års slut voro 2 153 000 kr. tecknade.

Till bolagets första styrelse valdes överståthållaren frih. G. BILDT, revisionssekreteraren A. LINDHAGEN, konsuln AD. PEYRON, bankiren LUDV. FREDHOLM i firman Guilletmot & Weylandt, fabriksidkaren W. LINDBERG samt kaptenen A. M. LINDGREN såsom ombud för Stockholms stad. Till ordförande utsågs överståthållaren BILDT och till vice ordförande revisionssekreteraren LINDHAGEN.

Dessutom tillsattes ett förvaltningsråd, som utom styrelsens medlemmar bestod av 11 personer, nämligen fabrikören K. A. ALMGREN, bruksägaren CHR. ASPELIN, grosshandlaren CARL BOMAN, fabrikören JOH. BÄCKSTRÖM, grosshandlaren EDV. CEDERLUND, bankiren C. G. CERVIN, regementsskrivaren C. F. EDELSTAM, handlanden C. F. I. LINDSTRÖM, fabrikören A. T. SUNDIN, Västerås, landssekreteraren i Västmanlands län CURRY TREFFENBERG och grosshandlaren P. WICKSTRÖM j:r. Dessutom funnos 10 suppleanter.

Såsom i det följande närmare skall omtalas, kunde detta bolag till följd av penningbrist icke fullfölja järnvägsplanen.

Efter flera fruktlösa försök att skaffa medel bildades därför den 28 okt. 1875 *Stockholm—Västerås—Bergslagens trafikaktiebolag*, som övertog järnvägsbolagets förbindelser. Aktiekapitalet utgjorde 2 milj. kr. med förmånsrätt till 8 % utdelning, innan någon ränta utbetalades till aktieägarna i järnvägsbolaget, varjämte lika stor summa upplånades. Som säkerhet överlämnade järnvägsbolaget till trafikbolaget den rullande materiellen.

Trafikbolagets styrelse utgjordes av bruksägaren H. P. W. GAHN, frih. F. TERSMEDEN, bruksägarna P. A. CASSEL och A. W. FRESTADIUS, kaptenerna J. A. BERG och J. BROBERG samt direktören M. AGRELIUS, varjämte revisionssekreteraren A. LINDHAGEN å järnvägsbolagets och kaptenen A. M. LINDGREN å Stockholms stads vägnar ägde att deltaga i styrelsens förhandlingar.

Järnvägsarbetet kunde nu fullbordas, så att linjerna Stockholm—Köping och Tillberga—Ängelsberg i sin helhet öppnades för trafik den 15 dec. 1876.

Efter arrendering av några anslutande banor var vid 1890-talets ingång det första stora skedet i Stockholm—Västerås—Bergslagens järnvägars utveckling avslutat.

De följande åren gingo utan nämnvärda utvidgningar eller förändringar, men omfattande planer till sådana förelågo.

Under år 1896 hade dessa planer mognat. Ett nytt bolag, *Stockholm—Västerås—Bergslagens Nya järnvägsaktiebolag*, bildades. Det konstituerades den 27 april 1897, varvid till styrelse valdes f. d. generaltulldirektören A. G:SON BENNICH, professorn F. A. G. BERGMAN, grosshandlaren JOH. BÄCKSTRÖM, bankiren C. CERVIN, bankdirektören R. GAGGE, generaldirektören R. ÅKERMAN och trafikchefen E. LINDQUIST. Det nya bolaget upptog i sig såväl det gamla järnvägsaktiebolaget som trafikaktiebolaget.

Mellanhavandet med det gamla järnvägsbolaget ordnades så, att det nya bolaget övertog samtliga tillgångar och skulder samt erlade genom inlösen av aktierna med 100 kr. pr st. kontant 3 005 600 kr., motsvarande bolagets inbetalda aktiekapital. Trafikaktiebolagets tillgångar och skulder överlätos på det nya järnvägsbolaget på sådant sätt, att varje aktie à 100 kronor i det förstnämnda utbyttes mot 2 st. aktier i det nya bolaget à 100 kr., varjämte delägarna i trafikaktiebolaget fingo rättighet teckna 20 000 nya aktier à 100 kr. i järnvägsbolaget. Härigenom höjdes aktiekapitalet till 6 milj. kr. Dessutom upptogs ett obligationslån för inlösen av de gamla obligationslånen. Bolaget stod nu ekonomiskt rustat att utvidga sin verksamhet, och linjen Ängelsberg—Ludvika—Vansbro byggdes. Den blev färdig år 1904.

Efter denna översikt av tillkomsten av de bolag, som tidigare innehaft järnvägsföretaget, och det nuvarande bolaget skola vi övergå till en skildring av linjernas byggande, arrendering, förvärv av andra järnvägar, järnvägsföretagets allmänna utveckling och slutligen de ekonomiska förhållandena.

Linjerna Stockholm—Köping och Tillberga—Ängelsberg.

Då Stockholm—Västerås—Bergslagens järnvägsaktiebolag år 1871 bildats, utsågs till verkst. direktör trafikchefen vid Köping—Hults järnväg MARCUS AGRELIUS och till överingenjör majoren CL. ADELSKÖLD.

Ett statslån å 5 milj. kr. begärdes men avlogs av 1871 års riksdag. Beloppet erhöles genom ett obligationslån med borgen av Stockholms stad.

Det av ADELSKÖLD uppgjorda kostnadsförslaget hade Tureberg till utgångspunkt och upptog för linjen Tureberg—Sevalla, 7,97 mil, en kostnad av 3 407 000 kr., för linjen Sevalla—Köping, 4,8 mil, 2 087 000 kr. och för linjen Sevalla—Ängelsberg, 4,73 mil, 2 035 000 kr., tillsammans 17,50 mil och 7 529 000 kr. Inköp av mark var ej inbegripet i detta belopp men däremot 755 000 kr. för extra kostnader. Med tillägg av 471 000 kr. för lånekostnader och jordlösen erhöles en summa av 8 milj. kr., vilken ansågs tillräcklig.

I maj 1871 utförde ADELSKÖLD nya undersökningar och uppgjorde en plan, enligt vilken järnvägen skulle utgå från statsbanan i närheten av Karlberg och dragas över Almarestäket, Kalmarsand och Yttergran till en punkt vid Tillberga kyrka och därifrån till Köping och till Ängelsberg. Rälsvikten skulle uppgå till 16 skålp. pr fot och viadukter av trä under och av järn över lägsta vattenytan uppföras över den s. k. Ryssgraven nära Kungsängens station och Ekolsundsviken.

Koncession å anläggningen erhöles den 24 maj 1872, och till entreprenörer för terrassering, bro- och trumarbeten m. m. antogs firman SANDELL & WESSEL. Arbetet började våren 1872.

Snart yppade sig emellertid meningsskiljaktigheter mellan överingenjören och verkst. direktören. Direktören AGRELIUS, vice ordföranden LINDHAGEN och kaptenen LINDGREN ansågo ett solidare byggnadssätt än vad planen angav nödvändigt. Rälsvikten borde höjas till 19 1/2 skålp. pr fot för att 31 tons lok skulle kunna befara banan med en hastighet av 40 eng. mil (64 km.) i timmen. Bankfyllnad borde användas vid Ryssgraven och Ekolsundsviken i stället för viadukter, varjämte banan borde indragas till Stockholms Norra station. Även andra ändringar i den av K. M:t fastställda planen ansågos önskliga. Vid urtima stämma den 28 febr. 1873 avgjordes frågan till förmån för det dyrbarare anläggningssättet. Detta jämte andra utgifter beräknades medföra en brist i anläggningssumman av 2 500 000 kr. Styrelsen framlade ej något förslag till bristens täckande utan föreslog, att

finansfrågan med gillande av styrelsens åtgärder skulle uppskjutas till framtiden, vilket också vann stämmans godkännande. ADELSKÖLD sökte förgäves få en kommitté tillsatt för närmare utredning av det tillämnade byggnadssättet, och då han ansåg styrelsens handlingsätt alltför äventyrligt, tog han avsked från järnvägens tjänst 1873. Till efterträdare som överingenjör fick han sitt mångåriga biträde, ingenjören J. DANIELSSON.

På grund av en del anmärkningar mot ADELSKÖLDs kostnadsberäkningar m. m. fann denne sig sedermera föranlåten att yttra sig i pressen till sitt försvar. Han påvisade då genom ett intyg från kaptenen O. E. CARLSUND, f. d. chef vid Motala verkstad, att AGRELIUS' räls, ehuru tyngre, icke vore starkare utan svagare än de av honom föreslagna, vilka på grund av bredare huvud och bas och större höjd, ehuru med smalare liv, hade större bärförmåga. Vidare påvisade han, att styrelsen genom sitt dröjsmål försuttit den rätta tiden för rälsköpet, som sedermera blev särdeles dyrt, och att en engelsk firma erbjudit sig att leverera all materiell till järnvägen till ett pris, som skulle ha understigit kostnadsförslaget, om beställning skett genast. Då det dessutom lyckats bolaget att få entreprenörer för terrassering m. m. utan förhöjning av den beräknade kostnaden trots stegrade löner, ansåg ADELSKÖLD det fullt ådagalagt, att pengarna bort räcka för det av K. M:t fastställda förslaget.

Det storartade järnvägsföretaget började alltså under ganska svåra förhållanden. Det visade sig mycket snart, att pengarna ej skulle räcka för banans färdigbyggande, och såväl järnvägsbolaget och dess styrelse som entreprenörerna hade att utstå många svårigheter.

I juni 1875 anhöllo sålunda entreprenörerna om uppgift på de penningmedel, som funnos att tillgå för deras arbeten, samt hemställde, huruvida icke styrelsen ansåge entreprenörerna berättigade att när som helst inställa sina arbeten. Svaret blev, att 40 000 kr. funnos och att styrelsen beslutat uppmana aktieägarna teckna sig för lån åt bolaget. Det var allt som kunde utlovas. Vidare berättas, att järnvägsbolaget för att erhålla pengar fick på framställning av entreprenörerna lyfta dessas deposita, 50 000 kr., hos GUILLETMOT & WEYLANDT mot pant av ett engelskt, 1874 för järnvägsbolaget tillverkat lokomotiv, värt 48 000 kr. Företaget behövde emellertid icke avstanna, ehuru det mången gång såg mörkt ut.

Såsom förut nämnts, bildades 1875 Stockholm—Västerås—Bergslagens trafikaktiebolag, vilket fullbordade byggnadsföretaget. Bandelen

Tillberga—Köping öppnades för trafik den 7 dec. 1875 och linjen Tillberga—Ängelsberg den 27 juli 1876. Den 12 dec. s. å. invigdes linjen i sin helhet, *Stockholm—Köping* och *Tillberga—Ängelsberg*, av konung OSCAR, och den 15 dec. öppnades den för allmän trafik. Samtidigt övertogs trafikerandet av *Sala—Tillberga järnväg* och av Norbergsbanan mellan *Ängelsberg* och *Kärrgruvan*. År 1884 arrenderades även linjen *Klackberg—Norberg*, 5 km., och år 1889 *Spånga—Lövsta* (numera Hässelby villastad) järnväg, byggd av Stockholms stad. Sistnämnda år utgjorde hela den av S. W. B. trafikerade banlängden 253 km.

De gamla Norbergs- och Vässmanbanorna.

Innan vi gå vidare i S. W. B:s byggnadshistoria, skola vi kasta en järnvägshistoriskt intressant återblick på de gamla Norbergs- och Vässmanbanorna, vilka uppgingo i S. W. B:s linjer.

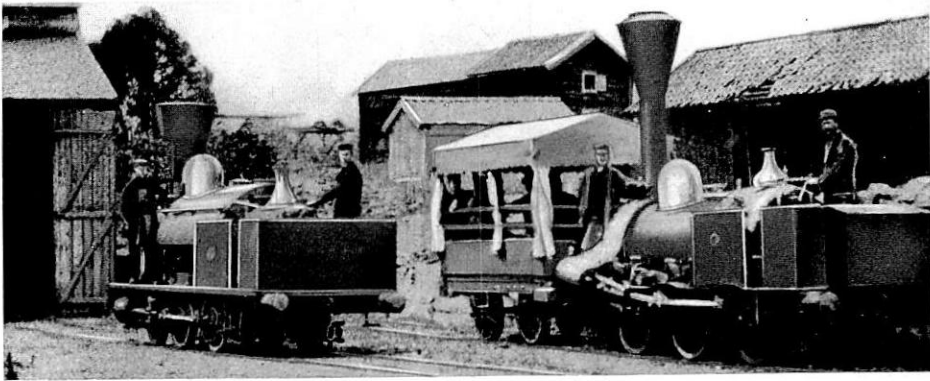
De stora järngruvfälten vid Norberg och i Ludvikatrakten voro redan i mitten av 1800-talet av den betydelse, att bättre kommunikationer voro en nödvändighet. I början av 1850-talet funnos ock bolag bildade för anläggning av två hästbanor, av vilka den ena skulle utgå från Kärrgruvan inom Norbergs socken till Ängelsbergs bruk vid sjön Åmänningen, omkr. 18 km., och den andra förbinda Smedjebacken vid sjön Norra Barken med Ludvika vid sjön Vässman, likaledes omkr. 18 km.

Norbergsbanan. Den 21 dec. 1850 utfärdade K. M:t till chefen för Styrelsen för allmänna väg- och vattenbyggnader en skrivelse, som är mycket betecknande för det dåvarande läget i allmänhet och tidens åskådningssätt. Den återgives därför här nedan med uteslutande av ingress och avslutning.

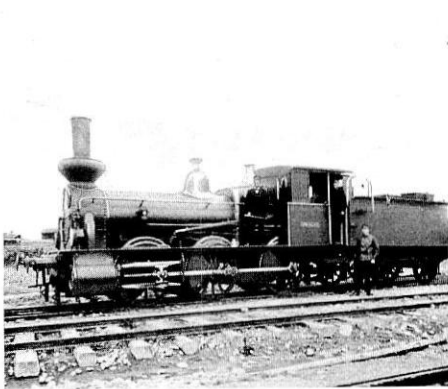
» — — — Uti en till Oss ställd och af Vår Befallningshafvande i Westmanlands Län med underdånigt memorial av den 4. sistlidne November insänd skrift hafva visse utsedde komiterade för det Bolag, som genom aktieteckning bildats för anläggande af en jernväg för transport medelst hästkraft mellan Kärrgrufvan inom Norbergs odalgrufvefält och sjön Åmänningens strand vid Engelsbergs bruk, efter framställning af de stora fördelar både för orten och det allmänna, som skulle härflyta af berörda jernvägs anläggning, samt med bifogande af ett utaf Civil Ingeniören C. Tottie, efter i ämnet hållen undersökning, afgifvet Betänkande, åtföljdt av kartor och profiliritningar jemte kostnadsförslag, uppgående, inberäknadt kostnaden för en alternativt föreslagen dubbel T rail, fästad i så kallade chairs, till en sammanräknad summa af 207 405 Rdr 32 sk.

banko, i underdånighet anhållit att WI måtte täckas såsom understöd för järnvägsarbetets utförande i nåder bevilja Bolaget ett lån ur Handels- och Sjöfartsfonden, stort 100 000 Rdr banko, att under sex år innehafvas räntefritt, men med skyldighet för Bolaget att derefter å lånet erlægga högst fyra procents ränta samt detsamma med 1 10:del årligen återbetala; vid öfverlämnandet af hvilken ansökning Vår Befallningshafvande i underdånighet yttrat: att den tillämnade järnvägen mellan Norbergs grufvefält och Ämningen eller en af de sjöar, genom hvilka Strömsholms kanal har sin segelfart, skulle i högsta grad inverka gagneligt icke allenast på den ort, hvars produkters transport och afsättning den i första rummet vore beräknad att lätta, utan ock på de orter inom Westmanland, genom hvilka den jemförelsevis ringa del af dessa produkter, som hittills kunnat afyttras, blifvit transporterade, emedan den ej blott för folkets moralitet, utan ock för jordbruket, i högsta måtte skadliga forslingen komme att genom järnvägsanläggningen i betydlig mån förminska; att detta företag derjemte äfven blefve fördelaktigt för flera andra orter inom Riket, alldenstund de nära nog outtömliga tillgångar på goda jernmalmer, som inom Norbergs bergslag finnas, kunde förflyttas till trakter, hvilka vore försedda med tillräcklig skog för en tackjernsblåsning, öfverskridande det belopp, hvartill blåsningen inom Norbergs bergslag måste inskränkas, för att icke för framtiden skadas; att dessutom anledning icke saknades till den förhoppning, att detta företag skulle blifva början till en kedja af kommunikationer, hvilka småningom kunde utsträckas till de på räännen af mångfaldig art rika orterna norr om Dalelven och kring Siljans stränder; samt att Vår Befallningshafvande vid dessa förhållanden ansåge företaget böra på allt sätt uppmuntras, och således, om möjligt, med ännu lindrigare betalningsvillkor, än dem, hvarom komiterade anhållit, understödjas, vare sig genom nedsättning af räntan å det begärda lånet till 3 procent, eller genom utsträckning af den tid, hvarunder det kunde få räntefritt begagnas.

