
TRAFIKAKTIEBOLAGET GRÄNGESBERG—OXELÖSUNDS JÄRNVÄGAR

Signaturer, spårvidder och ägare se resp. järnvägar.

De järnvägar, vilkas tillkomst och utveckling i det följande skola behandlas, *Örebro—Köpings, Frövi—Ludvika* och *Oxelösund—Flen—Västmanlands* järnvägar, bilda tillsammans ett järnvägssystem, som organiskt betingats av det stora gemensamma intresset att förse de rika bergslagsdistrikten med goda transportmöjligheter. I förening med andra mera lokala banor, delaktiga i samma intresse, nämligen *Bånghammar—Klotens, Storå—Guldsmedshyttans, Stråssa—Storå* samt *Silverhöjden—Mossgruvornas* järnvägar, intränger detta järnbanesystem i Bergslagens skilda delar, uppsamlar densammas egna, för export avsedda effekter och förmedlar samtidigt importen till samma trakter av för dem nödiga produkter, i främsta rummet stenkol och koks.

Den tidigare transporten, som möjliggjordes genom kombinationen av järn- och vattenvägar, var synnerligen tidsödande på grund av upprepade omlastningar samt segelfartygens och lastpråmarnas långsamma fart. Genom järnvägssystemets tillkomst har emellertid denna transport helt och hållet reformerats och därigenom kunnat nå sin storslagna utveckling. Från gruvorna, industridistrikten och skogsområdena kunna dessas produkter, framför allt malm, järn och trä, nu forslas direkt till Östersjöhamn, där de genom de modernaste maskinella anordningar snabbt omlastas på fartyg.

Järnvägarna genomlöpa ett rikt trafikområde och delvis tätt befolkade bygder, de beröra ett flertal städer, och genom anknytning till statsbanan samt Bergslagernas och Stockholm—Västerås—Bergslagens järnvägar bereda de goda kommunikationsmöjligheter med hela landet.

Den äldsta av järnvägarna är *Örebro—Köpings* järnväg, den bana, i vilken det von Rosenska projektet om en järnvägsförbindelse mellan Köping och hamnen Hult vid Vänern slutligen utmynnade. År 1848 utfärdades av K. M:t med tillämpning av de grunder, riksdagen vid sin behandling av denna fråga angivit, privilegium och bolagsordning för »Kungl. svenska och engelska aktiebolaget för järnväg mellan Örebro och Hult». Planen utvidgades sedermera med banans utsträckning till Köping, varemot man, företrädesvis av ekonomiska skäl, avstod från utförandet av den ursprungligen planerade sträckan Örebro—Hult. Örebro—Köping-banan var slutligen färdig år 1867.

Tanken på en järnväg Örebro—Hult var emellertid knappast väckt, förrän försök började göras att åstadkomma en bibana från den å nämnda bana tillämnade stationen *Frövi* till *Ludvika* genom Grängesbergs gruvfält. Denna järnväg kunde 1873 öppnas för trafik i hela sin längd. Men ej ens härigenom var järnvägssystemet fullt genomfört.

Frövi—Ludvikabanans intressenter hade öppen blick för de kommunikationsönskemål, som i framtiden kunde komma att framställas, och nöjde sig ej med att indraga blott de närmaste orterna i sitt verksamhetsområde utan planerade anslutning även från fjärrare håll. För att förhindra, att de betydande alstren från de stora Klotenverken toge sig andra transportvägar, uppstod sålunda hos Frövi—Ludvikabolaget tanken att genom inköp av Klotenverken försäkra sig om att dessas tillverkningar av tackjärn och stångjärn skulle forslas å järnvägen. Härför erfordrades en bibana mellan *Klotens bruk* och *Bånghammars* station å Frövi—Ludvika järnväg. Denna bana blev färdig år 1876.

Bergslagens järnvägssystem var härmed ganska tillfredsställande ordnat. Vad som dock ännu saknades var direkt förbindelse mellan detta system och havet, utan vilken förbindelse många av de gamla transportsvårigheterna kvarstodo. Då uppkom tanken på den fjärde av de järnvägar, som i detta sammanhang behandlas, eller *Oxelösund—Flen—Västmanlands* järnväg. Sedan denna bana år 1878 färdigbyggts och den utmärkta Östersjöhamnen vid *Oxelösund* anordnats samt oupphörligen utvidgats, var den stora tanken slutligen realiserad. Järnvägarnas sammanlagda längd är 347 km.

Järnmalmen föres från Grängesberg å Frövi—Ludvikabanan till Vanneboda, går där in på Örebro—Köpings järnväg, vilken den följer till Valskog, varifrån densamma över Eskilstuna och Flen fraktas till Oxelösund.

Naturligt var emellertid, att *förvaltningen* av alla dessa järnvägar skulle bliva onödigt tung och bereda svårigheter för enheten i systemet, när den var decentraliserad på fyra förvaltningskontor.

Alltmera mognade därför tanken på en centralisering av administrationen, så mycket naturligare, som ju samtliga här behandlade järnvägar i grunden tjänade samma huvudsyfte. Så tillkom år 1896 det stora och kapitalstarka *Trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösund*.

I det följande skola vi något närmare ingå på förutsättningarna för detta bolags uppkomst, bildande och utveckling samt därefter skildra de olika järnvägarnas historia.

Trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösund.

Bristen på kapital, företagsamhet och erfarenhet i Sverige gjorde några av de första enskilda järnvägarna samt gruv- och järnbruksföretagen i mellersta Sverige, för vilkas skull järnvägarna huvudsakligen byggts, till föremål för engelsk spekulation och kapitalplacering. Sålunda voro engelsmän huvudintressenter i Frövi—Ludvika och Oxelösund—Flen—Västmanlands järnvägar samt Klotens aktiebolag. År 1877 bildade dessa intressenter ett bolag, The Swedish Association Limited, vars närmaste uppgift torde ha varit att utgöra ett affärs- och förvaltningskontor för aktieägarnas gemensamma intressen i Sverige. För närmare detaljer hänvisas till beskrivningarna över resp. järnvägar.

Under åren 1878 och 1879 försämrades konjunkturerna och penningbrist började inställa sig, varför såväl tackjärn, smältstycken och stångjärn som malm från Kloten måste bortslumpas till ruinerande priser, då The Swedish Association, som saknade egentligt rörelsekapital, ej var böjd att tillsläppa behövliga förlagsmedel.

Sistnämnda år uppstod tanken att genom egen skeppning av trävarorna över Oxelösund tillföra den ett par år förut färdigbyggda Oxelösund—Flen—Västmanlands järnväg ökade fraktinkomster. Järnvägen synes ha varit i trängande behov av sådana, då den hade att dragas med räntor å ett redan 1873 upptaget 5 1/2 % obligationslån å 6 milj. kr., under det driftsöverskottet från banans trafik under åren 1877, 1878 och 1879 endast belöpte sig till resp. 25 000 kr., 91 000 kr.

och 65 000 kr. (räntor för åren 1873—1876 innehölls vid lånets utbetalande).

Redan före ingången av år 1880 hade The Swedish Association uppgjort planer för skeppning av alla sina trävaror över Oxelösund till England och överenskommit med järnvägsbolaget om plats för brädgård samt inköpt några gamla lots- och fiskarstugor till bostäder åt manskap och förmän, vilka engagerades från Söderhamnstrakten. En del prämar anskaffades även utöver dem, som redan innehades av järnvägsbolaget, och ställdes till brädgårdens disposition.

Under 1880 utskeppades omkr. 3 000 stds trävaror, huvudsakligast med smärre segelfartyg, och följande år ökades exporten till omkr. 3 600 stds samt fortsatte med varierande kvantiteter ända till 1887, då den upphörde. Något försök att skeppa Klotens aktiebolags järntillverkningar över Oxelösund synes aldrig varit ifrågasatt, då reguljära sjöförbindelser med utlandet saknades och järnet vanligtvis försålles i jämförelsevis små poster.

Åren 1880 och 1881 kunde driftsöverskottet å Oxelösundsbanan trots den hårdaste och minutiösaste sparsamhet ej uppbringas till mer än resp. 126 000 och 136 000 kr., varifrån dock diverse nödvändiga nyanskaffningar avgingo. Följden var, att obligationsinnehavarna blevo oroliga och genom sina representanter, Skandinaviska kreditaktiebolaget och Stockholms handelsbank, tillsatte förtroendemän, vilka enväldigt började bestämma över banan och densamma affärer. Man ansåg allmänt, att det endast gällde en kort tidsfråga, när obligationsinnehavarna skulle tillägna sig hela järnvägen för sin fordran. Aktierna, å 100 kr., värderades vid denna tid och senare, man och man emellan, ända ned till 50 öre stycket.

Intresset hos de engelska aktieägarna koncentrerades nu på att söka bevara kapitalet och förebygga en katastrof. Då en del förfrågningar å malm ingått från Tyskland, reste verkst. direktören, grosshandlaren C. F. LILJEVALCH J:R, i juni 1882 till England för att vid The Swedish Associations bolagsstämma redogöra för ställningen. Vid sin ankomst till England erfor han, att till stämman även skulle komma en ung representant för firman BISCHOFFSHEIM & GOLDSCHMIDT vid namn ERNEST CASSEL, vilken vid då uppnådda 30 år redan gjort sig synnerligen bemärkt och vars inträde i The Swedish Association motsågs med stort intresse. LILJEVALCH blev av honom åtspord om vad man enligt hans åsikt borde göra med Oxelösundsbanan och lämnade till svar, att han ej såge annan utväg än att söka tillföra banan ökad trafik och

under tiden träffa en uppgörelse med obligationsinnehavarna, som förebyggde järnvägsbolagets sättande i konkurs. Långvariga överläggningar mellan hrr LILJEVALCH och CASSEL ägde därefter rum, och resultatet visade sig efter den förres återkomst till Sverige. Brukspatronen V. THAM på Kloten erhöll nämligen i uppdrag att för Klotens aktiebolags räkning börja inköpa gruvor och gruvandelar i Norra Grängesbergfältet, varest de största kända fyndigheterna i Grängesberg voro belägna. Samtliga innehöllo, liksom de av Kloten förut ägda gruvorna i Södra Grängesbergfältet, en starkt fosforhaltig malm, varför denna på långliga tider icke alls eller åtminstone endast i mycket ringa grad varit föremål för bearbetning. Emellertid hade THOMAS och GILCHRIST uppfunnit en metod att av dylik malm åstadkomma användbart järn och stål, och denna metod öppnade nya utsikter för malmbrytningen.

Då Mr. CASSEL i juni 1883 för första gången besökte Sverige, kunde THAM framlägga en tablå över de gjorda, betydande förvärven. Vid CASSELS besök torde även ha diskuterats möjligheten av att tillgodogöra sig den fosforhaltiga malmen genom nedsmältning till tackjärn i Oxelösund. Hrr CASSEL och LILJEVALCH besökte nämligen Oxelösund för att utse lämplig plats för ett par stora koksmasugnar. Planen förföll dock snart på grund av den svårighet de utländska järntullarna skulle lägga i vägen för en stor tackjärnsexport av medelmåttig kvalitet, då däremot malmen gick tullfritt in över hela Europa. Vid samma besök beslöts även att bilda ett särskilt bolag för övertagande av de nyinköpta gruvorna ochegendomarna.

Den 19 okt. 1883 erhöles kungl. sanktion å bolagsordning för *Grängesbergs gruvaktiebolag* med ett inbetalt aktiekapital av 252 000 kr. fördelat i 140 aktier à 1 800 kr. stycket. Aktietecknarna voro: Klotens aktiebolag 68, ERNEST CASSEL 33, C. F. LILJEVALCH J:OR 30, JOHN JOHNSON 5 och VOLLRATH THAM 4 aktier. Vid bolagsstämma utsågos: till förvaltningsråd H. L. BISCHOFFSHEIM, A. EDEN (i firman THOMSON BONAR & Co.) och ERNEST CASSEL samt till verkst. direktör C. F. LILJEVALCH J:OR.

Det nya bolagets verksamhet i Grängesberg överlämnades omedelbart och under en lång följd av år åt Klotens aktiebolag genom VOLLRATH THAM.

Under sitt besök uppgjorde CASSEL vidare mellan The Swedish Association och de största obligationsinnehavarna i Oxelösund—Flen—Västmanlands järnvägsaktiebolag en överenskommelse, vilken under

många år blev grundläggande för gruvbolagets politik. Associationen förband sig att verka för ökad export av järnmalm och andra varor, på vissa villkor bidra till förbättring av Oxelösundsbanan och anskaffa ökad materiell m. m. Slutligen träffades vissa överenskommelser om järnvägens obligationer. Sålunda förbehöll sig Associationen rätt att inom 1891 års utgång tillösa sig samtliga obligationer jämte därtill hörande obetalda kuponger till ett pris av 65 % av obligationernas nominella belopp. Banans affärer hade till följd av malmtrafiken så förbättrats, att överskottet redan 1890 uppgick till 336 000 kr., varför Associationen inom den kontraherade tidens utgång begagnade sig av sin rätt och övertog obligationer för nom. 5 896 000 kr. med tillhörande oinfriade, förfallna kuponger till ett belopp av 2 594 240 kr.

I stället upprättades mellan järnvägsbolaget och Skandinaviska kreditaktiebolaget kontrakt om uppläggande av två obligationslån, det ena å 5 milj. kr. med 5 % ränta och det andra å 3 milj. kr. med 4 % ränta, båda löpande till den 30 juni 1925, men med rätt för bolaget att även tidigare, dock ej före utgången av 1905, infria dem. I kontraktet fanns även den bestämmelsen intagen, att bolaget ej finge verkställa utdelning med mer än högst 4 % å aktiekapitalet, så länge någon del av lånen återstode.

Vid tiden för denna transaktion kunde värdet av Associationens aktier i Oxelösund—Flen—Västmanlands järnväg, 4 1/2 milj. kr., anses räddat, och som driftsöverskottet redan 1894 och 1895 stigit till resp. 672 000 och 797 000 kr., kunde bolaget 1896 börja tänka på utdelning till aktieägarna. Frövi—Ludvika järnväg hade redan tidigare kunnat lämna utdelning, dock först 1895 å sina stamaktier.

I början av 1890-talet började konkurrensen mellan Grängesberg och Gällivare bli skarp, vilket i högsta grad invercade på malmpriserna. Ett närmande mellan bolagen försöktes, särskilt 1894, men förhandlingarna strandade. Det är möjligt, att detta bidrog till att påskynda en i och för sig naturlig, direkt sammanslutning mellan Grängesbergs gruvaktiebolag och de till Oxelösund ledande järnvägarna, då en dylik sammanslutning borde bli starkare i konkurrensen med Gällivare än Grängesberg ensamt. För övrigt existerade ju redan ett visst samarbete genom Mr. CASSELS intressentskap i såväl Grängesbergs gruvaktiebolag som i The Swedish Association Ltd, vilket senare, såsom förut omnämnts, innehade majoriteten i Oxelösund—Flen—Västmanlands järnvägsaktiebolag, Frövi—Ludvika järnväg och Klotens aktiebolag. I själva verket gällde det således att överflytta The

Swedish Association Ltd — i något utvidgad form — från England till Sverige.

Köping—Hults järnväg befann sig sedan gammalt i engelska händer men var fristående och kunde till följd av sitt förmånliga läge ständigt avvisa alla anspråk på fraktnedsättningar. Häri inträdde dock 1894 en ändring på grund därav att koncession söktes och beviljades för en bredspårig bana från Linde station å Frövi—Ludvika järnväg till Valskogs station, ändpunkten för Oxelösund—Flen—Västmanlands järnväg. Genom en sådan järnväg skulle Köping—Hult-banan gå miste om malmtrafiken. Linde—Valskog-banan kom ej till stånd, emedan tillräckligt kapital ej kunde uppbringas, men förslaget lär ha åstadkommit starkt prisfall å Köping—Hult-bolagets aktier i England och föranledde omedelbar uppgörelse om fraktnedsättning för malm, som transporterades från Grängesberg till Oxelösund.

I febr. 1895 utreste hrr LILJEVALCH och THAM på kallelse till London, varest framtida planer diskuterades, och samma år börjades uppköp i stor skala av aktier i Köping—Hult-bolaget.

Av allt att döma var något i görningen, men först i slutet av mars 1896 framlades ett förslag till stadgar för ett nytt bolag, benämnt *Trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösund*, vilket erhöll kungl. sanktion den 27 juni s. å.

Vid därefter den 30 juli hållen konstituerande bolagsstämma antogs ett från Mr. E. CASSEL föreliggande anbud att för en summa av 19 031 000 kr. övertaga 45 000 aktier i Oxelösund—Flen—Västmanlands järnväg, 16 493 stam- och 3 100 preferensaktier i Frövi—Ludvika järnväg, 61 982 stam- och 3 051 preferensaktier i Köping—Hults järnväg samt 560 aktier i Grängesbergs gruvaktiebolag. Därjämte beslöts att för ytterligare inköp av aktier i järnvägarna utsläppa nya aktier i Trafikbolaget, ett bemyndigande, varav styrelsen begagnade sig sålunda, att Trafikbolagets aktiekapital redan den 1 juni 1897 var uppe i 21 116 000 kr., en siffra som sedan bibehölls till hösten 1903.

Mr. CASSEL ingick aldrig i bolagets styrelse och minskade snart nog sitt inflytande i bolaget genom försäljning till svenska män av så stor del av sina och The Swedish Associations aktier, att han vid 1900 års ingång endast innehade omkring 3 000 aktier till nom. värde av omkring 3 milj. kr. mot 17 344 aktier vid bolagets bildande.

I nov. 1898 uppdrog styrelsen åt landshövdingen AX. G. SVEDELIUS, brukspatronen VOLLRATH THAM, verkst. direktören JOHN JOHNSON, verkst. direktören MARCUS AGRELIUS och trafikchefen F. S. VON

KRUSENSTIERNNA att upprätta förslag till en enhetlig förvaltning av de järnvägar, i vilka Trafikbolaget ägde del. Den 17 dec. s. å. inlämnade kommitterade till styrelsen förslag i ärendet.

Ehuru styrelsen icke fann något att erinra mot de framlagda principerna, förklarade den sig icke kunna ingå på någon närmare prövning, förrän förslaget blivit i sina detaljer vidare utarbetat. Härtill anmärkte kommitterade vid styrelsesammanträdet den 15 april 1899, att de funne sig föranlättna fästa uppmärksamheten därå, att framläggandet av ett detaljerat organisationsförslag borde föregås av en undersökning av rättsförhållandena med avseende på ägaren av Frövi—Ludvika järnväg, The Swedish Central Railway Co. Ltd.

En sådan undersökning företogs och gav till resultat, att någon åtgärd i syfte att ombilda det engelska bolaget till svenskt eller att försälja dess egendom till ett svenskt bolag för närvarande ej borde ifrågakomma, men att hinder icke mötte att med styrelsen för det engelska bolaget träffa bindande avtal om utarrendering av Frövi—Ludvika järnväg.

Kommitterade ingåvo därefter till styrelsen ett uttalande, i vilket de bl. a. anförde följande:

»En centralisering av de tre Trafikbolaget underlydande järnvägar-
nas förvaltning kunde enligt kommitterades mening bäst och fullständigast genomföras på det sätt, att alla järnvägarna arrenderades av Trafikbolaget.

Med avseende å Frövi—Ludvika järnväg synes en sådan åtgärd för närvarande utgöra den enda möjligheten att ställa sagda järnväg i mera direkt beroende av Trafikbolaget, och tiden för upprättande av ett arrendekontrakt med styrelsen för det engelska bolaget torde nu vara särdeles lämplig. Ett förslag till sådant kontrakt har därför blivit uppgjort och överlämnas härmed under tillkännagivande, att den däri upptagna arrendesumman beräknats på följande sätt:

4 % ränta å perpetual debenture stock	323 832—	12 954
5 % ränta å preference shares	216 100—	10 805
5 % ränta å ordinary shares	165 000—	8 250
Omkostnader för den engelska förvaltningen		1 491

Summa pund st. 33 500

Ett arrende av Oxelösund—Flen—Västmanlands järnväg lär tills vidare icke kunna komma till stånd med hänsyn till bestämmelserna i gällande obligationslånekontraktet.

För en arrendering av Örebro—Köpings järnväg torde formellt taget intet hinder förefinnas, men i betraktande av de ändrade förhållanden, som uppstå genom försäljningen av bandelen Örebro—Frövi, synes det kommitterade lämpligast att åtminstone avvakta ett eller annat års erfarenhet, innan en arrendesumma fastslås.

Den omständigheten, att arrendekontraktet tills vidare avslutas endast angående en av de tre järnvägarna, behöver emellertid enligt kommitterades åsikt ej stå i vägen för en centralisering av förvaltningen, då ju styrelserna för Oxelösund—Flen—Västmanlands och Örebro—Köpings järnvägar, den förra till större delen och den senare helt och hållet, bestå av samma personer som Trafikbolagets styrelse, och ett samförstånd angående förvaltningen följaktligen även utan arrendekontrakt kan med lätthet åstadkommas. Avlöningarna för den i förslaget upptagna personalen ävensom kontors- och övriga gemensamma förvaltningskostnader för de tre järnvägarna anse kommitterade böra fördelas på järnvägarna efter tågkilometer.»

Vid sammanträde den 15 nov. 1900 beslöt styrelsen att genomföra en enhetlig förvaltning av de Trafikbolaget underlydande järnvägarna efter följande grundbestämmelser:

En för samtliga järnvägarna gemensam och inför styrelsen ansvarig trafikchef anställdes. Med avseende å järnvägarnas underhåll, nyanläggningar och trafikskötsel indelades de i två distrikt, av vilka 1:a distriktet omfattade Oxelösund—Flen—Västmanlands järnväg och 2:a distriktet Frövi—Ludvika järnväg och linjen Frövi—Köping samt därjämte t. v. banorna Bånghammar—Kloten och Storå—Guldsmedshyttan.

Huvudförrådet och kontrollkontoret förlades till Eskilstuna.

Vid banavdelningen anställdes två baningenjörer, en i Eskilstuna (1:a distr.) och en i Kopparberg (2:a distr.). Motsvarande anordning träffades för maskinavdelningen.

Trafikavdelningen skulle förestås av trafikchefen med placering i Eskilstuna.

Tågledning och vagnfördelning för 2:a distriktet skulle verkställas av en i Kopparberg förlagd särskild trafikexpedition.

Trafikbolagets egendom i järnvägs- och gruvaktier samt obligationer utgjorde den 1 jan. 1900: 59 548 aktier i Oxelösund—Flen—Västmanlands järnväg, 5 993 aktier i Örebro—Köpings järnväg, 16 493 stam- och 3 100 preferensaktier i The Swedish Central Railway Co. Ltd, 556 aktier i Grängesbergs gruvbolag, bevis innefattande rätt till

slutdividend i Köping—Hults järnvägsaktiebolag för 82 549 stamaktier samt 282 000 kr. i Örebro—Köpings järnvägs 4 % obligationer. Aktiekapitalet uppgick till 21 116 000 kr.

Vid 1900 års bolagsstämma godkändes det av styrelsen träffade avtalet om arrende av Frövi—Ludvika järnväg på 50 år från och med år 1900. I samma syfte hade styrelsen uppgjort kontrakt med styrelsen för Örebro—Köpings järnvägsaktiebolag om arrendering av nämnda bolags järnväg fr. o. m. 1901 års början på en tid av 49 år, dock med ömsesidig rätt att efter de första nio åren uppsäga kontraktet till upphörande efter två år.

Angående bolagets finansplaner under följande år är att märka, att bolaget varje år genom köp ökade sitt innehav av aktier i underlydande järnvägar.

Den 1 juni 1908 avgick Trafikbolagets trafikchef, F. S. VON KRUSENSTIERN, och fick till efterträdare direktörsassistenten i Gävle—Dala m. fl. järnvägar, ingenjören JOHN JOHNSON. Året därpå förlorade bolaget två av sina främsta märkesmän, nämligen grosshandlaren C. F. LILJEVALCH J:OR och bruksägaren VOLLRATH THAM.