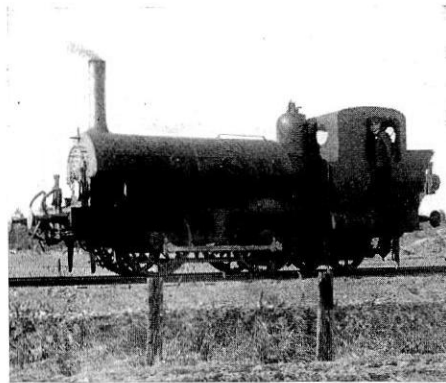
Sedan I häröfver, under den 25. nästlidne november, afgifvit infordradt underdånigt utlåtande, derutinnan I, under förbehåll om planens kompletterande i vissa anmärkta hänseenden, det sökta låneunderstödet tillstyrkt, samt Vårt Konvoy-Kommissariat derefter jemväl blifvit i ämnet hördt, hafva WI i nåder låtit OSS detta ärende föredragas, och dervid, med afseende å de väsentliga fördelar, som, enligt hvad i Vår Befallningshafvandes ofvanberörda memorial blifvit ådagalagt, den ifrågasatta järnvägen kommer att medföra ej blott för den trakt, hvars produkters transport och afsättning den i främsta rummet skulle underlätta, utan ock för flera andra orter inom Riket, funnit godt att, med fastställande, såsom plan för arbetets utförande, af plankartorna Lit. D., profilritningen Lit. E., kostnadsförslaget Lit. H., jemte alternativförslaget rörande dubbla T railen fästad i så kallade chairs, Lit. N., i nåder förklara att, derest Norbergs Jernvägsbolag genom kontrakt förbinder sig att i enlighet med nämnde plan påbörja arbetet år 1851 och fullborda detsamma före slutet af oktober 1852, Bolaget må, sedan vederbörligen styrkt blifvit, att minst 50 procent af det tecknade aktiekapitalet blifvit af bolagsmännen inbetalde, såsom understöd vid utförandet af detta järnvägsarbete äga att mot en af Bolagets



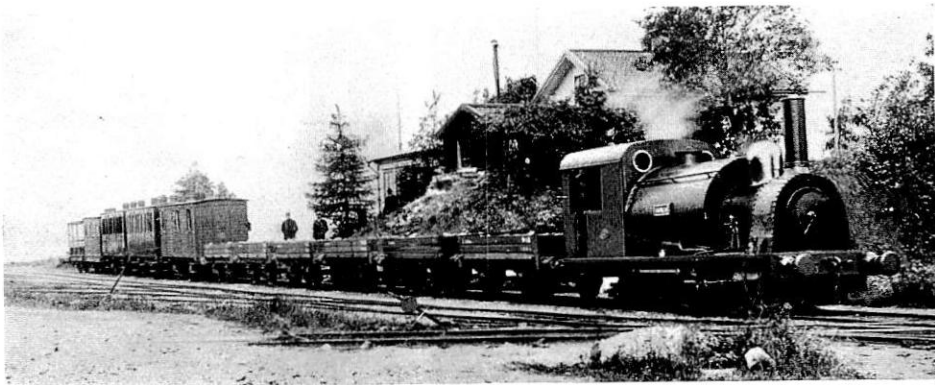
T. v. lokomotivet »Ämningen» år 1858, t. h. lokomotivet »Norberg» år 1855 med personvagn från samma år. Tillhörde gamla Norbergs järnvägs a.-b. och voro i trafik t. o. m. 1875.



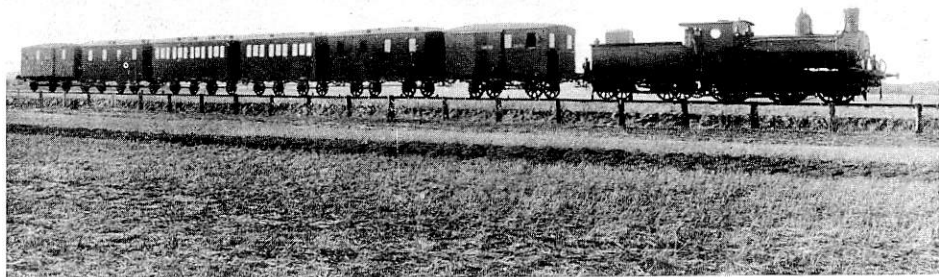
Första bredspåriga lokomotivet på Norbergsbanan år 1875.



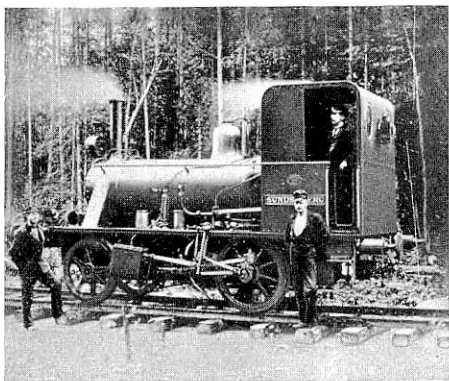
Äldsta lokomotiv å linjen Stockholm—Köping.



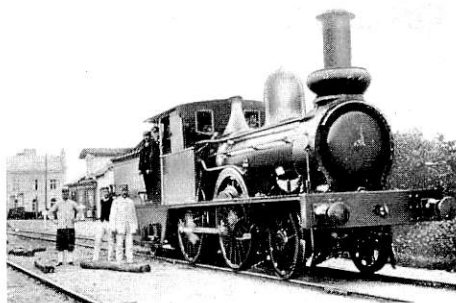
Blandat tåg vid Ludvika station år 1897.



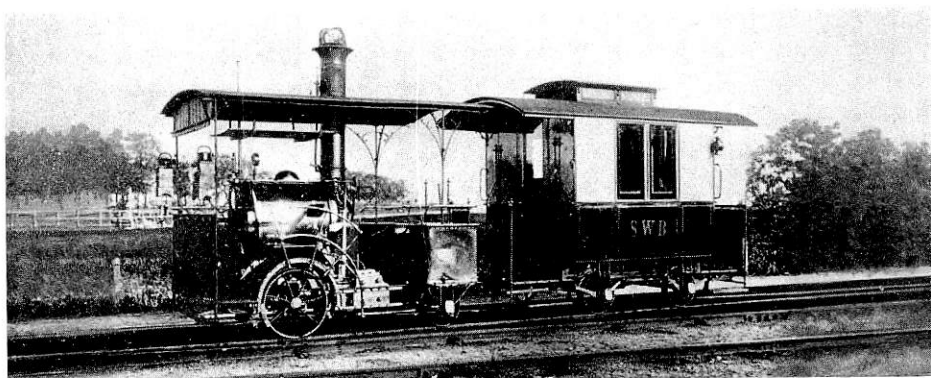
Snälltåg å linjen Stockholm—Köping i slutet av 1870-talet.



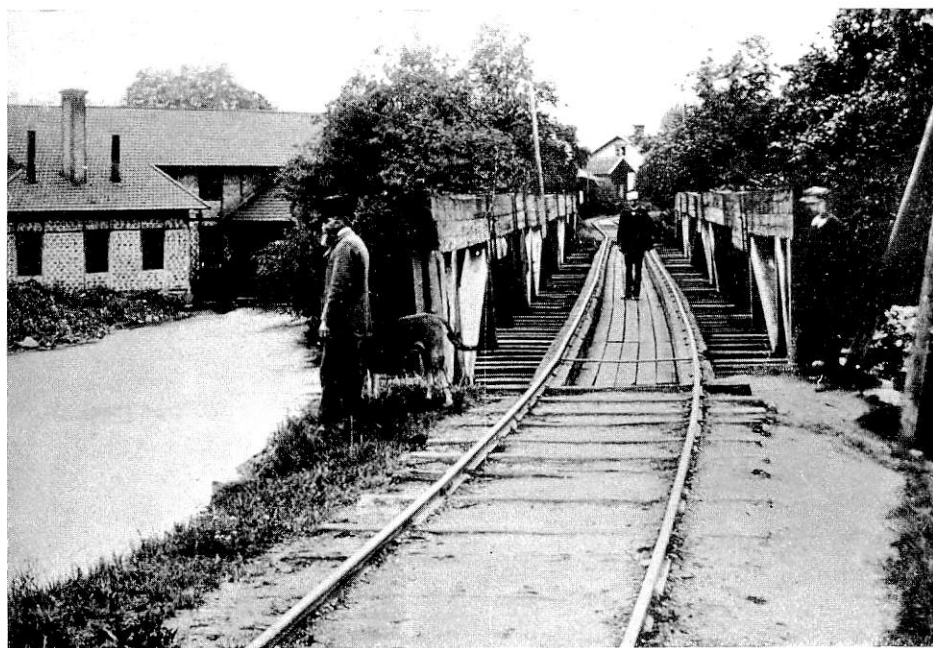
Lokomotivet »Sundbyberg» år 1880.



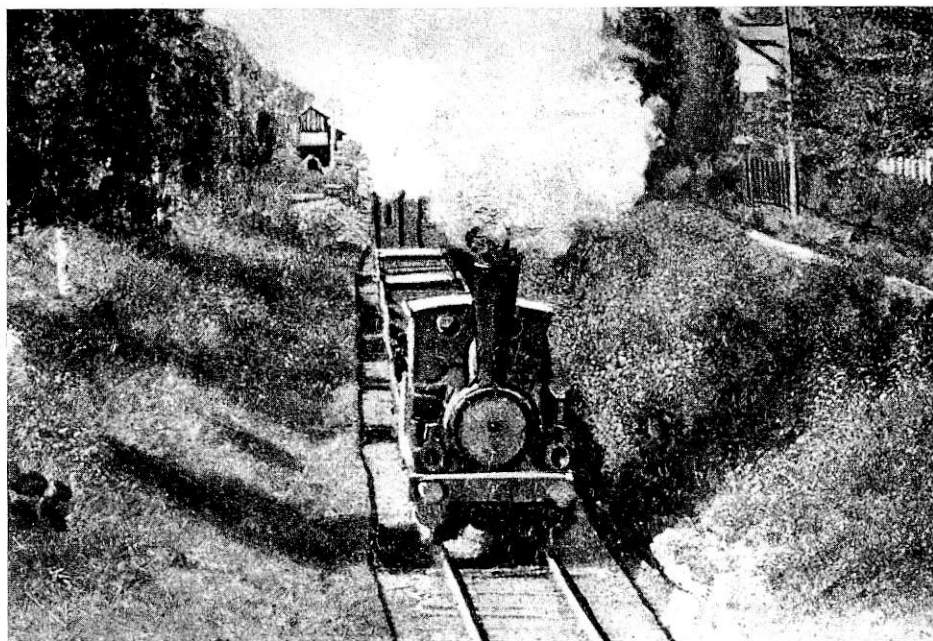
Snälltågslokomotiv år 1896.



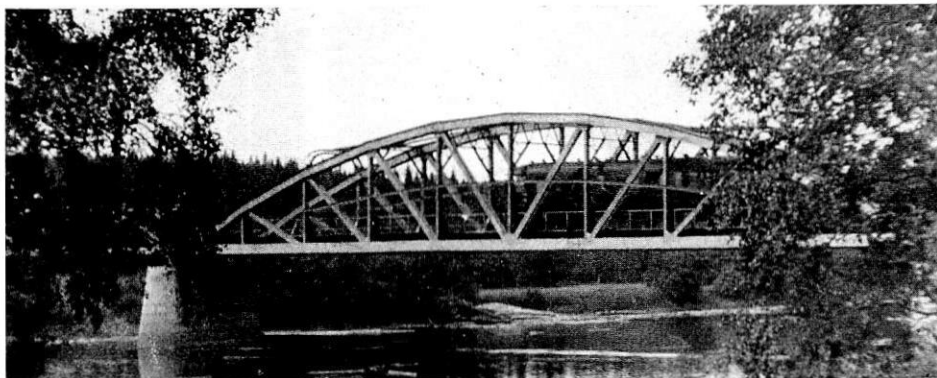
Ångdressin med släpvagn åren 1888—1892. Fortfarande i behåll och användbar.



Från gamla Smedjebacksbanan, bron vid Munkbo.



Sista tåget å gamla Smedjebacksbanan den 6 aug. år 1903.



Bron över Dalälven vid Dala Järna.



Bron över Dalälven vid Vansbro.



Reparationsverkstäder och lokomotivstallar i Västerås år 1896.

Direktion, enligt bemyndigande af Bolaget, å dess vägnar utfärdad skuldsedel, försedd med sådan borgen, som af Vår Befallningshafvande blifvit godkänd, ur Handels- och Sjöfartsfonden utbekomma ett lån av Ett Hundra Tusen Riksdaler Banko att utgå med ena hälften eller Femtio Tusen Riksdaler den 1. maj 1851 och med andra hälften samma dag år 1852, samt räntefritt innehafvas intill den 31. December 1857, hvarefter lånet bör under de påföljande tio åren med en tiondel årligen återbetalas och fyra procents ränta vid hvarje förfallodag erläggas å det då obetalda kapitalbeloppet; ägande I, att från vederbörande infordra dels kontrakt angående arbetets utförande i stadgad ordning, jemte säkerhetsförbindelse för kontraktets fullgörande, hvilka handlingar böra Vår nådiga pröfning underställas, dels ock de af Eder för arbetsplanens kompletterande nödiga ansedde ritningen utvisande jernbanans genomskärning samt mötesplatsernas utseende och lastvagnarnas konstruktion. — — —»

Oaktat kostnaden för hela anläggningen, såsom av ovanstående skrivelse framgår, endast belöpte sig till 207 405 rdr 32 sk. bko, av vilka 100 000 begärdes som lån, var det svårt att få ihop erforderligt kapital, isynnerhet som en del av de bruksägare, som väntades teckna aktier, råkat i ekonomiskt trångmål. På grund härav sökte bolaget nedbringa kostnaden genom att minska spårvidden från 4 till 3 fot, använda skarpare kurvor och uträta linjen närmast Norbergs by, varigenom banan blev omkr. 1 400 alnar kortare men också avståndet till byn omkr. 1 500 alnar längre.

K. M:t gillade den ändrade planen och tillät, att lånet oavkortat finge utgå, ehuru anläggningskostnaden kunnat nedbringas till 156 491 rdr bko. Banbygget sattes i gång, och brukspatronen FR. SUNDLER, som byggt Frykstabanen, tog terrasseringen på entreprenad. I slutet av 1853 var arbetet blott halvfärdigt, men pengarna voro slut, och bolaget måste göra konkurs. Ett nytt bolag bildades emellertid, Norbergs Nya järnvägsaktiebolag, som mot åtnjutande av ett för ändamålet av ständerna under vissa villkor anvisat lån av 100 000 rdr skulle fullborda den av det äldre bolaget påbörjade anläggningen. Nytt kostnadsförslag uppgjordes av löjtnanten i Väg- och vattenbyggnadskåren G. NERMAN, varvid bl. a. spårvidden ökades från 3 till 4 fot (1,188 m.). K. M:ts godkännande av de nya bestämmelserna erhöles 1855, och den 15 okt. 1856 avsynade distriktschefen majoren C. A. OLIVECRONA den färdiga banan.

Enligt dennes rapport till Styrelsen för väg- och vattenbyggnader synes ånglokomotiv vid den tiden redan ha börjat användas. Rapporten var av följande lydelse:

»Ödmjukaste Rapport. Vid företagen afsyning af Jernväg för körkraft, emellan Kärngrufvan och sjön Åmanningen i Norbergs bergslag, den 15:de i denna

månad, har denna anläggning, med utvidgad sporrvidd från 3 till 4 fot befunnits vara i fullfärdigt skick, samt af trafiquen begagnad; och får jag äfven anmäla att jernbanan i afseende på curvor, och andra delar af anläggningen, blivit försatt i det skick, att Lokomotiv för Ångkraft i stället för hästkraft redan kunnat begagnas, ehuru i detta afseende vissa delar af öfverbyggnaden fordra completering. Stockholm den 20 Oktober 1856. C. A. Olivecrona.»

En lång tid förflöt därefter, under vilken allt tycktes gå sin gilla gång. År 1871 framträdde emellertid bolaget med större planer. Det gällde nu att komma i förbindelse med Stockholm—Västerås—Bergslagens huvudlinje, som vid denna tid började låta tala om sig och vars ena ändpunkt skulle bli Ängelsberg. Den 9 juni 1871 medgav K. M:t järnvägsbolaget rätt att omlägga järnvägen till normal spårvidd. Denna omläggning medförde emellertid å större delen av sträckan bygandet av en ny linje. Järnvägens historia från denna tid återfinnes under rubriken »Linjerna Ängelsberg—Kärrgruvan och Klackberg—Norberg».

På den gamla linjen lära lutningar av ända till 28 ‰ och kurvor med 500 fots radie ha förekommit. Till en början användes U-järn med flänsar som räls. De första U-järnen voro för låga, så att hjulflänsarna slog av rälsspikhuvudena, varför högre måste anskaffas. Sedermera utbyttes U-järnen, utom i de skarpa kurvorna, där de visade sig stadigare mot kantring — klossning förekom ej på den tiden —, mot vanliga vignolräls, vilka förfärdigades vid Smedjebackens valsverk. Som skarvjärn användes ett i U-järnet instucket plattjärn och vid vignolrälsen vanliga platta skarvjärn eller en underlagsplåt, som veks upp kring foten.

Sveriges första lokomotiv, tillverkat vid Munktells verkstad i Eskilstuna och benämnt »Förstlingen», kom en tid till användning vid Norbergsbanan. Då det emellertid visade sig för svagt och mindre lämpligt, såldes det i början eller mitten av 1850-talet till Nora—Ervalla järnväg och ändrades till bredspårigt. Två andra lokomotiv tillkommo, även de tillverkade hos Munktells. Av dem levererades »Norberg» 1855 och »Åmänningen» 1858. »Norberg» hade ramverk av grovt ekvirke med pånitade plåtar. Lokomotiven saknade förarehytt och eldades med ved. Godsvagnarna tillverkades på järnvägens egen verkstad i Kärrgruvan. Långbalkarna bestodo av grova bjälkar, som sköto ut förbi gavlarna och med sina plåtbeslagna ändar bildade bufferter. Koppelkrokarna å vagnarna voro förbundna med trelänkskätting. Inga andra fjädrar förekommo än bärfjädrar. Varje vagn lastade 100 centner eller 4 1/4 ton. Ett tåg bestod vanligen av 16 vagnar, 8 före och 8

efter loket. Vid starkare stigningar togs ena hälften i taget. Varannan vagn var försedd med broms. Bromsningen skedde med en stor spak, som tryckte träbromsblocken mot hjulen och genom spärranordning kunde fasthållas i olika lägen. Varje bromsare hade fyra bromsvagnar på sin lott. Det var att hoppa från vagn till vagn, ett både svårt och farligt göra, då vagnarna ofta voro lastade med råge. I mörker var det ändå värre, ty inga signallyktor eller annan belysning förekom, icke ens på lokomotivet. På detsamma fanns blott en liten svag lykta, vilken nödortföttigt belyste vattenståndsglaset. Två av godsvagnarna voro försedda med stolpar och tak och tjänstgjorde som personvagnar. De hade även gardiner, som i någon mån kunde skydda för blåst och regn men vintertiden ej gjorde det mycket varmare.

Någon tidtabell fanns ej, men vanligen gjordes 6 turer om dagen Kärrgruvan—Ängelsberg och åter. Den åkande personalen måste ofta stiga upp kl. 1/2 4 på morgonen och hade mången gång ej slutat sitt arbete förrän 12—1 på natten. En personvagn medföljde alltid, och på sön- och helgdagar användes båda vagnarna. Dessa dagar gjordes blott en tur till Ängelsberg, där tåget stod i förbindelse med ångbåt både till Smedjebacken och Stockholm. Från den 1 januari till mitten av april låg trafiken nere.