I slutet av år 1916 erfor styrelsen, att preferensaktier och obligationer i det engelska bolaget The Swedish Central Railway Co. Ltd, vars egendom utgjordes av Frövi—Ludvika järnväg, antagligen stode att köpa till acceptabelt pris, och då Trafikbolaget förut innehade nästan alla stamaktier i nämnda engelska bolag, beslöt styrelsen efter närmare utredning att söka åvägabringa köp jämväl av återstående aktie- och obligationsstock, vars sammanlagda belopp uppgick till omkr. 500 000 pund, för att på sådant sätt överföra Frövi—Ludvika järnväg helt i svensk ägo. För anskaffande av medel härtill beslöts, att Örebro—Köpings järnvägsaktiebolag dels skulle utsläppa nya aktier till ett belopp av 2 milj. kr., vilka samtliga övertogos av Trafikbolaget, dels ock upptaga ett 5 1/2 % obligationslån å nom. 6 milj. kr., av vilka nom. 5 800 000 kr. omedelbart försålde.

Efter ytterligare förvärv av aktier och obligationer i the Swedish Central Railway Co. Ltd likviderades nämnda bolag år 1925 och överlät fr. o. m. den 1 januari 1925 å Trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösund sin rätt och egendom, varmed det engelska bolaget upphörde.

I förestående historik har anledning ej förelegat att beröra Trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösunds omfattande verksamhet vid de lappländska gruvfälten, lika litet som malmskeppningen från Narviks

och Luleå hamnar, utan uppmärksamheten har helt och hållet inriktats på de frågor, som berört bolagets järnvägar.

Det järnvägssystem, som Trafikbolaget behärskar, är ett av landets allra främsta samt torde genom sin soliditet i tekniskt avseende, sin goda organisation och enhetliga ledning besitta de bästa utvecklingsmöjligheter, liksom det redan tillfört landet nationella tillgångar av utomordentligt värde.

Då inom Sverige nödigt kapital till järnvägsplanernas realiserande omöjligt kunde uppbringas, vände man sig till England, och här framträdde framsynta och med en förvånande klar blick för rent svenska förhållanden utrustade engelska män och bragte frågorna till lösning.

Den tacksamhet, med vilken deras minne bör bevaras, är så mycket mera befogad, som dessa mäns ekonomiska insatser, vilka icke på över 20 år medförde någon ränteavkastning, måste betraktas såsom verkliga uppoffringar, ingalunda förringade genom den omsorg, med vilken järnvägarna planerades och byggdes.

Trafikbolagets fonder. Greve Adolf von Rosens fond. Till hugfästade av sin avlidne faders, greve ADOLF VON ROSEN, stora förtjänster om fosterlandet, särskilt dess järnvägsväsens utveckling, överlämnade änkefriherrinnan MARIKA JULIE DICKSON, född grevinna VON ROSEN, år 1898 till K. järnvägsstyrelsen såsom gåva 40 000 kr. att utgöra en fond med ovanstående namn och ändamål. Räntorna å fonden skola användas till »understöd åt lokomotivförare, vilka antingen varit anställda i Köping—Hults järnvägs tjänst eller ock varit anställda i Örebro—Köpings järnvägs tjänst eller antagna vid Statens järnvägar.»

Direktören John Johnsons donation. Till hugfästade av minnet av sin avlidne man, f. d. styresmannen för Frövi—Ludvika järnväg, direktören JOHN JOHNSON, överlämnade fru MARY JOHNSON till Trafikbolaget år 1917 ett belopp av 50 000 kr. att användas till »stipendier åt vid Trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösunds järnvägar anställda befattningshavare eller deras barn, vilka önska erhålla högre skolundervisning eller idka andra studier, men sakna medel härtill.»

Marcus Agrelius' understödsfond. Då ledamoten av bolagets styrelse, direktören MARCUS AGRELIUS, år 1918 uppnådde en ålder av 90 år, beslöt samma års bolagsstämma att upprätta en understödsfond för bolagets personal å 10 000 kr., vilken fond skulle bära AGRELIUS' namn till erinran om att A. sedan 1853 varit fästad vid bolagets järnväg och ännu vore intresserad medlem av bolagets styrelse.

Örebro—Köpings (f. d. Köping—Hults) järnväg.

Signatur: Ö.K.J. — Spårvidd: 1,435 m.

Ågare: Örebro—Köpings järnvägsaktiebolag, Stockholm.

Köping—Hults järnvägs historia tillhör i sitt första skede det svenska järnvägsväsendets allmänna historia. Om tiden före 1852, då K. M:t utfärdade privilegier för järnvägsbolaget, må därför här endast i korthet erinras.

Genom kungl. resolution av den 27 nov. 1845 erhöll greve A. E. VON ROSEN rätt att genom ett eller flera bolag under de närmaste tjugo åren anlägga järnvägar i Sverige. För dessa räknade VON ROSEN på engelskt kapital, men den ekonomiska kris, som 1846 övergick England, kom hans förhoppningar att stranda. Detta hindrade dock icke VON ROSEN att arbeta vidare för sina planer, och genom den engelska ingenjören Sir JOHN RENNIE lät han företaga undersökningar för en järnväg mellan Stockholm och Göteborg, vilken, sedan andra planer övergivits, tänktes dragen över Uppsala, Sala, Västerås, Köping, Örebro, Gullspångsälven, Skövde och Alingsås för en kostnad av 21 1/2 milj. rdr bko. Utförandet skulle ske i skiften för ett årligt belopp av omkring en miljon. Det skifte, som av VON ROSEN 1845 fullständigt kalkylerats, var sträckan mellan Örebro (Hjälmarén) och Gullspångsälven (Vänern). En sådan järnväg sammanföll med tidens uppfattning, att järnvägar, om de överhuvudtaget skulle byggas, skulle utgöra förbindelse mellan sjöleder. Frånsett en kort sträcka till Hults lastplats vid Vänern, utgjorde det ifrågavarande skiftet mellanpartiet av linjen Stockholm—Örebro—Göteborg. Detta var orsaken till att en järnväg Örebro—Hult först bragtes på tal. Avståndet var 7,5 mil (82,5 km.) och kostnaden beräknades till 3 milj. rdr banko.

Med hänsyn till järnvägens betydelse för försvaret och näringarna anhöll VON ROSEN hos K. M:t, att proposition skulle avlåtas till ständerna om statsanslag, vilket även skedde. Statsutskottet enades om att föreslå, att svenska staten borde förbinda sig att under 15 år efter banans öppnande, därest årliga nettoinkomsten skulle understiga 129 000 rdr bko, motsvarande 4 % å ursprungliga anläggningskostnaden (3 1/4 milj. rdr banko), gottgöra bolaget fyllnaden i detta räntebelopp mot rätt för staten att på vissa villkor inlösa banan. Efter heta strider bifölls utskottets hemställan med 96 röster mot 42 på riddar-

huset, av prästeståndet med 22 mot 11 och av borgarståndet med 33 mot 19 men avslogs av bondeståndet utan omröstning. Den 28 dec. 1848 utfärdade K. M:t med tillämpning av de grunder, som riksdagen angivit, privilegium och bolagsordning för »Kungl. svenska och engelska aktiebolaget för järnvägen mellan Örebro och Hult».

Trots den ivriga agitation, som VON ROSEN igångsatte för aktieteckning i företaget, visade det sig, att kapital ej stod att uppbringa inom landet. Man måste följaktligen vända sig till utlandet och satte då största hoppet till England, där intresset för järnvägsbyggande var starkast. För att emellertid därstädes kunna påräkna aktieteckning, måste den av 1848 års riksdag medgivna statsgarantien formuleras förmånligare, så att räntan å tecknat kapital bleve högre än den då i England vanliga. Vid 1850—1851 års riksdag framställdes förslag i denna riktning av löjtnanten greve F. K. VON ROSEN å riddarhuset och av grosshandlaren K. F. WÆRN d. y. i borgarståndet. Förslagen upp-togo även järnvägens utsträckning från Örebro till Köping, varigenom Hjälmaren skulle förenas med Mälaren och en mera direkt förbindelse vinnas mellan Göteborg och Stockholm. Statsutskottet förordade det Rosenska banprojektet på så sätt, att statens räntegaranti för en bana mellan Köping och Hult, med en beräknad byggnadskostnad av 5 milj. rdr banko, skulle höjas till 5 % eller 1/4 milj. pr år under 40 år mot villkor, att banan efter denna tids förlopp bleve statsegendom. Även nu blev frågan föremål för livliga diskussioner och starkt motstånd, men räntegarantien bifölls å riddarhuset med 76 röster mot 41, med blott en rösts övertikt i prästeståndet, samt med 28 röster mot 16 i borgarståndet. Liksom förra gången avslogs ärendet utan votering av bondeståndet.

Under debatterna visade det sig, att linjen till Hult i och för sig mötte kritik. Flera talare förordade Mariestad eller Kristinehamn som slutpunkter. Känslan av att saken icke var till fullo utredd föranledde ock ständerna att vid beslutets anmälande för K. M:t hemställa om utfärdande av föreskrifter såväl för att ytterligare främja företaget som för att trygga statens rätt.

Såväl denna hemställan som sedermera inkomna förslag till ändringar föranledde K. M:t att den 21 okt. 1851 tillsätta en kommitté för undersökning av banans sannolikt blivande avkastning och lämpligheten av mindre förändringar i riktningen. Kommittén förordade i huvudsak den Rosenska planen, och den 13 nov. 1852 utfärdade K. M:t oktroj för ett nytt, av greve VON ROSEN bildat bolag under namn av

»Kongl. svenska aktiebolaget för jernväg mellan Köping och Hult», vilket för en tid av 40 år, räknat från den dag, då banan komme att öppnas för allmän trafik, tillförsäkrades av staten 5 % å den beräknade anläggningskostnaden, 7 500 000 rdr rmt, ävensom åtskilliga andra förmåner. Bland villkoren för dessa stadgades, att anläggningen skulle börjas före 1852 års utgång, att bolaget dessförinnan skulle till säkerhet för järnvägsarbetets utförande i Statskontoret ha nedsatt ett belopp av 300 000 rdr rmt samt att banan skulle vara färdig att upplåtas för allmän trafik senast vid 1855 års slut.

Det första sammanträdet med bolagets interimsstyrelse synes ha ägt rum i Stockholm den 9 aug. 1852 och bevistades av överstelöjtnanten greve A. E. VON ROSEN, grosshandlarna C. F. WAERN J:OR och P. M. LOVÉN, handlanden A. M. BRINCK, Mr. CHARLES HENRY EDMONDS och Mr. CHARLES SWAENSSON. Sir JOHN RENNIE antogs till huvudingenjör och Mr. EDMONDS till ombud i London. Kongl. sekreteraren C. A. FORSELIUS anmodades biträda som sekreterare.

En del mätningar o. dyl. företogos därefter. Ledare av företaget var greve VON ROSEN, vilken utsetts till ordförande i styrelsen. Den 21 nov. 1852 föredrogs inför denna den av K. M:t den 13 i samma månad för bolaget utfärdade oktrojen jämte bolagsregler. Vid sammanträdet framhölls, att aktieteckningen inom landet kunde bli föremål för spekulation i syfte att sälja aktier i England, varigenom det antal aktier, som avsetts för Sverige, eller 20 000 st., skulle fränhändas svenska medborgare och vinsten stanna i utländska spekulanters händer. Särskilda åtgärder häremot vidtogos därför.

Vid den därefter följande bolagsstämman meddelades, att aktieteckningen på Londons börs upptagits med sådan välvilja, att inom några få dagar ett så stort antal aktier tecknats, att icke alla, som anmält sig till erhållande av sådana, kunde vid utlottningen tillfredsställas. Flera av de mest ansedda och rika firmorna i London syntes på teckningslistorna, och därigenom hade bolagets aktier å den engelska penningmarknaden tillförsäkrats en ställning, som vore ej mindre hedrande för vårt land än tillfredsställande för bolaget.