Stationsföreståndarna kallades faktorer. Inspektoren i Kärrgruvan var på samma gång föreståndare för verkstaden. Som verkst. direktör tjänstgjorde under många år, även sedan banan blivit ombyggd till bredspårig, bruksägaren E. F. ZETTERSTRÖM i Norberg.

Den som ute på linjen hade det mest ansvarsfulla och maktpåliggande arbetet var dock lokomotivföraren LANTZ, som var ett verkligt faktotum. Han bestämde godsvagnarnas fördelning, av- och tillkoppling av vagnar m. m. Under en lång följd av år tog han upp biljetterna och var den verkliga tågchefen. Hans makt var så stor, att en passagerare, som råkat falla i onåd hos honom, ej mera fick begagna sig av tåget. Men å andra sidan behövde andra, som voro hans vänner och ej hade för låg social ställning, endast vifta med handen eller näsduken, så stannade tåget, och de fingo följa med.

Endast Norbergs station var försedd med ett rundspår, alla de andra, Högfors samt ändstationerna Kärrgruvan och Ängelsberg, hade blott stickspår. Vid Kärrgruvan finnes ännu kvar den lilla byggnad, som under många år ända till 1860-talets mitt tjänstgjorde som stationshus.

Det transporterade godset utgjordes huvudsakligen av malm från Norbergsfältet till hyttorna vid Högfors och Ängelsberg eller vidare

sjöledes till Västanfors, Trummelsberg (Färna), Seglingsberg m. fl. hyttor. Vid Strömsholm brukade omlastning ske till större fartyg, som förde malmen till Östersjöhamnar i Norrland, Finland och Tyskland. Stundom kunde ända till ett 60-tal skutor (»gråschasar») ligga och vänta vid Ängelsberg på last.

Den sista december 1875 nedlades trafiken på den smalspåriga banan. Av densamma finnes kvar ett stycke halvt igenvuxen bank.

Författarinnan VILHELMINA SAMUELSSON har i Svenska Turistföreningens årsskrift meddelat ett par minnen, som här till sist må anföras.

Banan hade sin egen tågordning, berättar hon. Klockan 11 skulle persontåget enligt turlistan avgå, men oftast blev klockan 12 och mer till, innan det kom i väg. Det gick dock aldrig före tiden, vilket däremot inte så sällan inträffade med morgontåget. Så där omkring klockan 5 f. m. skulle tåget gå. När författarinnan en morgon i god tid kom ned till stationen, hade tåget emellertid redan knogat i väg. Långt i fjärran syntes röken, och sorgligt nog var det så långt borta, att föraren inte kunde se de energiska viftningarna. Annars hade han säkert stoppat och väntat.

Vid ett annat tillfälle tyckte författarinnan, att man drog ut på tiden väl länge vid en station, även för att vara på Norbergs gamla järnväg. Hon försökte först att själv leta ut anledningen, men förväges. Till slut förlorade hon tålamodet och vände sig till en järnvägstjänsteman med en förfrågan om orsaken till det förskräckliga sölet.

— Direktören har inte kommit tillbaka än; han är uppe vid herrgården och äter frukost — blev svaret.

Vässman—Barkens järnväg (Ludvika—Smedjebacken). Förslag till hästbana å denna sträcka uppgjordes av majoren i Väg- och vattenbyggnadskåren C. E. NORSTRÖM och omfattade en sammanhängande, 1 1/2 gammal mil lång bana med 3 fots spårvidd och en beräknad kostnad av 189 700 rdr bko. Detta förslag antogs den 10 febr. 1855 av delägare i Vässman—Barkens järnvägsaktiebolag.

Till banan hade ständerna år 1854 beviljat ett lån av 133 333 rdr 16 sk. bko, och 1856 godkände K. M:t den av NORSTRÖM upprättade planen men bestämde spårvidden till 4 fot i stället för 3. Arbetet skulle påbörjas den 1 maj 1857 och vara färdigt vid 1857 års utgång. Ett nytt kostnadsförslag av NORSTRÖM för 4 fots spårvidd upptog en anläggningssumma av 437 000 rdr bko. År 1858 erhöles enligt ständernas beslut ytterligare ett lån å 200 000 rdr. Den 1 juni 1860 var banan färdig och synes redan från början ha trafikerats med ånglokomotiv.

De ledande krafterna i detta järnvägsföretag voro till en början brukspatronen F. W. ÅMAN, Risingsbo, verkst. direktör, och dr HERO, sedermera disponent vid Smedjebackens valsverk. Av gamla handlingar och stämmoprotokoll m. m. framgår, att bolaget och styrelsen hade att kämpa mot svårigheter, oftast av ekonomisk art och efter våra förhållanden av rätt så små dimensioner. Styrelsen var ofta utsatt för sträng kritik, vilket synes ganska naturligt, då alla ansågo sig lika kunniga inom det nya verksamhetsområde, som järnvägsdriften innebar.

Den å banan använda rälsen var av järn och synes ha haft en vikt av 17,45 kg/m. Några vanliga skarvjärn tyckas i allmänhet icke ha varit använda för fästning och stöd av rälsändarna. I stället lades en kraftig fyrkantig järnplåt under skarven. På båda sidor klipptes den mellersta tredjedelen av plåten upp till rälsfoten och veks in över foten mot livet och tillhamrades, varigenom rälsen fick fäste och stöd. Lutningar av 20⁰/₁₀₀ förekommo och kurvor med 400 fots radie. Några märkligare konstarbeten äro ej att anteckna. Ett par större träbroar funnos likväl, som allt emellanåt reparerades genom pålappning av mera virke. De höllo dock banan ut. Av den rullande materielen voro godsvagnarna öppna med 5 tons bärighet och inköpta från England, lokomotiven däremot voro från Munktells mek. verkstad. Det första lokomotivet, »Wessman», som levererades 1857, hade ingen förarehytt. De tre andra, »Barken», »Smedjebacken» och »Ludvika», voro modernare utrustade. De voro 6-kopplade och vägde 17 ton. »Ludvika» ombyggdes sedermera till bredspårig vid S. W. B. verkstad men kom ej till vidare användning.

Lokomotiven kunde ej taga mer än 10 à 14 lastade vagnar eller 50 à 70 ton netto, men ändock tyckes det icke alltid ha varit överflöd på frakter. Den ekonomiska ställningen var också emellanåt brydsam. Bränslekostnaden blev relativt hög, då lokomotiven i allmänhet eldades med koks, åtminstone till en början. Man tyckte, att det var alltför eldfarligt att elda med ved. Endast på vintern, då snö låg på hustaken, var vedeldning tillåten.

I början funnos inga personvagnar. De öppna godsvagnarna voro försedda med provisoriskt tak och användes även till persontrafik. En elegant personvagn med röda plyschsoffor levererades dock, antagligen från Atlas, när CARL XV skulle inviga eller överresa banan. Denna vagn, benämnd »Kungsvagnen», var till en början för fin att användas i vanlig trafik. En snickare vid banan förfärdigade

en 3:e klass vagn med »Kungsvagnen» som modell, och någon ytterligare personvagn synes ej ha varit behöflig. Vid livligare persontrafik tillgrepos givetvis de öppna godsvagnarna.

Telegraf och signaler förekommo ej under en lång följd av år. Ändstationerna Smedjebacken och Marnäs (Ludvika) voro försedda med rundspår och vederbörliga byggnader. I Smedjebacken funnos dessutom lokstall och verkstad m. m. Mellanstationerna Munkbo och Sandsta voro mycket primitivt utrustade och hade endast stickspår. Lastning och lossning skedde ofta å huvudlinjen. Stickspåren vållade helt naturligt emellanåt svårighet vid växling, varför tågpersonalen hittade på att alltid medföra en lång kätting och en stor, stark planka. Kättingen användes, när lokomotiv drog vagnar, som skulle in på ett stickspår med växel mot fartriktningen. Kättingen anbringades då mellan loket och vagnarna. Loket gick på huvudspåret, men växeln omlades för vagnarna till stickspåret, och genom kättingen kunde loket dragas in dem på detta spår. Plankan användes, när lok skulle skjuta ut vagnar från stickspåret. Den sattes snett mellan loket på huvudspåret och en vagn på stickspåret, eldaren höll i plankändan vid loket och konduktören vid plankändan vid vagnen, och då loket satte sig i rörelse, kunde vagnen föras från stickspåret genom medväxeln ut till huvudspåret. Manövern var riskabel men tycks ha gått för sig utan något olycksöde.

Tidtabellen var nästan hela tiden uppgjord så, att tåg utgick på morgonen vid 8-tiden från Smedjebacken, ankom omkring kl. 9 till Marnäs (Ludvika), återgick omkring kl. 10 och var åter i Smedjebacken omkring kl. 11 f. m. Var godstrafiken större, anordnades extratåg. Ända till in på 1870-talet gingo inga tåg sön- och helgdagar. Ofta var trafiken inställd under vintermånaderna. Snöplogning vintertid skedde med häst och vanlig vägplog.

Någon minimiavgift för gods förekom ej, varigenom frakten emellanåt kunde uppgå till endast några få ören för en sändning. Det transporterade godset utgjordes mest av malm och järn samt sågade trävaror.

Malmen vidaresändes från Smedjebacken med skutor eller »gråschasar» till hyttorna vid Flatenberg, Västerbyhytta, Trummelsberg, Ängelsberg, Seglingsberg och Västanfors. På vintern kommo körande till Smedjebacken ända från Vingåker och Köping m. fl. ställen med spannmål, mjöl o. d. och fingo järn i återskjuts.

Som trafikchef fungerade först J. VANBERG, bokhållare hos ÅMAN,

sedermåra från början av 1870-talet R. RYDMAN, förut ritare vid Morgårdshammars verkstad.

Om banans försäljning till Stockholm—Västerås—Bergslagens järnvägar, se i det följande.

Linjerna Kolbäck—Ramnäs och Ängelsberg—Vansbro.

I tävlan med Oxelösundsbanan om anläggning av linjen *Kolbäck—Ramnäs*, som förkortar vägen från Kolbäck norrut och som bl. a. berör de stora bruken och verken vid Sura- och Hallstahammar, avgick S. W. B. med seger. Ansökan om koncession gjordes av styrelseledamöterna brukspatronen H. V. GAHN, professorn F. A. G. BERGMAN, fabrikören JOH. BÄCKSTRÖM, bankiren C. CERVIN och rådmannen FR. HJORTZBERG. Koncessionen beviljades den 1 okt. 1897 och överläts omedelbart på S. W. B. Nya järnvägsaktiebolag. I dec. s. å. påbörjades arbetena å den 27 km. långa linjen med järnvägens baningenjör J. PLANTIN som arbetschef. Den 4 nov. 1899 öppnades banan för allmän trafik.

Nästa led i utvecklingen var linjen *Ängelsberg—Vansbro*. Denna sedan lång tid tillbaka planerade järnväg var huvudsakligen avsedd att från övre Dalarna förse bruken inom Västmanland med träkol och underlätta omsättningen av virke m. m. På denna sträcka låg den gamla smalspåriga Vässman—Barkens järnväg (Ludvika—Smedjebacken), som öppnades för trafik år 1860 och som närmare omtalats i det föregående.

Redan 1875 var det tal om banans försäljning till S. W. B. Man begärde då 485 000 kr. eller samma summa som aktiekapitalet utgjorde. År 1878 beviljade K. M:t bruksägarna O. G. TIMM, NATT FRÖDING och CHR. ASPELIN för Fagersta bruk koncession å järnväg från Ängelsbergs station till Ludvika och öster om Vässman till en punkt i närheten av Vanälvens utlopp i Västerdalälven mot lösen av Smedjebacksbanan. Priset uppgavs då till 500 000 kr. På grund av ekonomiska svårigheter beslöts emellertid, att järnvägen skulle säljas för 200 000 kr., om verklig spekulant yppade sig. Man trodde då, att utländsk sådan skulle finnas. I stället blev ett nytt bolag bildat, Smedjebackens järnvägsaktiebolag, som 1883 övertog Vässman—Barkens järnvägsaktiebolags affärer. Under flera år synes sedermera trafiken pågått utan några nämnvärda störningar.

På ansökan av professorn F. A. G. BERGMAN, kamreraren C. E.

EKGREN, ingenjören G. A. GRANSTRÖM samt hrr F. ROSSANDER och O. WÅHLSTEDT beviljade K. M:t den 29 maj 1891 koncession å en linje Ängelsberg—Ludvika—Vansbro, som stod i nära överensstämmelse med den i 1878 års koncession angivna.

Vid extra bolagsstämma den 28 febr. 1898 beslöt S. W. B., att linjen Ängelsberg—Vansbro skulle utföras, och övertog koncessionen. I överensstämmelse med denna måste nu Smedjebacksbanan inlösas, vilket också skedde den 12 nov. s. å. för 250 000 kr. jämte omkr. 20 000 kr. i gratifikationer till en del av den gamla personalen.

Linjen Ängelsberg—Ludvika öppnades för trafik den 26 nov. 1900. Den 11 mars 1901 begärde styrelsen för S. W. B., att trafiken skulle få nedläggas å den gamla smalspåriga banan, men K. M:t dröjde ända till den 3 juli 1903, innan det begärda tillståndet lämnades.

Nedläggandet var f. ö. förenat med en del rätt betungande villkor, bl. a. att ett brett spår skulle utläggas på den gamla banvallen mellan Skinnarbo (Morgårdshammars anhalt) och Smedjebackens hamn, varigenom även en dyrbar ombyggnad av bron över Kolbäckån måste verkställas.

Vi återvända nu till banbyggnaden Ängelsberg—Vansbro. Det dröjde länge, innan linjen byggdes, och detta dröjsmål blev till ganska stor skada för S. W. B. Om åtminstone delen mellan Ängelsberg och Fagersta tidigare anlagts, skulle säkerligen Fagersta bruk och dess chef, brukspatronen CHR. ASPELIN, icke så energiskt arbetat för att statsbanan Örebro—Krylbo skulle sträckas förbi Västanfors strax intill Fagersta, utan det östligare och mera naturliga alternativet för statsbanelinjen kommit till stånd.

Några entreprenörer kunde icke erhållas, utan järnvägsbolaget fick självt liksom för linjen Ramnäs—Kolbäck utföra arbetet med egen personal. Till överingenjör och arbetschef utsågs 1898 löjtnanten i Väg- och vattenbyggnadskåren H. BERNHARDT. Arbetet fortskred så, att i oktober 1899 provisorisk godstrafik kunde anordnas mellan Ängelsberg och Fagersta. På grund av det forcerade arbetet med statsbanan Örebro—Krylbo, som samtidigt pågick och varigenom avlönin-garna till järnvägsarbetarna och prisen f. ö. högst betydligt sprungit i höjden, fördyrades kostnaderna ganska avsevärt. Den 26 nov. 1900 öppnades linjen Ängelsberg—Ludvika för allmän trafik och strax därefter, den 12 dec., statsbanelinjen Örebro—Frövi—Krylbo i sin helhet. På grund av de tryckta tiderna anhölls hos K. M:t och Stockholms stadsfullmäktige om anstånd med färdigbyggandet av linjen Ängels-

berg—Vansbro, först till år 1905 och sedan till 1908, vilket även beviljades.

En stark strid hade tidigare stått om de två alternativen väster eller öster om sjön Vässman. Den östra linjen segrade, men den västra hade även sina kraftiga förespråkare. Hade det västra alternativet kommit till stånd, hade S. W. B. måst inlösa en del av Frövi—Ludvika järnväg närmast Ludvika och den nya linjen närmare berört den folkrikare trakten väster om Vässman. Gruvorna vid Iviken, Ickorrbotten och Lekomberg, som nu tangeras av den östra linjen, ligga så nära Ludvika, att transportbanor lätt kunnat åstadkommas dit, om den västliga linjen kommit till stånd. S. W. B. hade då säkerligen erhållit ett större trafikområde.

Genom den nya statsbanelinjen Frövi—Krylbo och Örebro—Frövis övertagande av Statens järnvägar gick S. W. B. däremot miste om en stor transitotrafik, som utan den minsta ersättning fräntogs S. W. B. av statsbanan. År 1900 inbragte transitotrafiken Köping—Sala 295 301 kr. men under 1901 endast 36 260 kr. En del trafik, som förut tillhört S. W. B. mellan Örebro och Stockholm via Köping, gick på samma gång förlorad på grund av överflyttning till Statens järnvägar, så att förlusten för S. W. B. genom Örebro—Krylbobanan säkerligen översteg 300 000 kr. pr år. Några särskilda anordningar krävdes ej för denna transitotrafik, vadan skillnaden mellan brutto och netto här var obetydlig.

Arbetet å linjen fortgick emellertid mellan Ludvika och Björbo, och i dec. 1901 kunde provisorisk godstrafik inrättas mellan Ludvika och Nyhammar. Någon forcering av arbetena å den öde sträckan mellan Nyhammar och Björbo ansågs icke böra ifrågakomma. S. W. B. hade nog helst önskat avbryta järnvägsbyggandet, om det varit möjligt, men man hade kommit väl långt för att försöka taga ett sådant steg. Den svåra passagen över vattendelaren mellan Nyhammar och Björbo och de betydliga terrasseringsarbetena å denna linje fördröjde även avsevärt arbetets fullbordande. Först den 1 juli 1904 blev linjen Ludvika—Björbo i sin helhet öppnad för allmän trafik. Provisorisk trafik hade då sedan en tid pågått.

Under tiden inträffade omständigheter, som medförde en ändring av sträckan Björbo—Vansbro, beroende på planen till en järnväg Falun—Repbäcken—Floda—Järna—Vansbro.

Denna järnväg hade koncessionerats 1899, och koncessionen innehades av Falun—Västerdalarnas järnvägsaktiebolag. Järnvägen skulle

ansluta vid Vansbro norr om Västerdalälven utan att förut beröra S. W. B., som var stakad söder om älven. Emellertid hade det blivit klart, att ingen större trafikinkomst skulle stå att vinna norr om Björbo, varför vardera parten gärna ville avstå byggandet åt den andra. S.W.B. var dock bunden genom överenskommelsen med Stockholms stad om räntegaranti. Falun—Västerdalarnas järnväg fick däremot sin plan ändrad så, att anslutning till S. W. B. skulle ske vid Björbo. S. W. B:s styrelse ansåg det nu lämpligt att med intresserade kommuner och enskilda söka träffa överenskommelse att på vissa villkor få ett bättre läge för S. W. B. mellan Björbo och Vansbro, ehuru väglängden skulle ökas med 4,6 km. Järna kommun tecknade 400 aktier och enskilda personer 600 aktier till en kurs av 172 kr. 50 öre per aktie, varjämte nedsatt avgift för markförvärv utlovades. Villkoren för ändring av linjen ansågos härigenom uppfyllda, och den 22 sept. 1905 bifölls ändringsförslaget av K. M:t. Linjen Björbo—Vansbro öppnades för allmän trafik den 5 nov. 1907.