Interimsstyrelsen ansåg det för en plikt att uttala sin övertygelse, att bolaget hade styrelseledamöterna JOHN SADLIER, JOHN MASTERTON J:OR, JAMES RHODES och ROBERT GILLMAN jämte bolagets solicitor, CHARLES HENRY EDMONDS, att tacka för den framgång bolaget rönt hos den engelska publiken. Genom nämnda ledamöter hade kontrakt avslutats med en av Englands mest ansedda järnvägsentreprenörer, Mr.

BURGE, om utförande av hela järnvägsanläggningen samt anskaffande av fullständig rullande materiell och betalande av såväl alla förberedande kostnader som förvaltningsutgifter under byggnadstiden jämte 4 % ränta till aktieägarna under samma tid mot en betalning av 416 670 pund sterling, som skulle erläggas i mån av arbetets fortgång.

Bolagsstämman ansåg, att styrelsen under byggnadstiden borde bestå av 12 ledamöter, bland vilka 6 skulle utgöras av i England boende personer för vården av bolagets intressen därstädes. Av de sex ledamöterna i Sverige hade K. M:t förbehållit sig rätt att utse en jämte ordföranden i styrelsen.

Till styrelseledamöter i England utsågos hrr J. SADLIER, J. MASTERTON J:OR, J. RHODES och R. GILLMAN och till styrelseledamöter i Sverige greve A. E. VON ROSEN, grosshandlarna C. F. WÆRN J:OR och P. M. LOVÉN, brukspatronen R. MONTGOMERY-CEDERHJELM och handlanden A. M. BRINCK. Styrelsen sammanträdde första gången den 25 nov. 1852. Därvid antogs C. A. FORSELIUS till sekreterare med uppdrag att t. v. vara bolagets ombud. Sedermera utsågos av K. M:t därjämte WÆRN till ordförande i styrelsen och f. d. premiärlöjtnanten H. VULT VON STEYERN till ledamot. Åt VON ROSEN uppdrogs att å styrelsens vägnar utöva den närmaste ledningen. Genom säljandet av växlar skulle från England indragas de medel, 200 000 rdr bko, som erfordrades för verkställigheten av den jämlikt oktroyen bolaget åliggande depositionen i Statskontoret.

Man ansåg det lämpligast att börja järnvägsarbetet med anläggning av bibanan från Örebro till Skebäck, till vilken Örebro stad hade åtagit sig att lämna en del tomter gratis. Arbetena skulle begynnas veckan före jul och äga rum under »en lämplig högtidlighet», varjämte »en festlig middag borde å styrelsens vägnar föranstaltas». Arbetets början blev dock fördröjd delvis till följd av entreprenören BURGES underlåtenhet att resa till Sverige. BURGE anlände först i juni 1853.

Spårvidden var bestämd till 4,8₃ fot och största lutningen till 5 ‰. Bland övriga bestämmelser märktes: minsta krökningsradie 1 350 fot, krönbredd 22 fot, grävningsbredd i balansplanet 24 fot, ballastens bredd i krönet 11 fot, ballastens djup 2 fot, sliprarnas inbördes avstånd från mitt till mitt 3 fot, järnrälsens vikt 22,6₀ skålp. och stålrälsens 22,1₁ skålp. pr längdfot. Konstbyggnaderna voro vad grundläggning och underbyggnad angick avsedda för dubbla spår, och hänsyn härtill togs även vid jordområdets bestämmande. Antalet broar med 50 fots spann och däröver var 4 st.

Det första missljud, som förspordes, lär ha varit, att handlanden BRINCK den 11 dec. 1852 med anledning av anmärkningar i tidningarna mot det med hr BURGE avslutade kontraktet om järnvägsanläggningen begärde att få del av kontraktet. Efter granskning av detta avgick han och i stället utsågs brukspatronen S. E. VON HOFSTEN till styrelseledamot.

Instruktion för styrelsen antogs den 18 jan. 1853. Enligt densamma skulle det åligga ordföranden, WÆRN, att handhava bolagets förvaltning, vice ordföranden, VON ROSEN, såsom »residerande direktör» tillsynen över de tekniska detaljerna. Vidare skulle järnvägslinjen fördelas i två distrikt samt den närmaste vården och tillsynen över alla ekonomiska förhållanden utövas av en direktör för vardera distriktet jämte »residerande direktören». MONTGOMERY-CEDERHJELM utsågs nu att vara distriktsdirektör för avdelningen mellan Köping och Örebro samt VON HOFSTEN för avdelningen mellan Örebro och Vänern.

I april 1853 beslöts, att bolagets styrelse skulle begagna benämningen direktion. Till ordförandens handsekreterare antogs hr O. M. AGRELIUS, vilken sedermera blev järnvägens verkst. direktör och en av landets främsta järnvägsmän. Under åren 1852—1853 förekommo i övrigt organisationsfrågor, expropriationsfrågor, ändringar av banlinjernas sträckningar och vissa stationers läge m. m.

Emellertid började ekonomiska svårigheter uppstå. I protokollet för den 23 mars 1854 heter det, att BURGE väl nu till arbetsfolkets avlöning m. m. remitterat 12 000 rdr bko, men att det ej vore otroligt, att efter nästa avlöningsdag herrar agenter — BURGES ställföreträdare i Sverige — åter vore ur stånd att betala avlöningen. I brev hade BURGE uttalat, att, om arbetet dreves på det sätt, som BURGE städse föreskrivit, d. v. s. småningom med inskränkt arbetspersonal, skulle man tillhandahålla nödiga penningar men icke eljest. Brevet innehöll icke ett ord om likviderandet av obetalda räkningar m. m. Under detta förhållande ansåg VON HOFSTEN, att några av direktionens medlemmar borde utresa till England för att personligen sammanträffa med BURGE, och förklarade, att ett uppskov med resan skulle allenast tjäna till att »göra bolagets ställning allt brydsammare samt vägens färdigblivande till nästa års slut alldeles omöjligt». I oktrogen var nämligen föreskrivet, att banan borde vara färdig att till allmänt begagnande upplåtas senast vid 1855 års slut. Det upplystes, att anläggningen endast med anlåtande av en högst avsevärt ökad arbetskraft kunde bli färdig inom denna tid. Det beslöts, att resan skulle företagas för att

uppmana BURGE att skyndsamt bedriva arbetet eller ock skulle han skiljas från kontraktet samt bolaget självt utföra arbetet. Resan företogs, men sådan uppgörelse synes hava träffats, att BURGE fortfarande skulle bibehållas vid kontraktet.

Emellertid beslöts den 1 maj 1854, att framställning skulle göras hos K. M:t om proposition till ständerna om ett års förlängning av den bestämda arbetstiden. Till stöd för ansökningen åberopade direktionen ett från den ledande ingenjören infordrat yttrande, däri anfördes, att ingen järnväg av den längd och med den fasthet i byggnadssätt som den här ifrågavarande blivit i något land utförd på den korta tid, som efter avdrag av vintermånaderna återstode av de tre år, inom vilka från arbetets början banans fullbordande skulle här vara tillvägabragt. Bolagets hemställan blev sedermera bifallen sålunda, att förlängning medgavs på ett år eller till 1856 års slut, dock borde banan mellan Örebro och Köping öppnas för allmän trafik före 1855 års utgång.

Till följd av utebliven remissa från BURGE saknades i maj 1854 medel till arbetarnas avlöning. Bolaget nödgades såväl nu som upprepade gånger senare försträcka de erforderliga medlen.

Å bolagsstämma den 31 maj 1854 bemyndigades direktionen att upptaga lån till ett belopp av 1 200 000 rdr bko för järnvägsarbetets bedrivande. Enligt beräkning skulle sträckan Örebro—Köping kosta 130 000 pund, och då ytterligare inbetalning å aktierna icke kunde ske utan risk att förverka en myckenhet flera aktier, ansåg man sig böra inskränka byggandet till någon kortare sträcka, vilken kunde till allmänhetens begagnande upplåtas 1854. Ingenjören WATSON skulle därför avgiva yttrande över kostnaden för linjens fullbordande, därvid bandelarna Örebro—Ervalla, Örebro—Frövi samt Örebro—Arboga skulle upptagas var för sig.

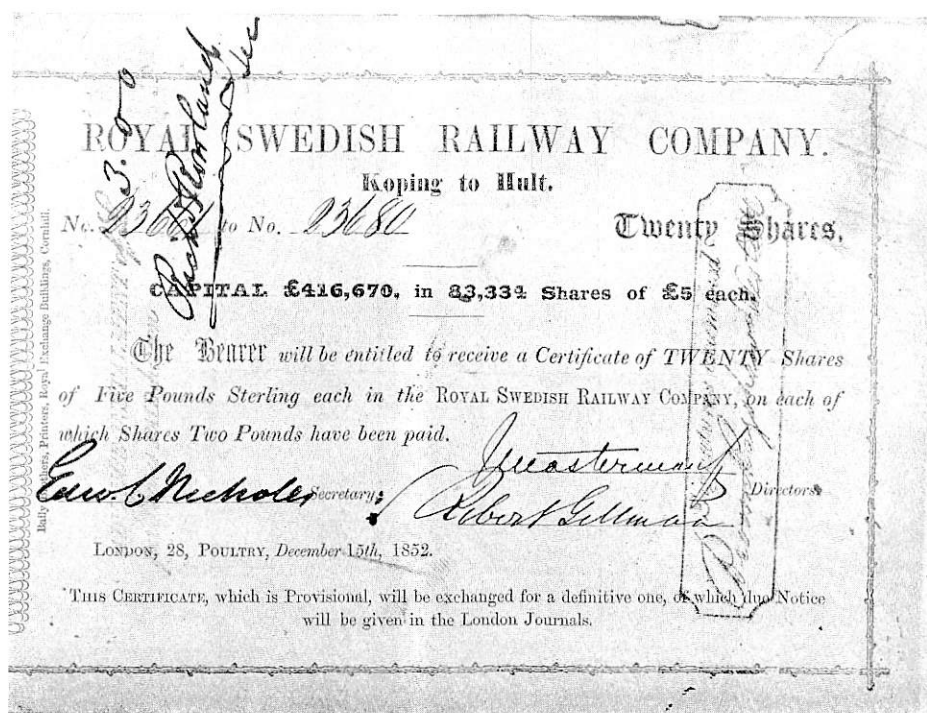
Redan i juli kom emellertid underrättelse, att BURGE avträtt från kontraktet och att detta skulle övertagas av hans löftesman, HENNET. Kort därpå meddelades, att ingen ny entreprenör kunnat erhållas, sedan HENNET förklarat sig icke vilja övertaga arbetet. Direktionen fann sig nu nödsakad besluta att inställa arbetet i den händelse att penningar icke kunde erhållas från England. För de allra närmaste avlöningarna försträckte emellertid direktionsledamöterna WÆRN och LOVÉN personligen 5 000 rdr bko, varjämte man genom tillfälliga lån sökte uppehålla arbetet. De engelska direktionerna uppmanades att icke vidare förlora tiden med underhandlingar om entreprenörer och att ställa nödiga medel till direktionens disposition.

Även från arbetschefernas sida förekommo svårigheter. Löjtnanterna GYLLENBERG, GULLBERG och WENNERSTRÖM anförde klagomål över den engelske ingenjören JAMES CRONIN och förklarade, att de icke kunde bibehålla sina befattningar, ifall arbetet fortfarande skulle ledas av CRONIN. I händelse av sin avgång skulle de för sin framtids skull se sig nödsakade att offentliggöra de förhållanden, vilka föranlett ett sådant steg. Hur denna sak förlöpte, har icke berättats.

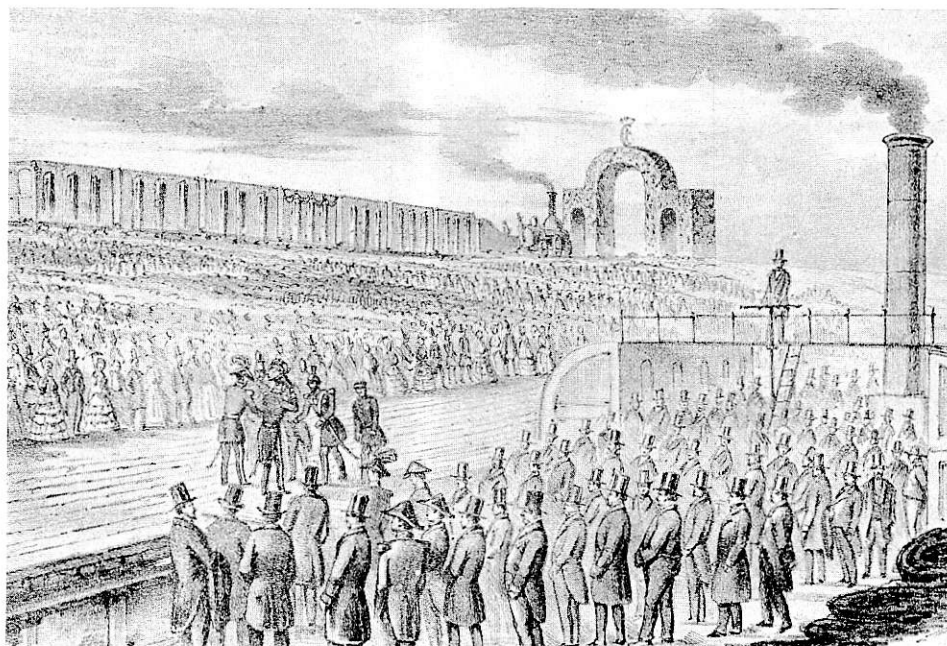
I sept. tillstötte ytterligare svårigheter. Jordägarna hade icke av entreprenören erhållit utlovade pengar och expropriationen hade fördröjts. På grund härav blevo många i hög grad ogina. Det fanns sålunda jordägare, som för forslandet av materialier över sina ägor fordrade viss avgift pr lass. Andra gingo t. o. m. så långt, att de utverkade förbud mot arbetets fortsättande. Ett annat hinder för arbetets fortgång var bristen på nödiga materialier samt arbetsredskapens ofullständiga och förslitna skick. På grund av dessa omständigheter beslöt direktionen att å den engelska direktionsledamoten JOHN SADLER trassera växlar å sammanlagt 5 360 pund och att, om accept vägrades, helt och hållet inställa arbetet den 12 okt. Bolagets tillgångar i Sverige utgjorde endast omkr. 1 200 rdr bko.

Nu anlände den engelska styrelseledamoten EDMONDS och motsatte sig på det bestämdaste, att järnvägsarbetet skulle inställas. Efter hans återkomst till England erhöles underrättelse, att växlar å sammanlagt omkring 5 000 pund accepterades och att framdeles 1 000 pund i månaden skulle ställas till förfogande. Därefter utreste ingenjören WATSON till London och träffade överenskommelse om att järnvägsarbetet för framtiden skulle utföras under hans ledning. Därjämte meddelade WATSON, att de engelska direktörerna för nästkommande sex månader anslagit 18 000 pund, vilka skulle betalas till Sverige med 3 000 pund den 1 i varje månad. Den svenska direktionen godkände WATSONS anställning som arbetschef från den 1 jan. 1855, varjämte man beslöt, att distriktsdirektörernas befattningar skulle upphöra och deras göromål överflyttas på en residerande direktör, för vilken särskild instruktion utfärdades. Härtill utsågs för de närmaste sex månaderna VON HOFSTEN. Året gick till ända under allmänna förhoppningar om företagets utförande. Vid årets slut voro terrasseringsarbetena verkställda å sträckan Örebro—Ålsäng samt å Skebäcksbanan.

Redan under början av år 1855 började emellertid de utlovade medlen att utebli, varjämte underlåtenhet från de engelska direktö-

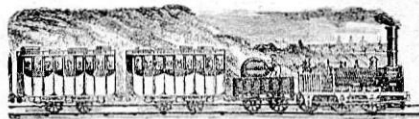


Interimsbevis av den 15 dec. 1852 för aktieteckning i Royal Swedish Railway Co.



Järnvägen mellan Arboga och Örebro inviges av Carl XV år 1857.

Köping-Hult



Jernväg.

TIDSTABELL

öfver Jernbanstågen under "Henriksmessö marknad."

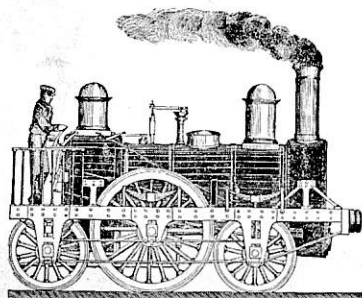
Obs. *Måndagen* den 19 Januari öppnas trafiken till "Frövi" station och fortgår under marknaden.

Stationer.	Måndag 19:de.		Tisdag och Lördag 20:de och 24:de.			Onsdag, Thurs- dag och Fredag 21, 22 och 23.		Söndag 25:te.	Måndag och Tisdag 26 och 27.		Stationer.	Måndag 19:de.		Tisdag och Lördag 20:de och 24:de.			Onsdag, Thurs- dag och Fredag 21, 22 och 23.		Söndag 25:te.	Måndag och Tisdag 26 och 27.	
	f. m.	e. m.	f. m.	f. m.	e. m.	f. m.	e. m.	f. m.	f. m.	e. m.		f. m.	e. m.	f. m.	f. m.	e. m.	f. m.	e. m.	e. m.	f. m.	e. m.
Afgår från Örebro	7-0	1-0	4-30	9-45	6-0	5-0	6-0	10-0	5-0	6-0	Afgår från Nora	10-0	4-0	7-0	12-0	8-0	7-30	8-0	2-0	7-30	8-0
Axberg	7-15	1-15	4-45	10-0	6-15	5-15	6-15	10-15	5-15	6-15	Järle	10-25	4-25	7-25	12-25	8-25	7-55	8-25	2-25	7-55	8-25
Dylta ...	7-30	1-30	5-0	10-15	6-30	5-30	6-30	10-30	5-30	6-30	Frövi	10-15	4-15	7-15	—	8-15	7-45	8-15	2-15	7-45	8-15
Frövi	8-0	2-0	5-30	—	7-0	6-0	7-0	11-0	6-0	7-0	Dylta ...	10-45	4-45	7-45	12-45	8-45	8-15	8-45	2-45	8-15	8-45
Järle	7-50	1-50	5-30	10-35	6-50	5-50	6-50	10-50	5-50	6-50	Axberg	11-0	5-0	8-0	1-0	9-0	8-30	9-0	3-0	8-30	9-0
Anländer till Nora	8-15	2-15	5-45	11-0	7-15	6-15	7-15	11-15	6-15	7-15	Anländer till Örebro	11-15	5-15	8-15	1-15	9-15	8-45	9-15	3-15	8-45	9-15

George Miller,

Residerande Direktör.

Köping-Hult Jernväg.



Från och med *Måndagen den 19 Oktober 1857* tillsvidare komma tågen att med passagerare och gods afgå, sålunda:


Örebro—Arboga.

Stationer.	Sön- dag.	Måndag, Tisdag.	Tors- dag.	Freddag.	Lördag.	Stationer.	Sön- dag.	Måndag, Tisdag.	Tors- dag.	Freddag.	Lördag.				
	f. m.	f. m.	e. m.	f. m.	f. m.		e. m.	f. m.	e. m.	f. m.	e. m.	f. m.	e. m.		
Örebro afgår	6.10	6.10	12.30	6.10	9	5.15	2.30	Arboga afgår	4	9	4	12.45	4	—	6
Axberg	—	—	12.45	—	9.15	—	2.45	Fellingsbro	4.24	9.30	4.24	1.15	4.24	6.45	6.30
Dylta	6.32	6.32	1.4	6.32	9.34	—	3.4	Ullersätter	4.40	9.35	4.40	1.38	4.40	7	6.53
Frövi	6.53	6.53	1.33	6.53	10.3	—	3.33	Frövi	4.50	10.5	4.50	1.50	4.50	7.15	7.5
Ullersätter	7.3	7.3	1.49	7.3	10.19	—	3.49	Dylta	5.7	10.31	5.7	2.16	5.7	—	7.31
Fellingsbro	7.18	7.18	2.8	7.18	10.38	6.30	4.8	Axberg	—	10.54	—	2.39	—	—	7.54
Arboga anländer	7.45	7.45	2.45	7.45	11.15	—	4.45	Örebro anländer	5.35	11.15	5.35	3	5.35	8.10	8.15

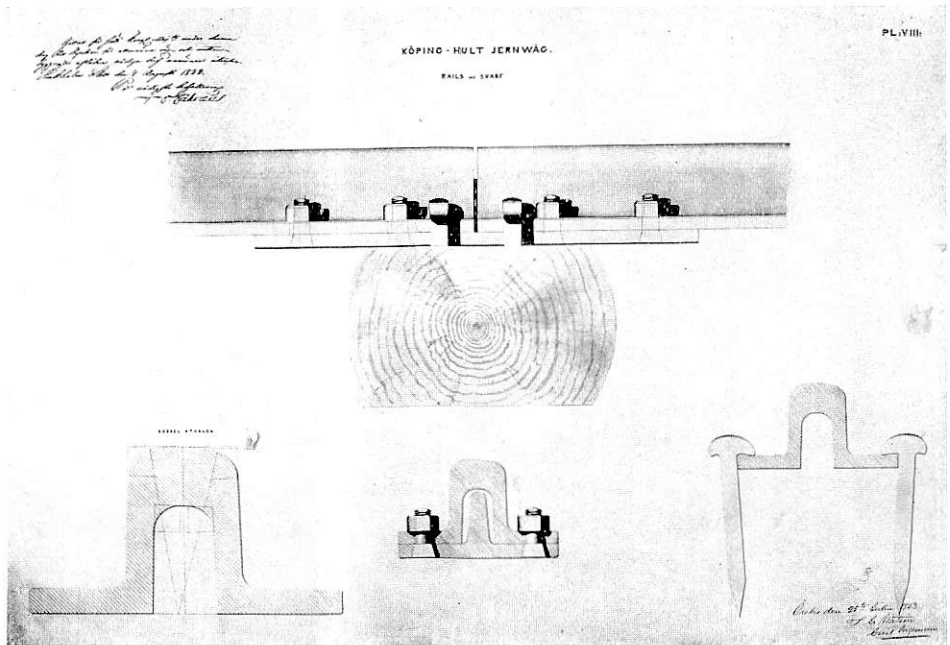
Örebro—Nora.

Nora—Arboga.

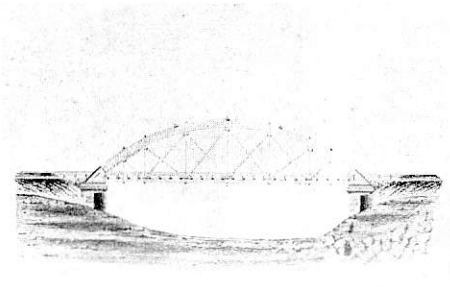
Stationer.	Alla dagar utan Söndag.	Stationer.	Alla dagar utan Söndag.	Stationer.	Måndag, Tisdag, Önsd. Th.	Stationer.	Måndag, Tisdag, Önsd. Fred.
	e. m.		f. m.		f. m.		e. m.
Örebro afgår	4.30	Nora afgår	5.50	Nora afgår	5.50	Arboga afgår	4
Axberg	4.49	Jerle	6.12	Jerle	6.12	Dylta anländer	5.7
Dylta anländer	5.5	Dylta anländer	6.30	Dylta anländer	6.30	Dylta afgår	5.15
Dylta afgår	5.15	Dylta afgår	6.41	Dylta afgår	6.39	Jerle	5.29
Jerle	5.29	Axberg	6.54	Arboga anländer	7.15	Nora anländer	5.50
Nora anländer	5.50	Örebro anländer	7.15				

 Fraktgods emottages icke med tågen som afgå från Örebro kl. 6.10 f. m. och från Arboga kl. 4 e. m.

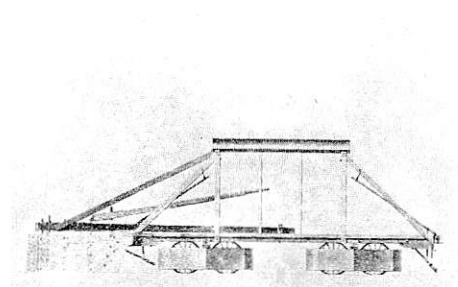
DIREKTIONEN.