Linjen Enköping—Heby—Runhällen.

Samtidigt med att linjen Björbo—Vansbro färdigbyggdes, skedde utvidgningar på annat håll, först genom trafikering av järnvägen Enköping—Heby—Runhällen, 47 km. Denna järnväg hade i läroverkskollegan K. G. VIEWEG i Enköping en outtröttlig förespråkare och drivande kraft. *Enköping—Heby—Runhällens järnvägsaktiebolag* konstituerades den 6 nov. 1897. Bolagets första ord. styrelse utgjordes av landshövdingen C. R. WERSÄLL, godsägaren L. P. MALLMIN, borgmästaren K. G. T. WETTERVIK, läroverksadjunkten K. G. VIEWEG, lantbrukaren E. LUNDEBLOM och lantbrukaren E. JOHANSSON. Ritningar och kostnadsförslag uppgjordes av distriktschefen, majoren C. H. ÖHNELL. Kostnaden beräknades till 2 025 060 kr., rullande materiell för 325 000 kr. inräknad. Koncession erhöles den 22 dec. 1897. Järnvägen, som utfördes med hjälp av statslån och huvudsakligen på kommunernas bekostnad, byggdes av firman WALLENIOUS & JONZON. Den fick sin anslutning vid Enköping underlättad av S.W.B., och då den nya banan den 5 jan. 1906 öppnades för allmän trafik, övertogs trafikeringen av S. W. B.

Banan går nästan uteslutande genom lantbruksbygder med obetydlig industri. Redan från början var det ganska tydligt, att icke heller någon nämnvärd transitotrafik var att förvänta och att inkomsterna

skulle bli minimala. Järnvägens svårigheter i finansiellt hänseende blevo också snart för stora. S. W. B. torde då ha ansett sig förpliktigad att på grund av den uppmuntrande hållning, som redan visats företaget, inköpa järnvägen mot övertagande av skulderna, i 442 583 kr. 42 öre, av vilka statsskulden utgjorde i 155 543 kr. År 1908 övergick Enköping—Heby—Runhällens järnväg i S. W. B. ägo.

Därefter följde förvärvet av Sala—Tillberga järnväg, 27 km.

Linjen Sala—Tillberga.

Ordning för *Sala—Tillberga järnvägsaktiebolag* fastställdes den 27 mars 1874. Bolagets första styrelse utgjordes av landshövdingen R. CHARPENTIER, borgmästaren E. V. ABENIUS samt hrr C. ANDERSSON, P. A. CASSEL och A. G. LIDBÄCK. Ritningar och kostnadsförslag uppgjordes av majoren CL. ADELSKÖLD och koncession erhöles den 1 maj 1874. Banan öppnades för trafik den 7 dec. 1875, och den 15 dec. 1875 övertogs trafikeringen av S. W. B. Den 2 mars 1906 medgav K. M:t, att koncessionen överläts på S. W. B., som inköpte banan. Salabolaget erhöles en aktie i S. W. B. för varje aktie i Salabolaget eller 4 509 aktier à nominellt 100 kr. eller tillsammans 450 900 kr., och kontant 40 000 kr. Vidare åtog sig S. W. B. betalningsansvaret för Sala—Tillberga järnvägs utelöpande obligationslån, 136 500 kr., och borgen för en revers å 30 000 kr. av Sala—Gysinge—Gävle järnvägsa.-b.

Sala—Tillberga järnväg förlorade, såsom förut nämnts, genom tillkomsten av statsbanan Örebro—Krylbo den stora transitotrafiken mellan Norrland och södra Sverige. Däremot hade den fortfarande kvar transitotrafiken från och till en stor del av Östergötland och Södermanland m. m. Förvärvandet måste anses som lyckligt för S. W. B.

Linjerna Ängelsberg—Kärrgruvan och Klackberg—Norberg.

Nästa bana, som förvärvades, var järnvägen *Ängelsberg—Kärrgruvan*, 18 km., med gruvbanan *Klackberg—Norberg*, 4,3 km. (Norbergs järnväg). Järnvägen Ängelsberg—Kärrgruvan var ursprungligen den smalspåriga, år 1850 koncessionerade banan Norberg—Åmänningen, vilken skildrats i det föregående.

År 1871 fastställde K. M:t ordning för *Norbergs järnvägs Nya aktiebolag* och berättigade bolaget den 1 april 1874 att omlägga banan till normal spårvidd. Ansökan härom gjordes av styrelseleda-

möterna landshövdingen frih. K. ÅKERHJELM, bruksägarna E. J. ZETTERSTRÖM och CHR. ASPELIN samt av bolaget utsedda förtroendemän, kommerserådet C. F. AF STRÖM, bankiren C. G. CERVIN och regementskrivaren C. F. EDELSTAM. Kostnadsförslag upprättades av ingenjören J. DANIELSSON och slutade på en summa av 979 000 kr. I statslån erhöles 300 000 kr. Som arbetschef tjänstgjorde baningenjören J. PLANTIN. Den om- och nybyggda banan, som till större delen lades å ny banvall, öppnades för allmän trafik den 30 aug. 1876 och arrenderades omedelbart av S. W. B. Denna arrendetid räckte ända till slutet av år 1921, då S. W. B. inköpte aktierna i banan av generalkonsuln AXEL AX:SON JOHNSON, som 1918 inköpt densamma.

Järnvägen Klackberg—Norberg beviljades koncession den 2 juni 1882. Ritningar och kostnadsförslag uppgjordes av baningenjören J. PLANTIN. Banan öppnades för trafik den 7 mars 1883.

Linjen Spånga—Hässelby villastad.

År 1889 byggdes av Stockholms stad en järnväg, Spånga—Lövsta, mellan *Spånga* och *Hässelby villastad* (tidigare benämnd Riddersvik) 7,3 km. lång. Denna järnväg, som öppnades för allmän trafik den 28 okt. 1889, trafikeras av S. W. B.

Linjen Sundbyberg N.—Ulvsunda.

Den 1 okt. 1915 öppnades en av Stockholms stad byggd järnväg mellan *Sundbyberg Norra* och *Ulvsunda*, 3,4 km. lång. Denna järnväg, som endast upplåtits för godstrafik, trafikeras av S. W. B.

Banornas utrustning och trafikförhållanden.

Banbyggnaden. Vid anläggningen av S. W. B:s huvudlinjer, Stockholm—Köping och Tillberga—Ängelsberg, iaktogs en största lutning av 10 ‰ och en minsta krökningsradie av 300 m. Skenvikten utgjorde 27,77 kg/m. Några större broarbeten förekommo ej. De viktigaste voro svängbroarna vid Almarestäket (2 fasta spann om 14,1 m. och 2 rörliga om 9,65 m.), Ekolsund (2 rörliga spann om 10,40 m.) och Kolbäck, den sistnämnda förenad med landsvägsbro (2 fasta spann om 10,99 m., 2 om 10,10 och 2 rörliga om 8,91 m.). Endast på två ställen mötte i tekniskt avseende några större svårigheter, nämligen vid passerandet av Ekolsundsviken och i när-

heten av den s. k. Ryssgraven vid Kungsängen. ADELSKÖLD ville på dessa ställen anordna viadukter, men, såsom förut omnämmts, segrade AGRELIUS' förslag. För vinnande av tid ansågs det emellertid nödvändigt att omstaka banan mellan Stäket och Kungsängen i dubbla S-formiga krökar, varigenom bankfyllnaden i närheten av Ryssgraven undveks. Kostnaden för bankfyllnaden vid Ekolsund översteg 400 000 kr., och jordmassan beräknades till 366 400 kbm. Hela byggnadskostnaden vid 1877 års början utom räntor och kapitalrabatt uppgick till 11 308 570 kr.

Under årens lopp utbyttes den ursprungliga rälsen mot grövre sådan av stål vägande 31,23 kg/m. Samma rälsvikt kom även till användning vid Ramnäs—Kolbäcks och Ängelsberg—Vansbro järnvägar. Denna räls togs huvudsakligen från huvudlinjen, där i stället 40,5 kg. räls inlades. Vid 1922 års slut var hela linjen Stockholm—Köping och Tillberga—Ludvika försedd med 40,5 kg. räls med undantag för delen närmast Stockholm mellan Huvudsta och Bålsta, där det ansetts lämpligt att inlägga ännu grövre eller 43,5 kg. räls.

Det var huvudsakligen för att uppfylla de krav på ökad tåghastighet, på vilka givetvis en i huvudstaden utmynnande bana måste vara beredd, som denna ökning av rälsvikten blev nödvändig. Men det var naturligtvis icke nog härmed. Syllarnas längd och ballastens djup måste göras större. Stationerna, särskilt å linjen Stockholm—Köping, vilka från början voro mycket små tilltagna med avseende på sidospårens både antal och längder, måste utvidgas, och för att få tillstånd till 90 km/t. tåghastighet, vilken ansågs nödvändig för att möta konkurrensen med statsbanan och närgränsande järnvägar, ha dyrbara signal- och säkerhetsanordningar måst utföras vid så gott som alla stationer samt håll- och lastplatser å bandelarna Stockholm—Köping och Tillberga—Ängelsberg—Ludvika.

Linjen mellan Ängelsberg och Vansbro blev redan från början i flera avseenden bättre utrustad än den gamla huvudlinjen. I huvudsak gällde dock samma tekniska bestämmelser som för den gamla linjen. Endast på ett par ställen förekomma kurvor med 3—400 m. radie; eljest är minimiradien 450 m. Från banans högsta punkt, 269 m., 3 km. norr om Salåns hållpl., till Björbo station är en sammanhängande lutning av $10^{\circ}/_{00}$ å en sträcka av 6 000 m.

Av konstarbeten märkas svängbron vid Hugnora mellan Vad och Västerbyhytta (2 fasta spann om 20 m. och 2 rörliga om 9 m.) samt de stora broarna över Västerdalälven mellan Björbo och Nås och Vanån

invid Vansbro. Den förra består av ett spann om 35 m., ett om 50 m. och ett om 20 m., den senare av 2 spann om 40 m.

Å de flesta stationer är numera rikstelefon införd. Dessutom finnes å hela banan utom å vissa sträckor på Hebylinjen bantelefon, avsedd för tjänstemeddelanden mellan stationerna och banbevakningen samt stationerna och banvakterna sinsemellan. En särskild bantelefonordning är härför upprättad.

Dubbelspåret Tomtebodå—Spånga. Såsom här nedan under rubriken »Trafikförhållanden» närmare skildras, växte redan från huvudlinjens öppnande den lokala persontrafiken närmast Stockholm oavbrutet, och skötandet av densamma beredde stigande svårigheter. År 1905 ansågs det nödvändigt att anlägga dubbelspår Tomtebodå—Spånga. Koncession erhöles den 21 juni 1907. Järnvägsarbetet var ganska riskabelt och svårt, då grundförhållandena på sina ställen voro dåliga. Den 1 okt. 1908 kunde dubbelspåret tagas i bruk.

Rullande materiell. Då trafiken växte, anskaffades starkare lokomotiv, personboggievagnar och lastdrygare godsvagnar. Den första uppsättningen lokomotiv var av engelskt ursprung, men i stort sett äro lokomotiven av svensk tillverkning. Numera äro nästan alla i trafik gående lokomotiv utrustade med överhettare eller vattenförvärmare. Boggievagnar infördes år 1890. Personvagnarna äro försedda med vakuumbroms och i regel utrustade med lågtrycksvärmeledning. Belysningen är för hela vagnparken Dalénljusbelysning. Bland godsvagnarna märkas 300 malmvagnar, de flesta med 30 tons lastförmåga, och 507 virkesvagnar med 18—20 tons lastförmåga. Bland de täckta trafikvagnarna märkas 70 matvaruvagnar. Godsvagnarnas specifika lastförmåga är stadd i ständig ökning genom förstärkning av axlar m. m.

Lokstallar. När huvudlinjen byggdes, fick S. W. B. tillstånd att uppföra lokstall vid Stockholm N. Dessutom uppfördes lokstall i Köping, Västerås, Tillberga, Enköping och Kärrgruvan. Vid ombyggnad av spårsystemet vid Stockholm N. i början av 1900-talet behövde Statens järnvägar det område, som S. W. B. fått upplåtet för sina stallar. Det beslöts då, att S. W. B. icke vidare skulle få söka sig något nytt område i Stockholm. Med anledning härav uppfördes nya lokstallar och vattentorn m. m. i Sundbyberg. Sedermera ha i Sundbyberg, Enköping och Västerås i flera repriser utvidgningar av därvarande lokstallar ägt rum, varjämte lokstallar byggts i Ludvika, Vansbro, Ängelsberg, Kolbäck, Ramnäs, Runhällen och Sala. I Västerås har även uppförts ett gasverk för tillverkning av acetylén gas Här sker laddning av

gasackumulatorerna för lok- och vagnsbelysningen och för klippljus-signalerna å linjen.

Verkstäder. Under den första byggnadsperioden hade S. W. B. provisoriska verkstäder i Köping. År 1875 flyttades verkstadsrörelsen till en nyuppförd byggnad i Västerås, som sedermera i mån av rörelsens tillväxt ökades med nya tillbyggnader. På grund av det knappa utrymmet i Västerås och stadens obenägenhet att lämna ytterligare mark för verkstadsutvidgningar började S. W. B. år 1917 att uppföra en vagn-reparationsverkstad i Tillberga på en tomt, som under de närmast följande åren genom nya markförvärv utökades till att omfatta omkr. 75 hektar. När denna verkstad var färdig, brann i november 1919 den gamla vagnverkstaden i Västerås. En generalplan uppgjordes nu för överföring till Tillberga av alla maskinavdelningens centrala anläggningar, nämligen huvudkontor, verkstäder, huvudförråd och central-lokstation. Åren 1924 och 1925 byggdes därstädes en ny fullt modern lokreparationsverkstad, som togs i bruk den 1 okt. 1925, således 50 år efter Västeråsverkstadens fullbordan.

Den stora lokhallen är byggd för längduppställning av lokomotiven med 3 genomgående spår. Plåtslageriet i lokhallens förlängning behärskas av samma taktraverser som lokhallen. Övriga avdelningar, maskinverkstad, smedja m. m. äro placerade så i förhållande till loklyftningsverkstaden, att kortaste transportvägar ernås. I och med denna anläggning ha modernare arbetsmetoder kunnat införas genom användning av tryckluft, elektrisk svetsning, oljeeldningsugnar och förbättrade arbetsmaskiner av olika slag. Särskild vikt är lagd vid moderna hjulbehandlingsmaskiner och smidiga transportanordningar med korta transportvägar för hjulgångar och hjulringar. Spåranordningarna, vilka utom- och inomhus äro sinsemellan förbundna på tvären på flera punkter, möjliggöra i förening med användning av taktraverser och gårdstraverser tunga effekters förflyttning över en betydande yta med ringa arbete och förrådsvarors bekväma lossning från vagn till magasin och virkesbodars samt från dessa lager till resp. verkstadsavdelningar. Uppmärksamhet har även ägnats förvaringen av olika sorter av fallande skrot och skrotbodarnas placering längs lämpliga spår.

Ett stort område av den inköpta marken i Tillberga är avsett för egnahem, och en livlig verksamhet utvecklas där sedan år 1920. En successiv överflyttning från Västerås har ägt rum, så att i närvarande stund omkr. 40 % av arbetarna bo i Tillberga. Arbetare- och skoltåg föra västeråsarna dagligen till och från arbetsplatsen.

Genom anläggning av ett vattenledningsverk i Ansta, 2,8 km. norr om Tillberga, har S. W. B. skapat en rik vattentillgång för stations-samhället och egnahemssamhället i Tillberga.

De gamla lokverkstäderna i Västerås ha apterats till stallar och en mindre revisionsavdelning för linjeloken.

Trafikförhållanden. Då S. W. B. och Köping—Hults järnväg under de första åren hade gemensam chef, blev samarbetet mellan de båda järnvägarna redan från början intimt. Sålunda insattes direkta tåg mellan Stockholm och Örebro via Köping.

Persontrafiken blev ock från början ganska livlig å de flesta linjerna på grund därav att S. W. B. direkt eller indirekt utgjorde förbindelse mellan huvudstaden å ena sidan samt flera städer och viktiga bruks-samhällen inom mellersta Sverige å den andra. Genom Vansbrobanans tillkomst och förbindelse i Ludvika med Bergslagernas järnvägar ökades denna trafik högst väsentligt.

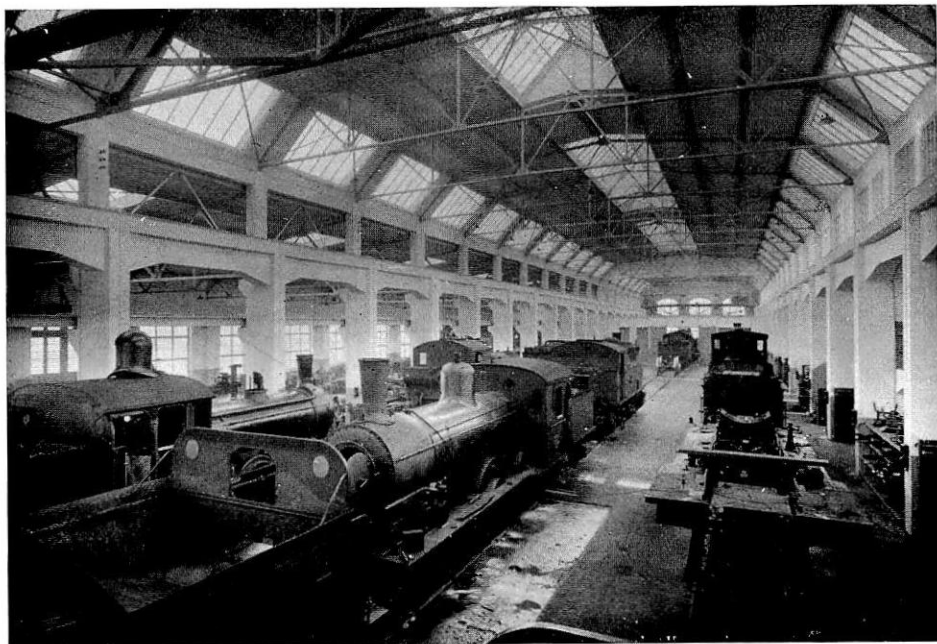
När de första boggiévagnarna i början av 1890-talet blevo färdiga, insattes de i snälltåget mellan Stockholm och Örebro. Detta tåg bestod då av 4 boggiévagnar och ansågs som ett särdeles fint tåg. När anslutning till Bergslagernas järnvägar erhållits i Ludvika, inrättades omedelbart snälltåg mellan Stockholm och Ludvika i förbindelse med B. J. tåg, och direkta vagnar insattes mellan Stockholm å ena sidan samt Göteborg, Kil, Falun och längre fram Mora och Orsa å den andra. Dessa nya snälltåg gjorde mellan Stockholm och Tillberga endast uppehåll i Enköping. De blevo även kombinerade med tågen till och från Örebro och med tåg till och från Eskilstuna via Kolbäck likaledes med direkta vagnar. Sedermera ha direkta vagnar insatts till en början mellan Sveg och därefter mellan Mora via Vansbro och Stockholm.

Under åren 1914 och 1915 utökades tidtabellen för persontågen i mycket stor grad, bl. a. med ett snälltågspår mellan Stockholm och Falun, vilket blev mycket uppmärksammat. Det stannade endast i Tillberga och Ludvika och tillryggalade den 212 km. långa vägen Ludvika—Stockholm på 3 t. 35 min. Resandeantalet växte också avsevärt.

När under de senare krigsåren och den därpå följande depressionen tillgången på bränsle och smörjämnen blev högst betydligt reducerad, gjordes stora inskränkningar i tågtidtabellen i allmänhet och särskilt för persontågen och, ehuru en del tåg sedermera insatts igen, torde det dröja mycket länge, ifall det ens någonsin händer, innan tidtabellen återfår det utseende den hade år 1915.



Järnvägsverkstäderna i Tillberga.



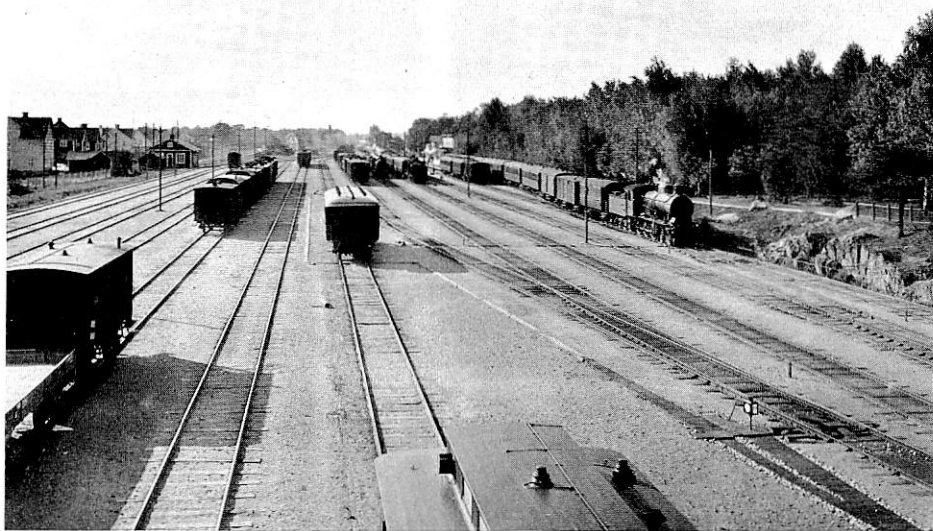
Interiör från verkstäderna i Tillberga, lokomotivverkstaden.



Interiör från verkstäderna i Tillberga, maskinhallen.



Tillberga station.



Tillberga bangård.



Från linjen.



Utsikt från linjen vid Ängelsberg.



Utsikt från linjen över Smedjebacken.

Vid de stora helgerna, jul, påsk, pingst och midsommar, äro vissa snälltåg från och till Stockholm alltid dubblerade och särskilda extratåg insatta till Stockholm, isynnerhet på annandagens e. m., då de flesta resa hem igen. De förr i tiden ofta förekommande marknaderna med anhopning av både gods och människor framkallade icke sällan betydande tågrubbingar.

En egendomlig marknad var den s. k. folkmarknaden i Västerås, vars andra marknadsdag inföll söndagen före Larsmässan den 10 augusti. Den första marknadsdagen, den verkligt stora dagen, inträffade söndagen därförut.

Ingen tjänare i orten omkring Västerås ville taga städsel, förrän han eller hon varit med om denna första marknadsdag. S. W. B. måste varje gång förhyra ett anseeligt antal vagnar, ofta ett 80-tal, oaktat banan ägde en hel del s. k. sommarvagnar, öppna godsvagnar med lösa tak på stolpar och skjutbara gardiner på sidorna till skydd för väder och vind. Både lördagen och söndagen under denna marknad var det nödvändigt att anordna extratåg från Enköping, Sala, Kärrgruvan, Kolbäck och Köping för att underlätta de ordinarie tågens gång. Tågen från Kolbäck och Köping stodo i förbindelse med tåg från Eskilstuna och Örebro, ty ända därifrån kommo resande till marknaden i Västerås. Flera ångbåtar gjorde också turer till Västerås dessa dagar. Med järnvägen fraktades vanligen ett 10 000-tal resande till Västerås på lördagen och söndagen och de flesta stannade kvar till söndagskvällen. Svårigheten var då att få hem dem, innan det blev mörkt. Ofta kunde ett extratåg i Västerås vara fullsatt och färdigt till avgång, då ett rykte spred sig, att något ännu senare tåg kunde finnas, och vips voro de flesta ur vagnarna igen. Det var ett lurande och lirkande för att få upp dem på nytt.

När småningom spritutskänkning förbjöds, Västerås stad icke längre uthyrde platser till karuseller och andra marknadsnöjen och järnvägen under kristiden måste begränsa biljettköpen dessa dagar till Västerås, upphörde efter få år detta folknöje.

Något liknande var fallet även med den s. k. komidsommaren, ett slags fest, som ägde rum i Floda socken i Dalarna vid tiden för slåttern. Folket kom då ned från fäbodvallarna med kreaturen, och alla som kunde skulle hjälpa till med slätterarbetet. En lördag och söndag i medio av juli samlades ungdomen, ofta i sina landskapsdräkter, för att roa sig, och tillströmningen av resande från närmaste orterna var då mycket stor, varför järnvägen fick anordna extratåg eller i stor ut-

sträckning förstärka de ordinarie tågen. Även detta folknöje har undergått stor förändring.

Under de senare åren har så långt möjligt gods- och persontrafiken åtskilts, åtminstone på huvudlinjen. Detta har bidragit till att persontågen eller de tåg, av vilka allmänheten taga intryck, kunnat framföras tidtabellsenligt.

De godsslag, som i främsta rummet transporteras, äro järn, kalk och kalksten, malm, papper, stenkol och koks, träkol, trävaror, tegel och lantmannaprodukter.

Av intresse är att följa utvecklingen av förortstrafiken på Sundbyberg. Genast efter järnvägens öppnande gjordes framställning från invånarna därstädes om insättande av fyra tåg i vardera riktningen mellan Stockholm och Sundbyberg utom de sex ordinarie, vilka alla, även snälltågen, stannade vid Sundbyberg. Även mot en garanti av 25 000 kr. pr år ansåg S. W. B. risken att anordna dessa tåg väl stor, då kostnaden beräknades till 27- à 30 000 kr. Slutligen ordnades saken så, att två extra tåg insattes sommaren 1879 och på hösten ytterligare två mot kontrakt på 5 år med hrr HUMBLES, Stora Alby, och A. P. LÖFSTRÖM, Sundbyberg, vilka till S. W. B. skulle med full äganderätt överlämna ett lokomotiv. Loket kostade 15 000 kr. och fick namnet »Sundbyberg». Sundbybergarna voro emellertid icke nöjda utan begärde även ett sent kvällståg med avgång kl. 11 em. från Stockholm. Statsbanan begärde för ett dylikt dagligt tågs betjäning vid Centralstationen 2 000 kr. pr år. Efter många underhandlingar och lång väntan blev det till slut hösten 1883 bestämt, att S. W. B. skulle insätta det begärda kvällståget, dock endast med 1:a och 2:a klass vagnar, till vilka nedsättningsbiljetter ej voro giltiga, samt på villkor att sundbybergarna betalade de nämnda 2 000 kr. och dessutom bekostade ett lokstall i Sundbyberg med tillhörande spår. Småningom blev tåget ansett såsom ett vanligt sådant. 1892 indrogs 1:a klass å linjen. De små 2:a kl. vagnarna i lokaltågen bibehöllos dock ganska länge, även sedan trevliga 3:e kl. vagnar införts.

När i slutet på 1880-talet Stockholms stad anlade Spånga—Lövsta järnväg, vilken trafikerades av S. W. B. och huvudsakligen var avsedd för transport av sopor och latrin från Stockholm till lämplig avstjäpnings- och beredningsplats vid Lövsta men även för transport av resande och allmän godstrafik, kommo de fyra soptåg, som under dagens lopp anordnades mellan Tomtebodavik och Riddersvik (Lövsta) att få tjänstgöra även som personförande tåg från och till Stockholm. Från

Tomteboda, där varje gång ett längre uppehåll ägde rum för tillkoppling av de fulla sopvagnarna, som kommit från stadens olika sopsstationer, fortsatte tåget med personvagnarna närmast loket och ofta med 20—30 sopvagnar i släp, utsändande en vidrig odör. Återgången skedde på samma sätt med de tomma sopvagnarnas avkoppling i Tomteboda. Den resande allmänheten fann sig märkvärdigt nog ganska snällt i detta minst sagt obehagliga befordringssätt, vilket säkert inte skulle tolereras i våra dagar. Med tanke på dessa tågs sammansättning och att titeln trafikchef på den tiden var föga känd kan man icke förundra sig över att den dåvarande fick mottaga brev med påskrift »Till draskitsjefven». Färden var icke heller utan en viss risk, ty de små 2-axliga personvagnarna voro utrustade med ganska klena koppel och draginrättningar. Detta berodde på järnvägens maskiningenjör, E. CRONSTRAND, som hade namn om sig att vara en skicklig ingenjör men med många egenheter. Bl. a. ville han så vitt möjligt skilja sig från statsbanans bestämmelser för rullande materiell. S. W. B:s vagnar voro därför i allmänhet utrustade med klenare koppel, draginrättningar m. m.

Vad soptågen beträffar, drogo både de resande och järnvägsfolket en lättnadens suck, när i början av detta århundrade särskilda persontåg inrättades mellan Spånga och Riddersvik.

Lokaltrafiken närmast Stockholm växte alltjämt genom de gamla villasamhällellenas utveckling och tillkomsten av nya sådana. S. W. B. måste också oupphörligt öka antalet tåg, personvagnar och lok för att kunna upprätthålla denna trafik. När flera lokaltåg inrättades, bestämdes, att snälltågen icke skulle stanna i Sundbyberg utom för upptagande av resande i riktning från Stockholm och avlämnande i motsatt riktning. Sundbybergarna ville dock inte låta något tåg gå förbi sin station med dylika inskränkningar. De engagerade därför en person, som varje dag for med snälltåget på månadsbiljett från Sundbyberg till Spånga. Härigenom kunde de vara säkra på att snälltåget från Stockholm skulle stanna i Sundbyberg och att resande härifrån ej behövde befara att nödgas åka förbi. Då plattformsspärr ej fanns vid Stockholm C., var det för konduktörerna svårt att hindra denna trafik. Efter några månader tröttnade dock sundbybergarna på månadsbiljettköpet och snälltågen kunde emellanåt gå förbi utan att behöva stanna. Även blev nödvändigt att utvidga bangårdarna i Sundbyberg och Spånga, och 1905 erhöll, såsom nämnts, S. W. B. koncession å dubbelspåret Tomteboda—Spånga.

Trafikförvaltningen Göteborg—Stockholm—Gävle.

Genom Ängelsberg—Vansbrolinjens tillkomst hade visserligen trafikinkomsterna ökats avsevärt, men utgifterna hade stigit jämförelsevis ännu mer på grund av de betydande byggnadskapital, som härför måste anskaffas och förräntas, liksom även på grund av andra ökade kostnader. När därför verkst. direktören i S. W. B., F. W. H. PEGELOW, år 1907 blev utnämnd till chef för statsbanorna och lämnade sin förutvarande befattning med detta års utgång, uppstod tanken att genom en sammanslutning under gemensam trafikförvaltning av Bergslagernas och Stockholm—Västerås—Bergslagens järnvägar vinna minskade driftkostnader och därigenom ett bättre ekonomiskt resultat.

Mellan de båda järnvägarna hade f. ö. förut funnits flera viktiga gemensamma överenskommelser, såsom rörande direkta personvagnar via Ludvika, gemensam fallande persontaxa (Bergslagernas Zontariff-förening, »B. Z.») m. m.

Genom Bergslagernas järnvägars förvärv av aktiemajoriteten i Gävle—Dala järnväg kom även denna bana att intaga en nära ställning till S. W. B. Det dröjde icke heller länge, förrän mellan dessa tre banförvaltningar träffades en överenskommelse som blev av stor betydelse, om också sedermera på grund av ogynnsamma förhållanden — världskriget och den följande depressionen m. m. — och mindre lyckade spekulationer fortsättningen av denna överenskommelse icke blev vad man hoppats och väntat.

Inledningen till överenskommelsen börjar sålunda:

»I ändamål att genom de olika järnvägarnas sammanförande för gemensamt begagnande under *en* trafikförvaltning, benämnd 'Trafikförvaltningen Göteborg—Stockholm—Gävle' (Tfv G. S. G.), åstadkomma förbättrade trafikanordningar och mera rationell trafikskötsel för järnvägarna såsom en helhet, ledande till såväl höjning av inkomsterna som minskning av utgifterna, har emellan de tre bolagen träffats överenskommelse om gemensam trafikförvaltning på nedan nämnda villkor under en tid av 5 år räknat fr. o. m. den 1 januari 1909.»

Överenskommelsen omfattade 1 287 km. järnväg (Bergslagernas järnvägar 501 km., Stockholm—Västerås—Bergslagens järnvägar 476 km. och Gävle—Dala järnvägar 310 km.). Den var dagtecknad den 19 nov. 1908.

Trafikförvaltningen handhades av ett trafikutskott bestående av två ledamöter och två suppleanter för var och en av de tre bolagens sty-

relser samt en verkställande direktör. Själva grundprincipen i denna sammanslutning finner man i överenskommelsens § 5, som lyder sålunda:

»Alla inkomster — likväl med undantag av varje bolags egna räntor och inflytande aktieutdelningar — uppbäras av trafikförvaltningen, som jämväl bestrider alla utgifter för drift och underhåll ävensom för sådana förändringar av bana med byggnader och anläggningar samt rullande materiell, vilka icke äro av natur att öka kapitalvärdet. Uppkommande nettobehållning fördelas efter förhållandet mellan nettoinkomsterna på samtliga ifrågavarande banor för åren 1904—1907 sålunda, att under femårsperioden 1909—1913 erhåller B. J. 51,0, S. W. B. 25,2 och G. D. J. 23,8 procent.»

Sammanslutningen var en slags försäkringsinrättning. Vid ett dåligt år för en bana fingo de andra hjälpa till att bära förlusten, och vid ett gynnsamt fingo de andra del av vinsten.

S. W. B:s undergrävda kredit var räddad, och banan gick en rask utveckling till mötes. Den nya femårsperioden började dock för S. W. B. med ett mindre lyckligt år, 1909. Storstrejken under nämnda år gjorde större avbräck i trafiken på B. J. och G. D. J., som voro mera industribanor, än på S. W. B., varigenom S. W. B. fick dela med sig åt de andra banorna. De följande åren voro däremot gynnsamma för alla tre banorna.

Under direktören J. D. SIMONSSONS insiktsfulla ledning ändrades och utvidgades S. W. B. tidtabell med insättande av flera snabbgående tåg. Persontrafiken utvecklades avsevärt, och särskilt malmtrafiken ökades oerhört genom export över Värtan från Norberg och Ludvikatrakten.

Icke utan visst motstånd från en del håll förlängdes överenskommelsen om gemensam trafikförvaltning för ytterligare 5 år, 1914—1918. I den nya perioden vann även Södra Dalarnes järnväg (S. D. J.) anslutning till Trafikförvaltningen Göteborg—Stockholm—Gävle.

S. D. J. ingick med 104 km. för år 1914 och med 134 för de 4 andra åren. Procenten för S. W. B. blev det oaktat densamma, 25,2, dock först efter ingående förhandlingar med styrelserna för B. J. och G. D. J., samt för B. J., G. D. J. och S. D. J. resp. 47,86, 22,34 och 4,60 för 1914 och 47,69, 22,26 och 4,85 för 1915—1918. Under åren 1915—1918 arrenderades även Krylbo—Norbergs, Kärrgruvan—Klackbergs och Sala—Gysinge—Gävle järnvägar, vilken arrendering dock icke medförde någon vinst för Tfv G. S. G. Svagheten i överenskommelsen mellan banornas anslutning till Tfv G. S. G. började alltmer göra sig gällande. Det var tydligt att någon omräkning av de olika banornas

vinstandelar icke var möjlig, då under årens lopp omläggningar och förskjutningar av trafiken ägt rum, visserligen i allmänhet till nytta för det hela men möjligen i större eller mindre grad till förfång för någon viss bana eller bandel.

Den ökade malmexporten och en del andra förhållanden ansågo somliga aktieägare giva vid handen, att S. W. B. var stadd i kraftigare utveckling än de andra banorna och således icke längre hade någon nytta av anslutningen till Tfv G. S. G. Förgäves sökte direktören A. KAMPH, som blivit utsedd till vice verkställande direktör i Tfv., i en ingående och saklig P. M. av den 12 mars 1917 visa de stora fördelar, som sammanslutningen redan hade utövat och sannolikt i fortsättningen ytterligare skulle medföra, isynnerhet om bandet mellan banorna kunde göras något starkare och för längre tid.

Vid sammanträden med S. W. B. styrelse den 24 april och 8 maj s. å. framgick, att oppositionen inom bolaget, vars aktiemajoritet övergått i andra händer, blivit så stor, att någon fortsatt överenskommelse icke kunde träffas. Avtalet uppsades att gälla efter den 31 dec. 1918. Avvecklingen var avslutad den 2 febr. 1920.

Administration och kassor.