Ritningar till överbyggnad år 1853.



Ritning till brobyggnad 1853.



Ritning till snöplog 1853.

rernas sida att insända räkenskaperna för de förut gångna åren att läggas till grund för bokslutet föranledde direktionen att i sin skrivelse till sin ordförande uttala, att »det måste väcka hos direktionen på en gång djup smärta och det mest grundade missnöje att finna sina engelska kolleger ådagalägga en sådan likgiltighet för direktionens eget anseende och heder, för bolagsmännens förtroende och den svenska allmänhetens rättvisa ogillande, för att ej tala om den svenska regeringens välgrundade misshag».

Då något svar på framställningen om penningmedel och räkenskaperna för år 1854 ej erhöles, beslöt direktionen den 23 mars, att ordföranden jämte WATSON skulle avresa till England för att taga kännedom om bolagets alla förhållanden där i landet. Emellertid ankom sedermera svar, varför resan inställdes. Svaret innehöll, att direktionen i England beslutat upplägga ett obligationslån i England å 25 000 obligationer, varje å 4 pund. Direktörerna i Sverige tillbakavisade dock detta beslut såsom ej lagligen grundat samt beslöto den 24 april 1855 att upptaga ett lån i Sverige å 1 200 000 rdr mot obligationer och 5 % ränta. De med svaret från England överlämnade räkenskaperna befunnos sakna nödiga verifikationer. Vid förfrågningar hos penninginrättningar befanns emellertid, att det beslutade obligationslånet icke kunde erhållas, och då åtskilliga av bolagets leverantörer nu började indraga krediten, blev ställningen så ohållbar, att direktionen den 12 maj 1855 beslöt, att WATSON skulle förberedas på nödvändigheten att omedelbart inställa arbetet. Medel synas dock ha anskaffats för en tid framåt, och på bolagsstämman den 5 juli s. å. beslöts, att ett lån för bolagets räkning skulle upptagas i England mot obligationer — en del obligationer skulle i Sverige avsättas. Det av de engelska direktörerna förut gjorda förslaget bifölls således.

Vid direktionssammanträde den 6 påföljande juli framhöll von HOFSTEN och WATSON angelägenheten av att utan tidsutdräkt exproprieras jorden mellan Ålsäng och Köping, vartill erfordrades en summa av 5- å 6 000 pund. WATSON förklarade, att arbetet sannolikt måste avstanna, så framt icke inom 20 dagar upplåtelse av jorden mellan Ålsäng och Arboga erhöles. Vikten av att under detta år ej allenast fullborda banan till Köping utan även att påbörja arbetet mellan Örebro—Hult togs härefter i allvarligt övervägande, och då såväl det ena som det andra naturligen i huvudsaklig mån var beroende av tillgången på erforderliga penningar, men dessa måste erhållas från England dels genom försäljning av de beslutade obligationerna, dels genom

inbetalning å aktierna, tillfrågades hrr CH. H. EDMONDS och JOHN HARVEY, vilka såsom ombud för de engelska intressena voro närvarande, huruvida de kunde tillförsäkra direktionen de nödiga medlen från England. EDMONDS påyrkade ivrigt järnvägens fullbordande till Köping s. å., vilket åter av WATSON förklarades vara ytterst svårt, nästan omöjligt, sedan tiden nu så långt framskridit, att föga mer än tre arbetsmånader av året återstode och de för arbetets ändamålsenliga gång beräknade 6 000 pund i månaden från och med den 6 juni icke kommit direktionen i erforderlig grad och uti behörig tid tillhanda. EDMONDS försäkrade, att de erforderliga 6 000 punden i månaden skulle ställas till den svenska direktionens förfogande.

Endast en ringa del av penningarna inflöt dock från England, och i avvaktan på ytterligare medel upptogs ett lån å 25 000 rdr bko mot borgen av C. FR. WAERN J:OR och ROBERT MONTGOMERY-CEDERHJELM. De remissor, som därefter anlände, voro vidare å lägre belopp än som utlovats och beräknats. Telegram avsändes nu med yrkande, att 7 000 pund genast måtte sändas för jordinköp och dagsverksavlöningar, så att uppehåll i arbetets gång icke måtte förorsakas, varjämte man beslöt att av här i Sverige varande aktieägare infordra ännu oguldet belopp, 24 rdr bko pr aktie.

Även andra slitningar mellan de svenska och engelska direktörerna förekommo. På hösten 1855 hade exempelvis de engelska direktörerna, den svenska direktionen oåtspord, hitsänt en del ingenjörer och andra personer, vilka gjorde anspråk på att övertaga en del befattningar hos järnvägen med löner, som blivit dem tillförsäkrade av de engelska direktörerna. Saken ordnades dock efter välvilligt tillmötesgående från den svenska direktionens sida.

Arbetet bedrevs fortfarande under tryckta ekonomiska förhållanden. Vid direktionens sammanträde den 14 nov. 1855 tillkännagav ordföranden, att penningsändningar från England under en hel månad alldeles uteblivit. De under loppet av veckan förfallna avlöningarna utom obetalda räkningar belöpte sig till omkr. 37 000 rdr bko och den i kassan varande behållningen utgjorde endast 10 000 rdr bko. Man beslöt att enträget begära penningar från England, ävensom att beordra överingenjören WATSON att nästa lördag meddela kontraktörerna, att de skulle vara beredda att efter en månads förlopp lämna järnvägsarbetet samt att efter en vecka minska arbetsstyrkan mellan Dylta och Köping med hälften.

För att emellertid i det längsta hindra arbetets inställande beslöts

den 15 nov. att tillgripa utvägen att för 100 000 rdr bko, sedermera ändrat till 70 000 rdr bko, med återköpsrätt försälja bolaget tillhörig räls. Därjämte medgav K. M:t på ansökan, att fjärdedelen av depositionen i Statskontoret eller 50 000 rdr bko finge lyftas. Det oaktat var ställningen så dålig, att direktionen den 14 dec. 1855 beslöt meddela K. M:t, att bolaget funne sig ur stånd att bringa banan mellan Örebro och Köping i det skick, att densamma kunde upplåtas till allmän trafik. Bolagets utgifter översköto tillgångarna med ett belopp av omkr. 50 000 rdr bko. Jämväl ifrågasattes att hembjuda banans anläggning till övertagande av svenska staten. I den för bolagets ställning betydande skrivelsen heter det bl. a.:

»Oaktat den höga penningräntan i England hade under sommaren och hösten ganska betydliga kvantiteter av effekter, erforderliga för järnvägsanläggningens utförande samt trafikens bedrivande, hit till riket anlönt. Från de engelska medlemmarna av direktionen ankommo förnyade gånger enträgna uppmaningar att söka uppnå ovannämnda mål för årets arbete samt löften att tillhandahålla därtill erforderliga medel. De materialier till överbyggnaden, vilka inom landet skulle beredas, blevo anskaffade; arbetspersonalen utgjorde omkring 1 300 man, och oaktat den stora svårigheten att vid denna tid erhålla arbetsmanskaper, voro förberedelser vidtagna att öka arbetsstyrkan i mån av därtill disponibla tillgångar. Lokomotiv hade med ej ringa kostnad och besvär blivit dels sjö- och dels landvägen transporterade till åtskilliga ställen av linjen för att dymedelst på flera punkter kunna med full kraft driva jord- och grävningens arbeten för skenornas nedläggande. Väderleken var för dylika arbeten synnerligen gynnsam; hälsotillståndet bland arbetspersonalen särdeles gott, oaktat koleran då någon tid härskat i Örebro.»

»Dessa hoppgivande utsikter — heter det vidare — fördunklades emellertid inom kort. Väl fortgick försändningen från England av effekter för järnvägen, därav betydliga laster helt nyligen anlönt till Stockholm, och en gått förlorad å svenska, samt, enligt vad ryktet uppgiver, en annan å norska kusten; men den alltmer bekymmersamma penningställningen måste betydligt försvåra anskaffande av de till arbetets bedrivande behövlige medel, så att dessa icke kunde på bestämda tider erhållas, vadan arbetsstyrkan måste förminskas. Därtill kom det missöde, att pannan till ett av de lokomotiv, som för arbetet skulle användas, sprängdes och gjorde därigenom detta högst viktiga medel till arbetets fortskyndande overksam, varjämte koleran inställde sig bland

manskapet, vilket därför på sina ställen måste avskedas. Slutligen har den ovanligt tidigt inträffade stränga vintern lagt ett oöverstigligt hinder för möjligheten att uppnå det av så många skäl eftersökta målet.»

I slutet av år 1855 uppsade bolagets högt betrodde överingenjör, WATSON, sin befattning. De engelska direktörerna hade nämligen utan den svenska direktionsens hörande hitsänt ingenjören WALTER för att jämte WATSON övertaga ledningen av järnvägsarbetet. Den svenska direktionen synes med mycken motvilja ha insatt honom i arbetet, och WALTER synes ej heller ha vederbörligen fullgjort sina åligganden.

I början av år 1856 befanns den ekonomiska ställningen fullständigt ohållbar, och överingenjören erhöll order att tillsäga kontraktörerna på linjen, att arbetet omedelbart skulle inställas. Skillnaden mellan tillgångar och förestående utgifter belöpte sig då till 50 000 rdr, såvitt den då kunde beräknas. För fyllande därav sökte man belåna i Stockholm varande, bolaget tillhöriga effekter. Greve VON ROSEN erhöll i uppdrag att uppsäga de tjänstemän, som voro överflödiga, sedan arbetet blivit inställt.

Vid direktionsens sammanträde den 21 febr. 1856 rågades måttet. Då anmäldes, att direktionsens engelska ledamot JOHN SADLIER, med vilken de svenska direktörerna stått i oavbruten förbindelse sedan företagets början, den 17 i samma månad begått självmord, lämnande affärerna efter sig i största förvirring. Man beslöt ånyo, att alla arbeten genast skulle inställas samt att de tjänstemän och arbetare, som icke oundgängligen behövdes, omedelbart skulle avskedas. Till bestridande av förfallna löner o. dyl. anlidades åtskilliga utvägar, såsom försäljning av bolaget tillhöriga dragare, foder m. m., filter, madrass- och putvar o. dyl., och med största delen av övriga fordringsägare finge man underhandla om anstånd, till dess bolagets angelägenheter hunne att bliva reglerade efter den villervalla, som för tillfället vållats genom hr SADLIERS död. En del medel förskötos ock av direktionsens medlemmar enskilt. Emellertid var järnvägen vid denna tid färdig till Ervalla, vadan trafiken Örebro—Ervalla—Nora när som helst kunde taga sin början.

Vid det därpå följande sammanträdet beslöt direktionen att låta alla åtgärder för penningars anskaffande för inhemska fordringsägares betalande vila samt att några av direktionsens medlemmar jämte sekreteraren skulle avresa till England för att taga närmare reda på bolagets förhållanden, en resa, som blev bestämd att företagas de första dagarna av april månad. I mars meddelade tidningarna, att förfalskningar och stora bedrägerier vid utgivande av bolagets aktier och obligationer

förövats av avlidne SADLIER, varigenom oerhörd förlust hotade bolaget. Samtidigt lagsöktes bolaget för betalning av sliprar.

Trots dessa ledsamheter öppnades provisorisk godstrafik mellan Örebro och Nora i samma månad och provisorisk persontrafik i april.

I maj återvände de till England utsände delegerade. De sex engelska direktörerna hade varit nyvalda, och med dem hade de deputerade haft sammanträden. Åtskilliga förslag till affärernas avveckling hade därvid framlagts, och särskilt hade man rådslagit om de i England obehörigen utgivna aktiernas och obligationernas inlösande eller icke.

Den 17 maj 1856 hölls i Göteborg bolagsstämma, därvid utgivandet av preferensaktier beslöts. Utsikterna syntes nu något ljusna. Kort därpå avsade sig brukspatronen R. MONTGOMERY-CEDERHJELM sitt uppdrag såsom direktionsledamot.

Reguljär person- och godstrafik öppnades den 5 juni 1856 å linjen Örebro—Ervalla—Nora. Vid samma tid efterträdde ingenjören JAMES CRONIN överingenjören WATSON i hans befattning såsom överingenjör vid järnvägen.

Bolaget levde fortfarande under synnerligen ovissa ekonomiska förhållanden, även om från trafiken Örebro—Nora medel inflöto till belopp, som överstego förväntningarna. Vid sammanträde med direktionen den 15 sept. 1856 meddelades emellertid den hugnesamma under rättelsen, dels att teckningen i England av preferensaktier då uppgått till 32 764, å vilka ett pund pr aktie blivit inbetalt, dels ock att de flesta bland bolagets fordringsägare i England medgivit att 40 000 pund erlades i preferensaktier och återstoden i kontanter.

Då banan icke fullbordats inom den av K. M:t bestämda tiden, var statens räntegaranti förverkad. På grund härav beslöt direktionen att till K. M:t ingå med en skrivelse, av vars innehåll följande förtjänar återgivas.

Direktionen påpekar till en början, att nyttan för det allmänna av järnvägars anläggning i Sverige ännu vore föga insedd vid tiden för bolagets bildande och att man därför måste bliva beroende av utländska mäns medverkan. Svenska statens räntegaranti erbjöd härvid säkerhet för en högre inkomst å kapitalet än den då i England i allmänhet gällande räntefoten. Aktieteckningen i Sverige blev tyvärr emellertid ganska obetydlig, och då räntan snart hastigt steg i England, där den huvudsakliga aktieteckningen påräknats, blev även denna otillräcklig för anläggningens pådrivande med all den kraft, som villkoren för statsgarantien föreskrevo. Bolagets framtid måste under dessa om-

ständigheter bliva i hög grad beroende av de män, åt vilka ledningen i England blivit anförtrodd. Största förtroendet hystes i detta avseende till en man, som inom det samhälle han tillhörde intog en hög och aktningsgivande ställning. JOHN SADLIER var vid tiden för bolagets bildande skattkammarlord, parlamentsledamot, ordförande i en av de största aktiebankerna i London och aktad ledare av flera stora industriella företag. Genom vittutsvävande spekulationer bragte emellertid SADLIER sina affärer i en förvirring, ur vilken han sökte rädda sig genom bedrägerier och förfalskningar av den mest oerhörda beskaffenhet och slutade sin bana som självmördare.

Bland offren för hans bedrägerier intogo naturligen de bolag, vilkas ledning blivit honom anförtrodd, första rummet. Köping—Hultbolagets affärer befunno sig också i det mest förvirrade tillstånd, en stor del av bolagets aktier voro utgivna och skulder i dess namn ingångna till anskaffande av penningar, vilka endast till en mindre del kommit bolaget till godo. Aktieägarna fällde likväl icke modet utan tillsatte en kommitté, i vilken ordförandeskapet uppdrogs åt svenske vicekonsuln i London, WILLIAM TOTTIE. Efter kommitténs tillstyrkan avskedades alla de förutvarande engelska direktörerna med deras tjänstemän och till nya direktörer valdes personer, till vilka man kunde hysa förtroende. Enligt kommitténs förslag beslöts vidare utgivandet av preferensaktier till betalande av bolagets skulder och till fullbordandet av åtminstone en del av järnvägen. Genom beslut vid bolagsstämma bekräftades dessa åtgärder, och teckningen av preferensaktier gick så gynnsamt, att bolagets bestånd blev fullt betryggat, en stor del av dess skulder betalda och en stadgad plan till de övrigas fulla likviderande fastställd.

Men därmed avhjälpes icke alla bolagets bekymmer. Genom otillräckligheten av de medel, som under år 1855 kunde användas till byggnadsarbetet, blev det icke möjligt att inom årets slut fullborda järnvägen, så att den kunde öppnas för allmän trafik mellan Örebro och Köping. Detta var dock föreskrivet såsom villkor i den förlängning av ett år i tiden för byggnadsarbetets fullbordande, som av riksdagen medgivits. Till följd härav förföll statens räntegaranti, och bolaget förverkade till staten den i Statskontoret nedsatta kapitalsumman. Bolaget kunde dock omöjliggen föreställa sig, att de förluster, det i följd av en mans brott och bedrägerier lidit, skulle efterföljas av den ytterligare förlusten av den medverkan, staten ansett och säkert fortfarande ansåge ett stort allmännyttigt företag förtjänade, eller av

dess i Statskontoret deponerade egendom. Bolaget hemställde därför om proposition till ständerna om förnyandet av bolagets privilegium av den 13 nov. 1852 samt om ny garanti för vissa år endast för ränta utan amortering, vilken då borde bliva 4 % under 25 år.

Arbetet bedrevs emellertid så gott sig göra lät, och den 26 aug. 1857 öppnades trafiken å delen Örebro—Arboga under stora högtidligheter.

Bekymren forforo dock, och på direktionssammanträde i nov. s. å. meddelade ordföranden, att den allmänna penningställningen i hela handelsvärlden gjorde det såväl då som sannolikt för längre tid framåt omöjligt att avyttra preferensaktierna. Bolaget saknade penningar ej blott till fullbordandet av sträckan mellan Arboga och Köping utan även för sättandet av den redan för trafik upplåtna delen av banan i fullständigt skick. Ännu mindre gavs någon utväg att bestrida kostnaden för utförandet av linjen mellan Örebro och Hult.

Sedan flera förslag dryftats, hölls extra bolagsstämma den 15 dec. 1857, som beslöt avlåta en skrivelse till K. M:t med erbjudande av banans försäljning till ett pris av 5 milj. rdr bko eller mot det pris, som kunde erhållas efter värdering med 25 % tillägg på det sätt, som i privilegiet av 1852 föreskrevs. I händelse av avslag å detta erbjudande, hemställdes om bifall till direktionens förut gjorda anhållan om räntegaranti för bolaget. Denna framställning ledde icke till något resultat.

Vid sammanträde den 14 april 1858 blev kommandören E. G. HJELM invald till ledamot i direktionen på grund av förfall för ordföranden, C. FR. WÆRN J:OR, vilken samma år lämnade sin befattning såsom ordförande och ledamot av direktionen. I hans ställe förordnade K. M:t brukspatronen VON HOFSTEN.

Arbetena på järnvägens utdragande till de bestämda ändpunkterna avstannade nu för några år.

Av direktionens protokoll för den 15 juni 1864 framgår, att frågan om järnvägens fortsättning från Arboga till Köping samt om anläggning av en bana från Frövi till Linde vid flera tillfällen samtalsvis utan resultat avhandlats samt framlagts i sekreterarens skriftväxling med de engelska direktörerna. Då nu emellertid en järnväg från Köping uppåt bergslagen i Västmanland var under byggnad och intresset för Frövi—Lindebanan blivit livligare än någonsin, ansåg styrelsen tidpunkten vara inne att taga frågan i allvarligare övervägande. Man tänkte på ett sådant närmande till Statens järnvägar, att trafikstyrelsen för dessa kunde på billiga villkor åtaga sig förvaltningen av och trafikdriften på bolagets järnväg.

Sekreteraren företog en resa till London för att tala med de engelska direktörerna. I händelse något statsinköp av järnvägen ej kunde åvägbringas, ansågo de, att överlåtandet av trafikdriften åt statens trafikstyrelse vore av stort intresse för bolaget.

Med anledning härav inhämtades civilministerns mening, men denne ställde sig avvisande mot tanken på järnvägens inlösen. Han tillstyrkte däremot en framställning om driftens övertagande av svenska staten, vilken ock ingavs 1864. År 1870 — således efter sex år — förklarade K. M:t på förnyad hemställan från bolaget, att skrivelsen ej föranledde till någon åtgärd.

Under tiden eller 1865 hade de engelska direktörerna meddelat, att aktieägarna i England önskade, att bolaget skulle förbinda sig att trafikera och underhålla Köping—Hultbanan mot en ersättning av 50 % av bruttoinkomsten, om några i Sverige för saken intresserade personer åtog sig att fullborda banan. Med anledning därav beslöts, att man borde genom motion hos ständerna söka erhålla halva kostnadsbeloppet eller 160 000 rdr såsom anslag av statsverket samt att inbjuda allmänheten till aktieteckning för att bilda ett nytt bolag med en lika stor summa till kapital. Det nya bolaget skulle mot banans halva bruttoinkomst utföra det ifrågavarande arbetet och aktieägarna lämnas oinskränkt äganderätt till banans överbyggnad, husbyggnader och telegrafledning, ända till dess samtliga aktier blivit inlösta.

Det begärda statsbidraget beviljades av ständerna den 17 maj 1866. Därefter beslöts, att Köping—Hultbolaget skulle teckna 350 aktier å 100 rdr vardera i det föreslagna järnvägsbolaget och att av bolagets reservfond använda omkr. 2 000 pund till verkställande av inbetalningar å de tecknade aktierna.

Arboga—Köpings järnvägsaktiebolag konstituerades i juli 1866 och bolagsordningen fastställdes den 10 aug. s. å. Bolagets säte skulle vara i Köping. Vid konstituerandet befanns, att aktiekapitalet icke fulltecknats. Direktionen för Köping—Hultbanan beslöt då, att bolaget skulle ikläda sig ansvarighet för de återstående 130 aktierna i förhoppning att framdeles kunna avyttra dem. Kontrakt upprättades med Arboga—Köpings järnvägsaktiebolag om de båda bolagens ömsesidiga förhållanden och sistnämnda järnvägs fullbordande. Arbetet med banans anläggning tog därefter omedelbart sin början, och år 1867 öppnades banan för allmän trafik.

I överenskommelsen mellan de båda bolagen stadgades: att Köping—Hultbolaget skulle övertaga trafikerandet av nyssnämnda bandel mot

uppbärandet av halva bruttoinkomsten; andra hälften skulle användas i första rummet till betäckande av Arboga—Köpingbolagets löpande utgifter och därefter till gäldande av 5 % ränta på samma bolags aktier. Vad därutöver inflöte utgjorde Arboga—Köpingbolagets andel av trafikinkomsten och skulle användas i första rummet till räntebetalningens höjande till högst 8 % samt därefter till inlösen av Arboga—Köpingbolagets aktier till pari för Köping—Hultbolagets räkning.

Efter utlottning av samtliga aktier blev Köping—Hultbolaget den 1 okt. 1874 ägare av bandelen Arboga—Köping.

De senare åren av 1860-talet och början av 1870-talet synas ha förflutit i lugn för bolaget. I slutet av 1872 lagsöktes emellertid bolaget för under åren 1861—1872 förfallen ränta på 302 obligationer, uppgående för varje obligation till 43 rdr 20 öre. Bolaget kunde dock icke utan intrång på övriga obligationsinnehavares rätt gälda räntebeloppet, varför anstånd begärdes.

Såsom redan omtalats, förklarade K. M:t 1870, att bolagets anbud om försäljning eller arrendering av banan ej föranledde någon åtgärd. Därefter hemställde direktionen, att K. M:t ville föreslå densamma att i och för blivande försäljning genom en kommitté uppskatta värdet å banan. Resultatet härav blev, att chefen för civildepartementet i febr. 1873 meddelade, att K. M:t beslutat att till riksdagen framställa proposition om inlösen till staten av bolagets järnväg. Direktionen anmodades därför att utse två sakkunnige att såsom ledamöter ingå i den kommitté, som efter värdering av bolagets egendom skulle bestämma beloppet. K. M:ts proposition avslogs emellertid av riksdagen.

Den ovannämnda lagsökningen var fortfarande överhängande, och det blev därför nödvändigt att upprätta en fullständig plan för anskaffande av medel till obligationsskuldens betalning eller ordnande på annat sätt. Genom en utländsk aktieägares mellankomst inlöstes emellertid de räntekuponger, för vilka lagsökningen begärts. Därefter dryftades åtskilliga förslag till frågans lösning, och i början av år 1874 beslöts att konvertera och betala återstoden av bolagets obligationslån, vilken återstod utgjordes av 31 760 obligationer, var och en lydande å 72 rdr rmt med ränta. För detta ändamål skulle ett nytt lån å 3 930 300 kr. upptagas mot utställande av motsvarande obligationer.