Vid byggandet av S. W. B. huvudlinje fanns, såsom förut omtalats, utom styrelsen ett förvaltningsråd, som beslutade i viktiga frågor. Den förste verkst. direktören blev trafikchefen vid Köping—Hults järnväg MARCUS AGRELIUS. I slutet av byggnadstiden uppdelades verkst. direktörens arbete på en byggnadsdirektör, vartill utsågs brukspatronen P. A. CASSEL, och en trafikdirektör, vilken befattning sköttes av direktören AGRELIUS. När sedermera S. W. B. öppnades för allmän trafik, blev AGRELIUS gemensam verkst. direktör för K. H. J. och S. W. B. men kallades även kontorschef, och F. VON KRUSENSTJERNA blev trafikchef för båda banorna. Redan i slutet av år 1877 avgick VON KRUSENSTJERNA från sin befattning vid S. W. B., och till hans efterträdare vid S. W. B. utsågs kontrollören vid K. H. J. ERNST LINDQVIST.

Huvudkontoret hade allt från början varit i Stockholm, men trafikchefen fick bo i Västerås, där hans expedition och kontrollkontoret även voro förlagda. Då på grund av besparingshänsyn och möjligen andra skäl verkst. direktörs- och trafikchefsbefattningarna skulle sammanslås, ville styrelsemajoriteten, att huvudkontoret skulle förläggas i

Västerås, och beslut fattades härom, men efter flera styrelsesammanträden och till slut stadsfullmäktiges i Stockholm ingripande upphävdes beslutet och Stockholm blev förläggningssort för huvudkontoret, trafikavdelningens expedition och kontrollkontoret. Ban- och maskinexpeditionerna stannade kvar i Västerås. Bandirektörsexpeditionen flyttades dock 1913 till Stockholm.

Kassor. S. W. B. är icke med i någon större *pensionskassa* utan har sin egen. Den bildades i början av 1880-talet men trädde ej i kraft förrän den 1 jan. 1886. Årsavgifterna ha så småningom höjts till 7,2 % för delägare och till 8,4 % för järnvägsbolaget. Från 1 jan. 1926 utbetalas full pension med 70 % av lönen. Tillgångarna, huvudsakligen placerade i obligationer, utgjorde den 31 dec. 1925 något mer än 6 milj. kr. Vid detta års slut voro delägarnas antal 1 090.

En *borgensförening* bland personalen blev med S. W. B:s styrelses godkännande bildad den 23 nov. 1904. Ändamålet var att bereda tillfälle för vid S. W. B. anställda personer, vilka äro skyldiga att ställa uppbördsborgen, att ställa sådan borgen utan anlitande av borgensmän. Varje delägare erlägger årligen till föreningen $3/4$ % av borgensbeloppet, vilket varierar allt efter uppördens storlek från 500 till 3 000 kr. pr år. Föreningens ställning synes snart vara så god, att inbetalningarna till föreningen torde kunna upphöra.

Inom S. W. B. finnes även *begravningskassa*. Begravningshjälpen utgör 1 000 kr. vid delägares frånfälle och 500 kr. vid hustrus död.

Bolagsordning och ekonomi.

Den 28 maj 1897 fastställde K. M:t bolagsordning för Stockholm—Västerås—Bergslagens Nya järnvägsaktiebolag. Ändringar gjordes den 16 juli 1897 och 1 sept. 1899. Ändamålet med det nya bolaget var att övertaga de gamla bolagens rättigheter och skyldigheter, att teckna aktier i järnvägar, som stode i direkt förbindelse med bolagets bana, och att bygga eller köpa banor i direkt förbindelse med bolagets. Aktiekapitalet skulle vara minst 4, högst 12 milj. kr. Ändring häri fastställdes den 6 okt. 1916, varefter förnyad bolagsordning fastställdes den 31 dec. 1919. Aktiekapitalet är bestämt till minst 12, högst 30 milj. kr., styrelseledamöternas antal är 5, högst 7, varjämte, så länge bolaget åtnjuter statslån (för Hebybanan), en ledamot utses av K. M:t och, så länge Stockholms stad garanterar något obligationslån, en av Stockholms stad.

Ekonomi. *Stockholm—Västerås—Bergslagens järnvägsaktiebolag*, som konstituerades 1871, hade vid detta års slut ett tecknat aktiekapital av 2 153 500 rdr och vid 1875 års slut ett inbetalt kapital av 3 010 400 kr. Kapitalet nådde sitt maximum 1877 och 1878, då det uppgick till 3 013 900 kr. Därefter sjönk det till 3 005 600 (1882) och bibehöll sig vid detta belopp tills bolaget upplöstes 1896. År 1873 upptogs ett 5 % obligationslån å 5 milj. kr., vilket 1886 konverterades med ett 4 % lån. År 1896 återstodo 4 399 600 kr. Ingen utdelning förekom.

Stockholm—Västerås—Bergslagens trafikaktiebolag hade vid konstituerandet den 30 aug. 1875 ett tecknat aktiekapital av 2 milj. kr., av vilka 902 200 kr. inbetalts. Aktieteckningen steg 1882 till 2 000 240 kr. men föll året därpå till 2 milj., vilket belopp bibehöll sig till bolagets upplösning 1896. År 1876 togs ett 6 % obligationslån å 2 milj. kr., vilket 1886 konverterades med ett 4 1/2 % lån å 2 500 000 kr. Bolaget utdelade under åren 1890—1894 8 %, åren 1895 och 1896 12 %.

Stockholm—Västerås—Bergslagens Nya järnvägsaktiebolag, som konstituerades den 27 april 1897, upptog i sig de båda föregående bolagen. För denna transaktion har i det föregående redogjorts. Aktiekapitalet var nämnda år 6 milj. kr. År 1901 höjdes det till 7 200 000, år 1905 till 10 129 300 och 1907 till 10 300 000 kr., vilket belopp bibehölls till år 1914, då det höjdes till 12 milj. kr. År 1919 höjdes det till 15 milj. kr., vilket belopp utgör det nuvarande aktiekapitalet.

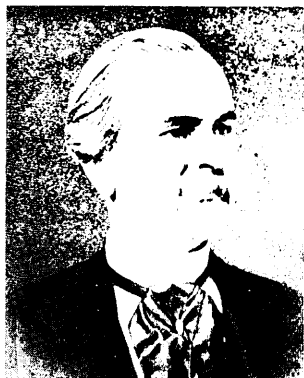
År 1897 upptogs ett 4 % obligationslån å 10 milj. kr. och följande år ett å 5 milj. kr. till 3 1/2 % ränta. 5 % obligationslån upptogs år 1901 å 4 500 000 kr., år 1905 å 2 500 000 kr. och år 1910 å 4 milj. kr. År 1916 tillkom ett 5 1/2 % lån å 5 milj. kr.

Utdelning å aktiekapitalet har ägt rum varje år med undantag för år 1909. Den har varierat ganska betydligt. 2 % utdelades 1910, 3 % åren 1908 och 1911, 4 % åren 1912, 1922 och 1923, 5 % vartdera av åren 1901—1903, år 1907, vartdera av åren 1913—1918, åren 1921, 1924 och 1925, 5 1/2 % år 1904, 6 % åren 1897, 1905, 1906, 1919 och 1920, 7 % år 1900 och 8 % åren 1898 och 1899.

Styrelse och chefer år 1926.

Styrelse.

- TAMM, H. S., bankdirektör, *ordförande*,
 BESKOW, E. A., generaldirektör, *statens ombud*,
 WALLIN, J. A., transportmästare, *Stockholms stads ombud*,
 MURRAY, W., landshövding, *vice ordförande*,



Frih. G. BILDT,
överståthållare.



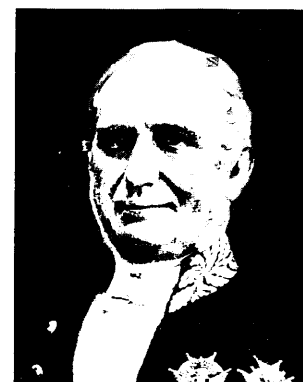
A. LINDHAGEN,
justitieråd.



H. P. V. GAHN,
bruksägare.



P. A. CASSEL,
bruksägare.



E. J. SPARRE,
landshövding.



A. G:SON BENNICH,
generaldirektör.



R. ÅKERMAN,
generaldirektör.



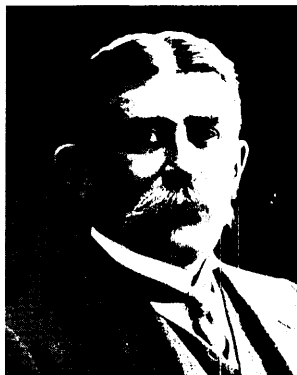
H. S. TAMM,
bankdirektör.



M. AGRELIUS,
verkst. direktör.



E. LINDQVIST,
verkst. direktör.



F. W. H. PEGELOW,
verkst. direktör.



J. D. SIMONSSON,
verkst. direktör.



A. O. L. KAMPH,
verkst. direktör.



W. GRANDINSON,
bandirektör.



T. G. BETTS,
maskindirektör.



S. KLEMMING,
maskindirektör.



H. SWARTLING,
trafikdirektör.



K. MOBERG,
trafikdirektör.

KAMPH, A. O. L., *verkst. direktör*, se nedan,
 NACHMANSON, J., bankdirektör,
 WREDE, F. C. F. F:SON, greve,
 RYDBECK, J. O. E., bankdirektör,
 LUNDQVIST, E., direktör.

Verkställande direktör.

KAMPH, A. O. L. 1917—

Bandirektör.

GRANDINSON, W., major i V. V. K. 1919—

Maskindirektör.

KLEMMING, S. 1921—

Trafikdirektör.

MOBERG, K. 1926—

Förutvarande styrelseordförande och chefer.

Ordförande.

Stockholm—Västerås—Bergslagens järnvägsaktiebolag.

BILDT, G., frih., överståthållare 1871—1874

LINDHAGEN, A., justitieråd 1875—1887

GAHN, H. P. V., bruksägare 1888—1897

Stockholm—Västerås—Bergslagens trafikaktiebolag.

GAHN, H. P. V., bruksägare 1875—1879

CASSEL, P. A., bruksägare 1879—1880

SPARRE, E. I., f. d. landshövding 1880—1881

BENNICH, A., G:SON, f. d. generaldirektör 1881—1897

Stockholm—Västerås—Bergslagens Nya järnvägsaktiebolag.

BENNICH, A., G:SON, f. d. generaldirektör 1897—1899

ÅKERMAN, R., f. d. generaldirektör 1899—1917

Verkställande direktörer.

AGRELIUS, M. 1872—1879

LINDQVIST, E. 1879—1898

PEGELow, F. W. H. 1899—1908

SIMONSSON, J. D. 1908—1917

Bandirektörer.

PLANTIN, J. 1901—1913

BERNHARDT, H., major i V. V. K. 1913—1919

Maskindirektör.

BETTS, TH. GEO. 1901—1920

Trafikdirektörer.

(Före år 1901 trafikchefer.)

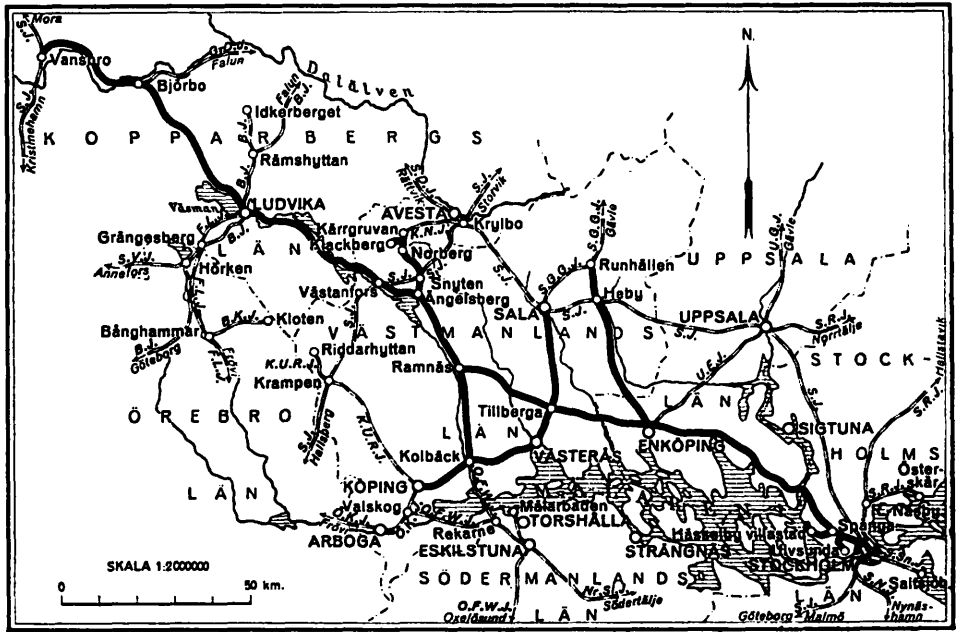
AGRELIUS, O. M. 1875—1879

LINDQVIST, E. 1879—1896

SWARTLING, H., major i V. V. K. 1896—1925

Stockholm—Västerås—Bergslagens järnvägar, linjen (Stockholm—)Tomtebodaboda—Köping, 146 km., linjen Enköping—Runhällen, 47 km., linjen Tillberga—Sala, 28 km., linjen Kolbäck—Ramnäs, 27 km., linjen Tillberga—Vansbro, 197 km., linjen Ängelsberg—Kärrgruvan, 18 km.

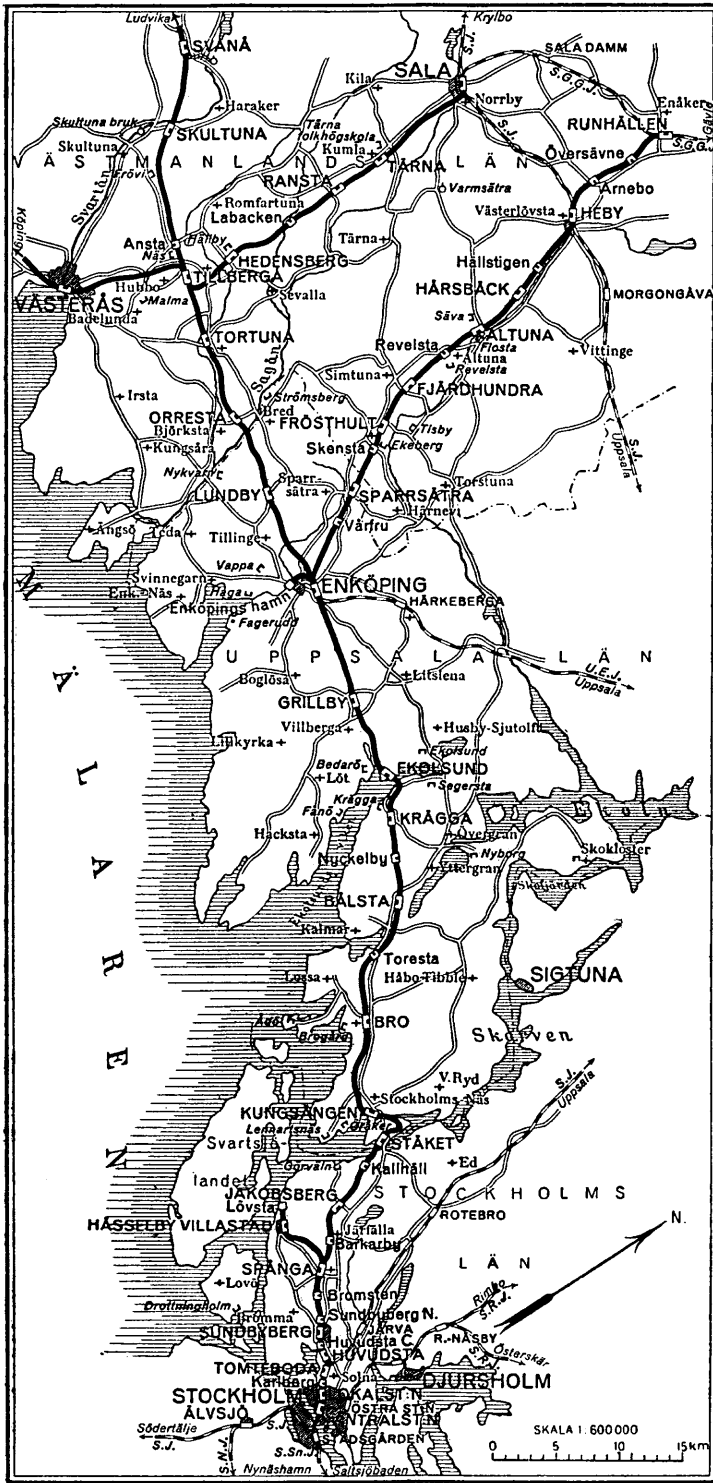
Stockholm—Köping, 146 km. Under sin första del framgår banan genom Upplands sydligaste, vid Mälaren belägna del, vars natur är övervägande slättland, inramat av eller här och där avbrutet av skogklädda kullar, åsar och bergknallar samt på några ställen vikar av Mälaren. Därefter vidtager Västmanland, vars



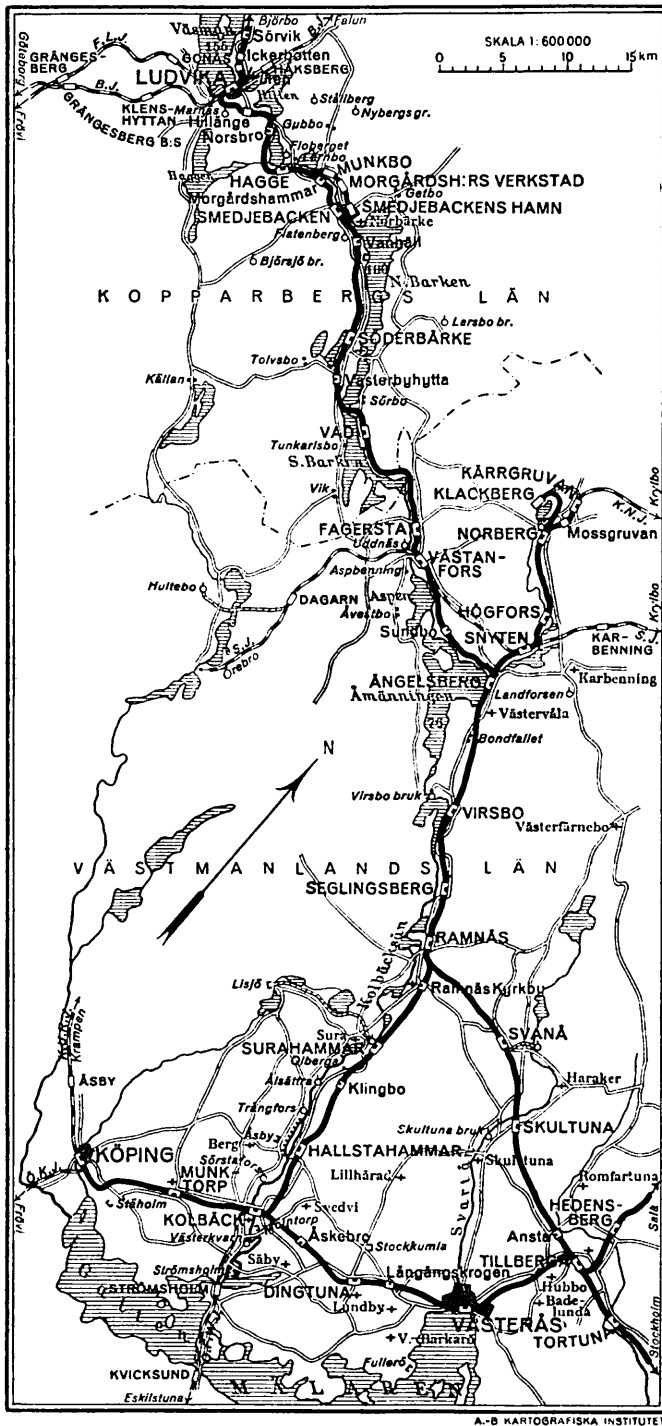
Översiktskarta av Stockholm—Västerås—Bergslagens järnvägar.

natur i sin östra del överensstämmer med Upplands och till större delen utgör ett mot Mälaren jämnt sluttande lågland.

Från *Stockholm C.* till Tomtebodaboda begagnas statsbanans spår. Därefter övergår linjen statsbanan i en stor kurva och å viadukt samt viker av åt nordväst förbi förstadsområdet Hagalund till stationerna *Huvudsta* och *Huvudsta C.*, den förra inom Nya Huvudsta municipalsamhälle, den senare nära Råsunda och Lilla Albys municipalsamhällen. Därefter följer *Sundbybergs* station i köpingen med samma namn. Här har banan uppställningsstation, lokomotivstallar, vagnhallar o. s. v. I köpingen finnes ett stort antal fabriker inom olika industriella grenar. Den förnämsta anläggningen är Sieverts kabelverk. Från hållplatsen *Sundbybergs Norra* utgår en av Stockholms stad anlagd bibana till Ulvsunda, avsedd endast för godstrafik. Förbi *Bromstens* hållplats inom municipalsamhället med samma namn fortsätter huvudlinjen till *Spånga* station, vilken är omgiven av betydande villasamhällen, såsom Solhems och Flysta municipalsamhällen. Till *Spånga* är linjen dubbelspårig, och lokaltrafiken är synnerligen betydande.



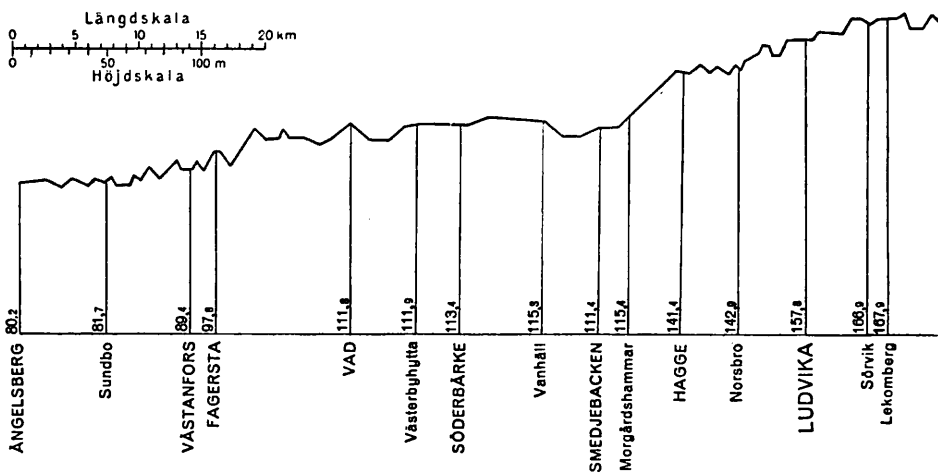
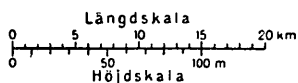
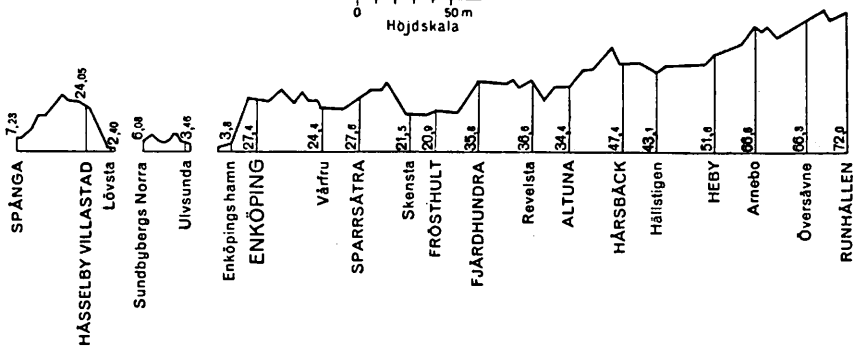
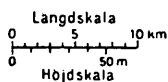
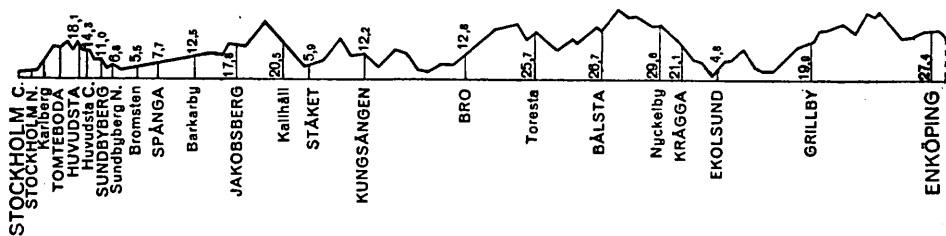
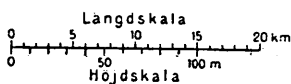
A.-B. KARTOGRAFISKA INSTITUTET

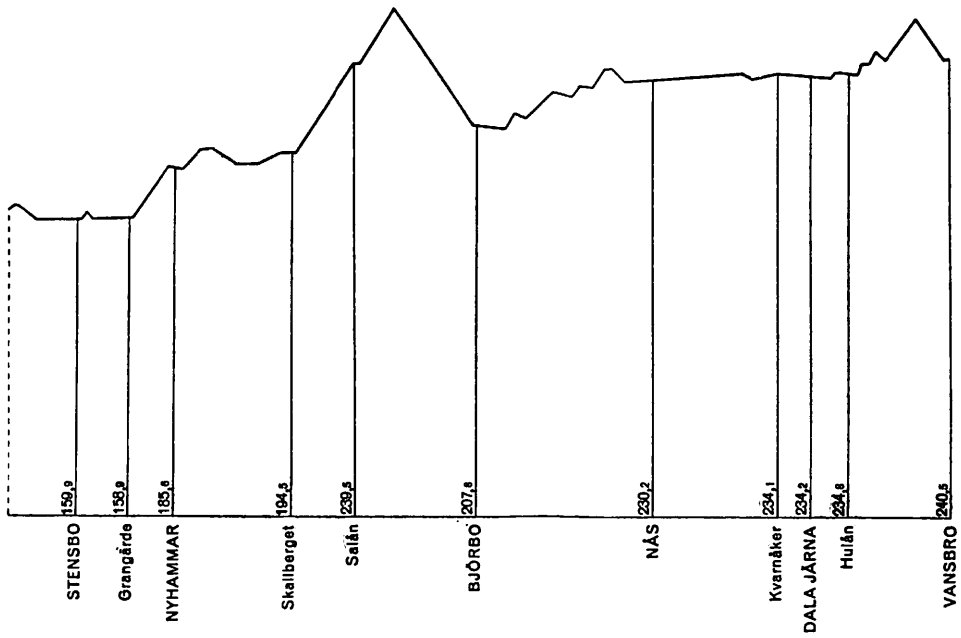
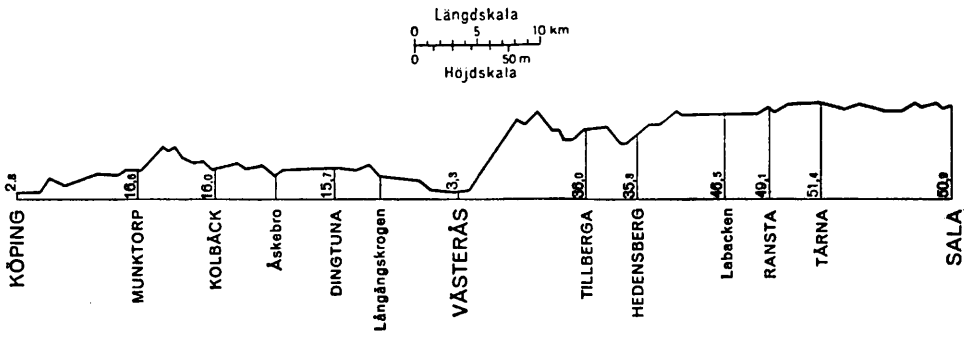
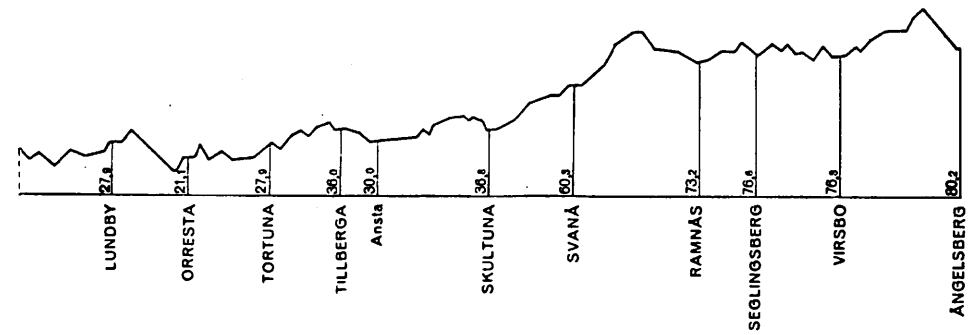


Från Spånga utgår en 5,6 km. lång bibana till *Hässelby villastad*, som är huvudstadens förnämsta leverantör av blommor och grönsaker. Bibanans ändpunkt är dock *Lövsta*, där Stockholms stads renhållningsverk har stora anläggningar.

Den efter Spånga station följande *Barkarby* hållplats ligger inom ett egnahemsområde och i närheten av Hägerstads flygplats. Trakten är rik på fornlämningar. Sedan *Jakobsbergs* station passerats, följer *Kallhalls* hållplats med egnahemsområde i skogig trakt. Järnvägen närmar sig emellertid nu Mälaren, som snart framskymtar mellan trädstammarna, och passerar *Stäkets* station, vars vackra läge vid vatten och i starkt kuperad terräng lockat till anläggning av ett flertal sommarvillor. Mot norr sänder Mälaren ut en vik, sedan urminnes tider segelled till Uppsala. Vid Stäket smalnar vattnet till ett grunt sund, det historiskt bekanta Almarestäket. Förbi en ganska vacker vik och över det s. k. Lilla Stä-

ket eller Ryssgraven går linjen vidare till *Kungsängens* station, som har ett vackert läge vid Mälaren. Åtskilliga villor ha här byggts. Mellan Kungsängen och Stockholm finnes lokaltågstrafik.





*ping*s station är föreningsstation med Enköping—Heby—Runhällens och Uppsala—Enköpings järnvägar.

Från Enköping fortsätter järnvägslinjen över slätterna förbi *Lundby*, *Orresta* och *Tortuna* stationer till *Tillberga* station, föreningsstation för följande linjer tillhörande Stockholm—Västerås—Bergslagens järnvägar: Stockholm—Köping, *Tillberga*—Vansbro och *Tillberga*—Sala. Stationen är vad persontrafiken beträffar en av de större knutpunkterna i Sverige. Så gott som alla genomgående huvudtåg mötas här.

Sedan järnvägen lämnat den stora slätten vid *Tillberga*, går den tvärs igenom *Badelundsåsen*, en av våra större rullstensåsar. Därefter vidgar sig synkretsen, och utför en lång bank med överblick av Västerås stad, över vilken domkyrkan höjer sin spira, uppnås *Västerås* station. Västerås är en av Sveriges märkligaste städer. På ett sällsamt sätt förenar sig nämligen här ett gammalt kultursamhälles minnen och traditioner med en modern industristads utvecklingsformer. Staden har nått en storartad industriell utveckling och en del av de där tillverkade produkterna ha marknad över hela världen. Bland de industriella anläggningarna må nämnas Allmänna svenska elektr. a.-b., Nordiska metall a.-b. och Masugnsbolaget, som har en modernt anlagd hytta.

När tåget lämnar Västerås station, passerar det en försignal med blinkljus. Denna signal, som uppsattes 1906, var den första i världen av Nobelpristagaren Daléns patent. Järnvägen fortsätter över vidsträckta och bördiga slättbygder, passerar *Dingtuna* station och ett par hållplatser samt uppnår därefter *Kolbäck*, föreningsstation med bandelen *Kolbäck*—*Ramnäs* och *Oxelösund*—*Flen*—*Västmanlands* järnväg. Därefter passerar banan å en svängbro över *Kolbäcksåån*, fortsätter över odlade fält, vilka omväxla med skogsmarker, och uppnår *Munktorps* station nära kyrkan med samma namn, vilken var kristendomens första fristad i Västmanland. Nära *Köpingsåns* utlopp i *Mälaren* gör järnvägen en tvär kurva mot nordväst och följer den här kanaliserade *Köpingsåån* under en sträcka av 3 km. Vid linjen ligger en masugn tillhörig *Karmansbo* a.-b. och en av de största i landet. *Köpings* station är föreningsstation med *Örebro*—*Köping* och *Köping*—*Uttersbergs* järnvägar. 1 1/2 km. från *Köping* ligger *Johannisdals* hälsobrunn med starkt radioaktiv järnkälla.

Enköping—*Heby*—*Runhällen*, 47 km. Järnvägen går över dels slättbygd, dels i vacker natur genom *Örundsåns* dalgång till *Heby*, föreningsstation med norra stambanan och municipalsamhälle, och vidare till *Runhällen*, föreningsstation med *Sala*—*Gysinge*—*Gävle* järnväg.

Tillberga—*Sala*, 28 km. Från *Tillberga* går järnvägen förbi *Hedensbergs* station, *Labackens* hållplats och *Ransta* station till *Tärna* station, i vars närhet den bekanta folkhögskolan är belägen. Därefter följer *Sala*, föreningsstation med norra stambanan och *Sala*—*Gysinge*—*Gävle* järnväg. *Sala* har förutom sin bekanta gruva åtskilliga industriella anläggningar, bl. a. tegelbruk.

Kolbäck—*Ramnäs*, 27 km. Från *Kolbäck* följer järnvägen på större eller mindre avstånd från *Kolbäcksåån* och densamma sjöliknande utvidgningar, passerar *Hallstahammars* station nära den bekanta bultfabriken med samma namn, *Klingbo* hållplats och *Surahammars* station nära *Surahammars* bruk, som om-

fattar martinbruk, elektriska stålugnar, stål- och tackjärnsgjuteri, valsverk m. m. Därefter följer hållplatsen *Ramnäs kyrkby* och *Ramnäs station*, föreningsstation med linjen *Tillberga—Ludvika*, nära *Ramnäs järnbruk*.

Tillberga—Ludvika, 111 km. Från *Tillberga* går järnvägen genom bördig bygd förbi *Ansta* hållplats, varifrån en 3 km. lång vattenledning är dragen till *Tillberga*, passerar *Skultuna* i närheten av det stora bruket med samma namn, bekant för sin koppar- och mässingsmanufaktur. Nu drager slätten ihop sig, och järnvägen framgår genom skog. Sedan *Svanå* station nära stångjärnsbruket med samma namn passerats, närmar sig linjen *Kolbäckån*, vars dalgång den därefter följer ända fram till *Ludvika*. *Kolbäckån* medför en betydande vattenmängd och utvidgar sig på flera ställen till sjöar. Den bildar flera vattenfall, vilka använts till kraftstationer.

Från *Ramnäs*, föreningsstation med linjen *Ramnäs—Kolbäck*, fortsätter linjen till *Seglingsbergs* station med ett numera nedlagt bruk. Här slutar *Västmanlands slättbygd* och bergslagens kuperade terräng vidtager, samtidigt som denna oavbrutet höjer sig. Nära *Virso* station ligger *Virso* egendom och bruk med manufakturmedja och mek. verkstad. Järnvägen lämnar nu *Kolbäckån* och går genom skogig trakt, tills utsikten vidgar sig över den stora, av höjder omgivna sjön *Åmänningen*, vars strand banan följer. På *Åmänningens* södra strand börjar *Kolbäckåsen*, som fortsätter ner till *Södermanland*. *Ängsbergs* station är föreningsstation med linjen *Ängsberg—Kärrgruvan* och belägen i ett stort stationssamhälle med industriella anläggningar. Trakten är en av de vackraste vid järnvägen. Omkring 1 km. norr om stationen ligger *Ängsbergs* bruk med masugn och smedja vid *Norbergsån*. Enligt en uppgift skall *Engelbrekt* vara född här. När järnvägen lämnat *Ängsberg*, fortsätter den ett stycke längs den vackra *Åmänningen*, passerar ett skogsbälte och uppnår sjön *Stora Aspen* med skogiga höjder i fonden. Sedan *Sundbo* hållplats passerats, går järnvägen ett stycke parallellt med statsbanan *Krylbo—Örebro* till *Västanfors* station, där statsbanan viker av mot sydväst. *Västanfors* är en stor kyrkby med gruvor, masugnar, grafitverk m. m.

Följande station är *Fagersta*, belägen i ett köpingliknande samhälle med samma namn och vid ett av landets äldsta och mest betydande järnbruk med martinverk, valsverk, drageri för ståltrådslinor, sågverk m. m. Järnvägen uppnår därefter sjön *Södra Barken*, som den kort efter *Vads* station övergår vid *Hugnora* sund på en svängbro med 4 spann. Snart därpå börja vackra utsikter öppna sig, *Västerbyhyttas* hållplats nära *Västerby* masugn passerar, och *Söderbärkes* station uppnås. Från *Vanhälls* hållplats erbjudes en vacker utsikt över sjön *Norra Barken*. Hela vägen härifrån till *Ludvika* är rik på mycket vackra landskapsvyer. *Smedjebackens* station är belägen nära köpingen med samma namn, vars huvuddel ligger på en udde i sjön nedanför *Uvberget*. Platsen är rik på gruvor och industriella anläggningar, bland vilka märkas *Smedjebackens* valsverk.

Endast något över 2 km. därifrån passerar *Morgårdshammars* hållplats, från vilken ett för godstrafik avsett spår utlagts till *Smedjebackens hamn*. Nära hållplatsen ligger en mek. verkstad.

Kort därefter synes Lernbo stora kraftanläggning, från vilken Grängesbergs gruvor taga en del av sin elektriska kraft. Under linjens fortsättning blir utsikten storslagen över sjöarna Norra och Östra Hillen, bakom vilka Hillklintens skogiga höjder sträcka sig. Sedan *Hagge* station, vid vilken en elektrisk smältugn är anlagd, och *Norsbro* hållplats vid Kalkhytte passerats, uppnås *Ludvika*, föreningsstation med Bergslagernas och Frövi—Ludvika järnvägar.

Ludvika, som 1920 blev stad, har haft en mycket snabb utveckling. Bland de industriella anläggningarna märkas Ludvikaverken, ångsåg, tegel- och kalkbruk m. m. Från Ludvika kunna flera lönande utflykter göras i det vackra grannskapet, bl. a. på sjön Vässman.

Ängelsberg—Kärrgruvan, 18 km. Från *Ängelsberg* går tåget i stigning förbi Ängelsbergs bruk och herrgård, passerar stationerna *Snyten* och *Högfors* samt går därefter in i Norbergs socken, vars terräng är starkt kuperad med rik omväxling av sjöar och vattendrag. Gamla Norbergs bergslag anses vara den äldsta trakt i vårt land, där järn erhållits genom gruvbrytning. Malmfälten i socknen bilda Norbergs gruvfält och uppnå sin största utveckling vid *Norbergs* municipalsamhälle. Norberg har livlig rörelse och industri. Järnvägens slutstation är *Kärrgruvan*. I omedelbar närhet av stationen ligger den egendomliga och sevärd Mossgruveparken med en mångfald gamla och nu vattenfyllda gruvhål. Kärrgruvan är även föreningsstation med Krylbo—Norbergs järnväg.

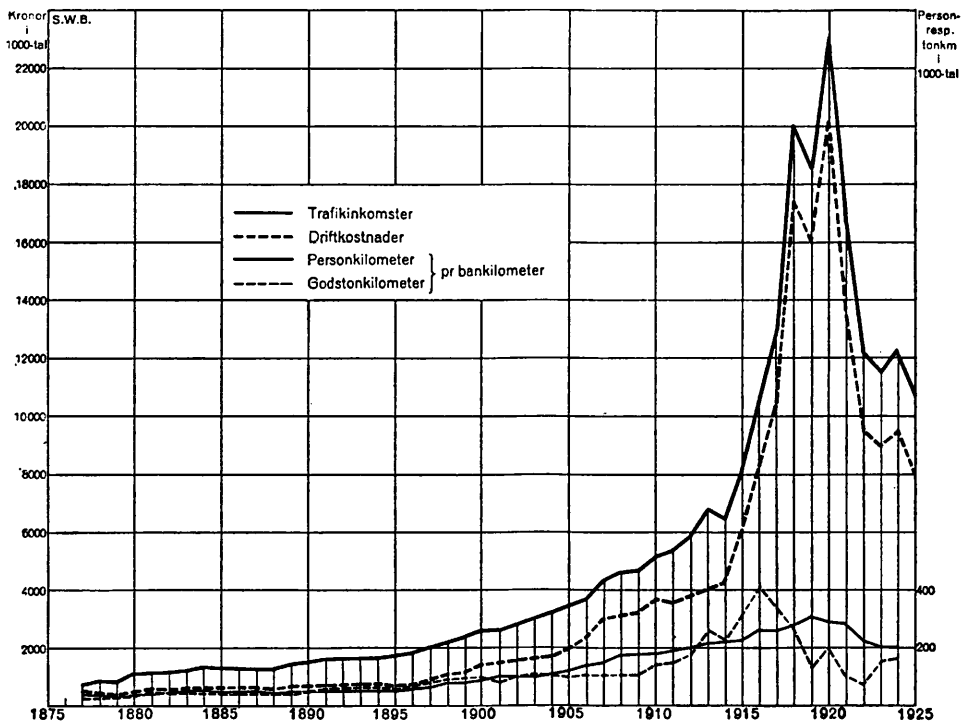
Ludvika—Vansbro, 86 km. Från *Ludvika* framgår järnvägen till Grangärde med avbrott endast för kortare sträckor på stranden av Vässman och därefter Björksjön. Utsikten från järnvägen på denna sträcka kan räknas till en av de förnämsta järnvägsvyerna i vårt land. Ett par km. från Ludvika går banan förbi gamla gruvöppningar och därefter Ickorrbottens gruvfält. Sedan *Sörviks* hållplats lämnats, passeras *Lekombergs* lastplats vid Lekombergets gruvor, vilkas byggnader synas i pittoreskt läge högt uppe på berget. Kort därefter synes den bekanta Brunnsviks folkhögskola. *Stensbo* station är belägen mellan Vässman och Björken. Det är en vacker och livlig plats och uppehållsort för många sommargäster. Därefter följer *Grangärde* hållplats i Grangärde socken, bekant för sin vackra natur av sjöar och skogiga berglandskap samt sina rika järnmalmsfält, bland vilka Grängesberg är det förnämsta. Grangärde är en livligt frekventerad turist- och rekreationsplats med hotell och pensionat.

Från Grangärde går banan genom skogsmarker och torvmossar till *Nyhammars* station nära Nyhammars bruk med bessemerverk, masugnar, gjuteri m. m. Järnvägen fortsätter genom skogsmarker och förbi mindre sjöar till *Skallbergets* hållplats i närheten av Bastbergets fäbodvall, den största i Dalarna. Även följande hållplats, *Salån*, är utgångspunkt för besök vid fäbodvallar. Därefter passerar järnvägen vattendelaren mellan Kolbäcksån och Dalälvens flodområde, synkretsen vidgar sig och omfattar Västerdalälvens breda dalgång mot norr och väster, kantad av blånande höjder.

Björbo station är föreningsstation med Gävle—Dala järnvägar, linjen Falun—Björbo, och belägen i ett betydande stationssamhälle, 6 km. från det berömda Dala-Floda. Sedan banan följt älven ett stycke, fortsätter den genom skogsmark för att efter omkring 8 km. ånyo träffa älven, som den övergår å

en stor bro med 3 spann. Följande station är *Nås*, belägen å ett slättland med torvmossar, men i övrigt är trakten bergland, genombrutet av talrika vattendrag. Från *Nås* har *Selma Lagerlöf* tagit motivet till sin berättelse om *Jerusalemkolonien*. Därefter följer *Dala-Järna* station, belägen i urgammal bygd med välbärgade byar, samt *Hulåns* hållplats. Järnvägen går här fram genom skogsmark till den breda *Vanån*, vilken passeras å en präktig bro, från vilken man på båda sidor har överblick över stora industriella anläggningar, framför allt sågverk med väldiga timmerflottar. *Vansbro* station är föreningsstation med statsbanan *Kristinehamn—Mora* och belägen inom *Vansbro* municipalsamhälle, som är en livlig handelsplats. Bland de industriella anläggningarna märkas A.-b. *Träkols* stora kolugnar, sågverk och snickerifabrik.

Trafikdiagram.



Tekniska uppgifter.

Bandelen Stockholm—Köping.

Byggnadssätt.

		År 1876	År 1925
Spårvidd	m.	1,435	1,435
Spårlängd i huvudspår	km.	146	154,5 ¹
» i sidospår	»	omkr. 10	67,2
Största lutning i huvudspår.....	‰	10	10
Minsta krökningsradie i huvudspår	m.	300	300
Rälsvikt	kg/m.	27,8	40,5—43,5
Största tillåtna hjultryck	ton	Ej fastställt	Ej fastställt
» » tåghastighet.....	km/t.	Ej fastställd	90

¹ Härav dubbelspår 8 km.

Bandelen Tillberga—Ängelsberg.

Byggnadssätt.		År 1876	År 1925
Spårvidd	m.	1,435	1,435
Spårlängd i huvudspår	km.	50,5	50,5
» i sidospår	»	omkr. 4	14,8
Största lutning i huvudspår.....	‰	10	10
Minsta krökningsradie i huvudspår	m.	300	300
Rälsvikt	kg/m.	27,8	40,5
Största tillåtna hjultryck	ton	Ej fastställt	Ej fastställt
» » tågastighet.....	km/t.	Ej fastställd	90

Bandelen Ängelsberg—Vansbro

Byggnadssätt.		År 1900 ¹ —1907 ²	År 1925
Spårvidd	m.	1,435	1,435
Spårlängd i huvudspår	km.	148,5	148,5
» i sidospår	»	omkr. 19	23,8
Största lutning i huvudspår.....	‰	10	10
Minsta krökningsradie i huvudspår	m.	300	300
Rälsvikt	kg/m.	31,2	31,2—40,5
Största tillåtna hjultryck	ton	Ej fastställt	Ej fastställt
» » tågastighet	km/t.	$\left\{ \begin{array}{l} 60^1 \\ 60^2 \\ 20^3 \end{array} \right.$	$\left\{ \begin{array}{l} 90^1 \\ 75^2 \\ 20^3 \end{array} \right.$

¹ Ängelsberg—Ludvika. ² Ludvika—Vansbro. ³ Morgårdshammar—Smedjebackens hamn.

Bandelen Enköping—Heby—Runhällen.

Byggnadssätt.		År 1906	År 1925
Spårvidd	m.	1,435	1,435
Spårlängd i huvudspår	km.	47,3	47,3
» i sidospår	»	3,6	3,6
Största lutning i huvudspår.....	‰	10 ¹	10 ¹
Minsta krökningsradie i huvudspår	m.	300 ²	300 ²
Rälsvikt	kg/m.	25	25
Största tillåtna hjultryck	ton	Ej fastställt	Ej fastställt
» » tågastighet.....	km/t.	60	60

¹ Enköping—Enköpings hamn 20 ‰. ² Enköping—Enköpings hamn 260 m.

Bandelen Tillberga—Sala.

Byggnadssätt.		År 1875	År 1925
Spårvidd	m.	1,435	1,435
Spårlängd i huvudspår	km.	27,5	27,5
» i sidospår	»	2,4	2,8
Största lutning i huvudspår.....	‰	10	10
Minsta krökningsradie i huvudspår	m.	300	300
Rälsvikt	kg/m.	27,8	31,2—40,5
Största tillåtna hjultryck	ton	Ej fastställt	Ej fastställt
» » tågastighet.....	km/t.	Ej fastställd	65

Bandelen Kolbäck—Ramnäs.

Byggnadssätt.		År 1897	År 1925
Spårvidd	m.	1,435	1,435
Spårlängd i huvudspår	km.	26,3	26,3
» i sidospår	»	2,5	3,1
Största lutning i huvudspår	‰	10	10
Minsta krökningsradie i huvudspår	m.	300	300
Rälsvikt	kg/m.	31,2	31,2—40,5
Största tillåtna hjultryck	ton	Ej fastställt	Ej fastställt
» » tåghastighet	km/t.	60	60

Bandelen Ängelsberg—Kärrgruvan.

Byggnadssätt.		År 1876	År 1925
Spårvidd	m.	1,435	1,435
Spårlängd i huvudspår	km.	16,6	16,6
» i sidospår	»	5,3	6,1
Största lutning i huvudspår	‰	10 ¹	10 ¹
Minsta krökningsradie i huvudspår	m.	300	300
Rälsvikt	kg/m.	27,8	31,2
Största tillåtna hjultryck	ton	Ej fastställt	Ej fastställt
» » tåghastighet	km/t.	Ej fastställd	50 ²

¹ Norberg—Kärrgruvan 20 ‰. ² Norberg—Kärrgruvan 30 km.

Bandelen Norberg—Klackberg.

Byggnadssätt.		År 1884	År 1925
Spårvidd	m.	1,435	1,435
Spårlängd i huvudspår	km.	4,3	4,3
» i sidospår	»	1,8	1,8
Största lutning i huvudspår	‰	13,3	13,3
Minsta krökningsradie i huvudspår	m.	375	375
Rälsvikt	kg/m.	31,2	31,2
Största tillåtna hjultryck	ton	Ej fastställt	Ej fastställt
» » tåghastighet	km/t.	Ej fastställd	35

Spånga—Lövsta järnväg.

Byggnadssätt.		År 1889	År 1925
Spårvidd	m.	1,435	1,435
Spårlängd i huvudspår	km.	7,3	7,3
» i sidospår	»	4	4,7
Största lutning i huvudspår	‰	14,3	14,3
Minsta krökningsradie i huvudspår	m.	300	300
Rälsvikt	kg/m.	31,2	31,2
Största tillåtna hjultryck	ton	Ej fastställt	Ej fastställt
» » tåghastighet	km/t.	50	50

Stockholm—Västerås—Bergslagens järnvägar.		
Rullande materiell.	År 1876	År 1925
Ånglokomotiv, tanklok	2	18
» tenderlok	13	52
Personvagnar med 2 axlar	37 ¹	64
» » 4 »	—	71
Resgods- och godsvagnar med 2 axlar.....	362 ²	1 503 ³
» » » » 3 »	—	300
» » » » 4 »	—	1
Postvagnar, hela eller komb., med 2 axlar	10	13
» » » » 3 »	—	1
» » » » 4 »	—	1

Personal, antal.

Ordinarie.....	—	1 060
Extra.....	—	249
Verkstadsarbetare.....	—	1 644
Banarbetare	—	45

¹ Härav 1 tillhörig Spånga—Lövsta järnväg.

² » 62 tillhöriga » » »

³ » 118 » » » »

⁴ » 2 ordinarie.

Balansräkningar.

Stockholm—Västerås—Bergslagens järnvägsaktiebolag.

Tillgångar den 31 dec. 1877.

Deposition hos Guilletmot & Weylandt		18 500:—
Fordringar:		
Diverse personer och bolag	15 192: 69	
Återstående aktieinbetalningar	8 110:—	23 302: 69
Förskott i avräkning på jordinköp		20 532: 37
Järnvägsbyggnaden:		
Jordinköp och arbeten m. m.		9 319 253: 69
Reparationsverkstaden		71 356: 72
Lånekostnader och kapitalrabatt på obligationslån		154 034: 75
Obligationräntor, efter avdrag av influtna räntemedel		550 392: 46
Förvaltningskostnader:		
för järnvägsaktiebolaget	157 885: 70	
» trafikaktiebolaget	34 752: 75	192 638: 45
		<u>S:a kr. 10 350 011: 13</u>

Skulder den 31 dec. 1877.

Aktiekapital	3 013 900:—
Obligationsskuld	5 000 000:—
Bidrag från Oxelösund—Flen—Västmanlands järnväg till kostnaden för Kolbäcks stations anläggning	45 000:— (forts.)

(Skulder 1877, forts.)

Stockholm—Västerås—Bergslagens trafikaktiebolag	2 183 719: 55	
Drätselnämnden i Stockholm	100 000: —	
Diverse personer och bolag	7 366: 58	
Förfallna obligationsräntor	25: —	
		<u>S:a kr. 10 350 011: 13</u>

Stockholm—Västerås—Bergslagens trafikaktiebolag.

Tillgångar från år 1876.

Fordran hos Stockholm—Västerås—Bergslagens järnvägsaktiebolag för på banan utförda arbeten	3 277 010: 69	
Stockholms ensk. bank på upp- och avskrivning	150 504: 57	
På trafikräkningen för linjen Tillberga—Kärrgruvan..	1 619: 25	
Sala—Tillberga järnvägsaktiebolag	1 328: 15	
Köping—Hults järnvägsaktiebolag	4 170: 06	
Kassabehållning	1 561: 12	3 436 193: 84
Vartill kommer under byggnadstiden bestridda omkostnader, nämligen:		
direktion och revision	25 303: —	
obligationsräntor	28 500: —	
låneomkostnader	72 952: —	126 755: —
efter avdrag av:		
behållen trafikinkomst å linjen Tillberga		
—Köping	29 221: 39	
ränteinkomster	15 857: 45	45 078: 84
Resterande aktieinbetalningar		81 676: 16
		<u>55 230: —</u>
		<u>S:a kr. 3 573 100: —</u>

Skulder från år 1876.

Aktiekapital, tecknade 20 011 aktier å 100 kr.	2 001 100: —	
Obligationslån å 6 %	1 450 000: —	
Bidrag av Oxelösund—Flen—Västmanlands järnvägsaktiebolag	15 000: —	
Norbergs järnvägs Nya aktiebolag för rullande materiell	107 000: —	3 573 100: —
		<u>S:a kr. 3 573 100: —</u>

Stockholm—Västerås—Bergslagens Nya järnvägsaktiebolag.

Tillgångar den 31 dec. 1925.

Järnvägsbyggnaden	37 816 100: 55
Rullande materiell	12 387 494: 53
Förråd och inventarier	2 304 066: 38
Diverse fastigheter	470 846: 58
Aktier i Sala—Gysinge—Gävle Nya järnvägsaktiebolag, 2 439 st....	1: —
Aktier i Uppsala—Enköpings järnvägsaktiebolag, 400 st.	1: —
Diverse ofullbordade arbeten	53 055: 70
Fordringar hos banker	2 589 535: 92
Diverse fordringar	2 463 359: 09
Kassabehållning	99 641: 34
	<u>S:a kr. 58 184 102: 09</u>

Skulder den 31 dec. 1925.

Obligationslån	23 126 000:—
Reverslån	250 000:—
Utlottade oinlösta obligationer	2 000:—
Oinlösta ränte- och vinstkuponger	19 370:50
Stockholms stads drätselnämnd	175 000:—
Riksgäldskontoret (Enköping—Heby—Runhällens järnvägs statslån)	1 048 830:33
Diverse skulder	3 954 818:81
Aktiekapitalet	15 000 000:—
Reservfonden	1 500 000:—
Dispositionsfonden	1 398 200:—
Förnyelsefonden	3 450 000:—
Rullande materiellens avskrivningsfond	7 043 625:37
Vinst- och förlusträkning	1 216 257:08
	<hr/>
	S:a kr. 58 184 102:09