I slutet av år 1875 sammanknöts bolagets järnväg vid Köping med Stockholm—Västerås—Bergslagens järnvägar, och 1881 förklarade sig bolaget avstå från utförandet av den ursprungligen planerade linjen Örebro—Hult.

År 1890 väcktes i styrelsen förslag till köpekontrakt med och bolagsordning för ett nytt bolag, som under benämning *Örebro—Köpings järnvägsaktiebolag* skulle upprättas för att rekonstruera Köping—Hultbolaget och möjliggöra en utredning av detta bolags ovissa ställning i avseende på såväl stam- som preferensaktier. Förslag skulle delgivas direktörerna i England, men frågan synes ha fått vila under en följd av år.

När staten på 1890-talet beslöt att bygga linjen Krylbo—Örebro, uppstod frågan om statsinlösen av bandelen Örebro—Frövi. Bolagsstämman 1897 beslöt en sådan försäljning till ett pris av 3 500 000 kr. på villkor, dels att bolaget därefter och vid den rekonstruktion av det samma, vartill försäljningen komme att föranleda, bibehölles vid sina privilegier, dels att staten vid köpets avslutande övertog bolagets förbindelser att mot ersättning trafikera Örebro—Svartåbolagets järnväg.

Ett par månader senare överlämnades från Trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösund såsom representant för ett konsortium ett anbud att mot en köpeskillning av 12 300 000 kr. övertaga bolagets alla tillhörigheter med undantag av ett kontant belopp av 426 502 kr. 80 öre, avsett att användas till utdelning samma år å bolagets preferensaktier.

Ett antagande av anbudet skulle icke utgöra hinder för bolaget att till staten sälja Örebro—Frövilinjen och köpeskillningen var beräknad för inlösen av bolagets samtliga aktier, stamaktierna till samma pris som Trafikbolaget redan förut betalt för sådana eller i utbyte mot 50 stamaktier 1 aktie i Trafikbolaget å 1 000 kr. och 72 kr. kontant samt preferensaktierna till deras nominella belopp jämte 142,5 % därutöver för samtliga därtill hörande oguldna dividender. Vidare skulle bolagets hela skuld bli gäldad och staten återbekomma sitt bidrag av 160 000 kr. till fullbordandet av Arboga—Köpingbanan. Med hänsyn till dessa förhållanden beslöt bolagsstämman den 4 mars 1897 att lämna styrelsen i uppdrag att till staten sälja bandelen Örebro—Frövi samt att åt en särskild nämnd, bestående av vissa uppgivna personer, uppdraga att med stämmans makt och myndighet bestämma köpeskillningen och andra villkor för försäljningen.

Förslag till ny bolagsordning för Örebro—Köpings järnvägsaktiebolag inlämnades därefter till K. M:t, undertecknad av MARCUS AGRELIUS, KARL HERLITZ, K. LANGENSKIÖLD, C. F. LILJEVALCH J:OR, THEOD. MANNHEIMER, VOLLRATH THAM och Trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösund. Den nya bolagsordningen fastställdes av

K. M:t den 23 juli 1897, och Örebro—Köpings järnvägsaktiebolag övertog nu den »Kongl. svenska aktiebolaget för jernväg mellan Köping och Hult» tillhöriga järnvägen samt dess övriga tillgångar. Samma dag erhöll Trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösund K. M:ts medgivande till köpet, och den 1 nov. 1897 undertecknades köpebrevet.

I samband med försäljningen av bandelen Frövi—Örebro till staten byggdes ett nytt spår mellan Vanneboda och Frövi—Ludvikalinjen, för att malmtågen från Grängesberg icke skulle behöva omrangeras i Frövi utan kunna gå direkt vidare på Örebro—Köpings järnväg utan att beröra Statens järnvägar.

Koncession för detta spår erhöles den 3 nov. 1899, och det öppnades för allmän trafik den 23 juli 1901. Arbetet utfördes under ledning av järnvägens eget banbefäl, dåvarande baningenjören sedermera bandirektören O. LARSON och baningenjören AX. WÄLLGREN, vilken senare hade arbetet under sitt direkta överinsende.

Spåret byggdes från Röjen till Vanneboda, omkr. 1 1/4 km. Det gamla spåret mellan Röjen och Frövi blev därigenom icke vidare behövt för trafiken, och bolaget ingick till K. M:t med anhållan om befrielse från skyldigheten att trafikera detsamma. K. M:t lämnade 1906 sitt bifall härtill mot villkor, att bandelen underhölles av järnvägsbolaget i trafikabelt skick, så att den vid behov kunde upplåtas för militärtåg.

Trafiken har alltsedan dess varit nedlagd, men alla anordningar äro träffade för att förbindelsen omedelbart skall kunna återupptagas.

Frövi—Ludvika järnväg.

Signatur: F.L.J. — Spårvidd: 1,435 m.

Ägare: Trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösund, Stockholm.

Ända sedan greve A. E. VON ROSEN började arbeta på järnvägen Köping—Hult hade försök gjorts att åstadkomma en bibana från den tillämnade stationen Frövi till Lindesberg och Ludvika genom Grängesbergs gruvfält.

Till en början nöjde man sig emellertid med en bibana från Frövi till Lindesberg, och vid 1853—1854 års riksmöte förelågo två motioner härom, vilka dock blevo avslagna. Samma öde drabbade två motioner och en k. proposition vid 1856—1858 års riksdag och två motioner vid 1859—1860 års riksdag. Majoren CL. ADELSKÖLD omtalar i sina memoarer, att han i slutet av 1850-talet upprättade förslag

till en järnväg Frövi—Ludvika, men att medel till en sådan icke kunde åstadkommas. Huruvida denna undersökning hade samband med de nämnda motionerna, nämner han icke.

Frågan blev nu i det närmaste vilande till 1863, då det kom frisk vind i seglen genom en järnvägsentusiast, löjtnanten H. SANDEBERG. Han fick av brukspatronen A. KEILLER på Schisshyttan i uppdrag att driva agitation för en järnväg från Frövi över Ludvika till Falun, och resultatet blev ett järnvägsmöte vid Guldsmedshyttan i aug. 1863. En av de närvarande relaterar en del av löjtnanten SANDEBERGS yttrande på följande sätt: »Det kommer engelsmän, som bygga vägen, bara den blir undersökt och kartlagd. Jag är färdig att med ett tjugotal ingenjörer genast börja detta arbete, ingen tid är att förlora, var dag är dyrbar, rak bana, låga stigningar, låga frakter; usch, vad det skall gå.»

Han anade nog ej, hur sannspådd han skulle bliva, åtminstone i första delen av sitt yttrande. Ett par kommittéer tillsattes. För deras medlemmar började nu en arbetsam och i många fall otacksam period. SANDEBERG hade för många järn i elden, och det drog om till 1865, innan han lämnade ifrån sig resultatet av den undersökning, som han fått i uppdrag utföra efter mötet vid Guldsmedshyttan. Denna undersökning hade då kostat omkring 30 000 rdr. För att väcka intresse för saken på högsta ort hade en deputation uppvaktat konung CARL XV, men denna stärkte just ej förhoppningarna, ty H. M:ts anmärkningsvärdaste yttrande var: »Akta er för engelsmännen». Och just till dem stod ju hoppet om planens realiserande.

Emellertid inlämnades till K. M:t år 1865 av personer inom Kopparbergs och Örebro län ansökningar om proposition till 1866 års riksdag om ett lån av 5 1/2 milj. rdr för en järnvägsanläggning Frövi—Falun. I sin helhet skulle järnvägen kosta omkring 16 1/2 milj. rdr. Landshövdingarna i de båda länen bifogade tillstyrkande skrivelser. Även styrelsen för Allmänna väg- och vattenbyggnader lämnade sitt förord.

K. M:t gjorde emellertid icke någon framställning till ständerna i denna fråga, men i alla fyra stånden väcktes motioner i samma sak, i vilka framhölls, att järnvägen skulle genomstryka ett av jordens största och rikaste malmfält och mäktigt bidra till att förbättra provinsens och hela landets ekonomiska betryck. Dessutom meddelades, att det blivande bolaget delvis komme att bestå av utländska kapitalister, varigenom utländskt kapital på 10 à 11 milj. skulle komma in i landet. Motionerna avstyrktes av statsutskottet och frågan föll, men de, som arbetade för saken, förlorade ej modet.

Bolaget, vars ändamål var att bygga en järnväg mellan Frövi och Falun med utgrening till sjön Siljan, bildades hösten 1865 under namn av »Svenska Centraljärnvägsaktiebolaget» och fick K. M:ts oktroy den 21 dec. s. å. Listor för aktieteckning voro även utlämnade, men någon aktieteckning torde på grund av riksdagens avslag ej ha ägt rum.

För att göra propaganda beslöt man att delta i den stora industriutställningen i Stockholm 1866. Den drivande kraften vid förslaget realiserande liksom i järnvägsföretaget var brukspatronen HARALD ERICSSON på Ramsberg, som nästan utan hjälp fick ordna hela utställningen med prover från olika gruvor och järnbruk inom det område, där banan skulle gå fram. Utställningen blev mycket uppmärksammasad men torde ej haft åsyftad verkan.

ERICSSONS uppoffrande arbete hade fäst den allmänna uppmärksamheten på honom, och vid de första val, som höllos till Andra kammaren hösten 1866, insattes han med stor majoritet som representant för Lindes domsaga.

Redan vid sin första riksdag år 1867 väckte han motion om statsanslag till Frövi—Falubanan. Motionären redogjorde i sin motivering för den oerhörda betydelsen för hela landet av att de rika bygder, som banan skulle genomlöpa, skulle få bättre avsättning för sina produkter, och att de rika gruvfälten, som på grund av svåra kommunikationer låge i lägervall, åter skulle kunna med fördel bearbetas. Statsutskottet ställde sig emellertid helt avvisande och upptog ej ens motionen till behandling. Vid följande riksdag väckte ERICSSON motion om räntegaranti för den ifrågasatta järnvägen, men motionen avslogs.

År 1869 ingåvo de för Örebro och Stora Kopparbergs län valda kommitterade ånyo en ansökan till K. M:t om statsunderstöd för järnvägsanläggningen, men denna rönste samma öde som alla föregående. Denna gång fanns emellertid ett nytt skäl för avslag. Koncessionsansökan hade nämligen inkommit från några personer, som erbjödo sig bygga järnvägen utan nämnvärd kostnad för staten.

Det var engelsmän, som nu tagit saken om hand. De, som arbetat för anläggningen, hade ju aldrig tänkt sig kunna fullfölja arbetet utan ekonomisk hjälp från England, men engelsmännen hade ej låtit höra av sig på många år. Under vintern 1868—1869 började dock några personer, bl. a. legationssekreteraren vid engelska beskickningen i Stockholm, AUDLEY GOSLING, underhandlingar med kapitalister i England i syfte att söka koncession å en järnväg Frövi—Ludvika med eventuell fortsättning till Falun. Dessa personer kommo i beröring

med riksdagsmannen HARALD ERICSSON, som lämnade värdefulla upplysningar, väl vetande, att järnvägsbyggets realiserande endast kunde ske på denna väg, då det under förhandenvarande förhållanden tycktes lönlöst att få något stöd av regering eller riksdag, huru nyttigt för landet företaget än månne vara.

De underhandlingar, som under vintern fördes, resulterade i en ansökan om koncession å en järnväg Frövi—Ludvika, undertecknad av A. GOSLING. Styrelsen för Väg- och vattenbyggnader avstyrkte densamma, emedan ingen garanti lämnats för linjens framförande till Falun, och K. M:t avtog framställningen.

På hösten 1869 inlämnades emellertid en ny ansökan, undertecknad av A. GOSLING och HUGH C. SMITH och avseende en järnväg från Frövi förbi Lindesberg över Grängesberg till Ludvika, dock med avsikt att framdeles, sedan denna linje börjat trafikeras och visat sig lämna väntad avkastning, utsträcka densamma längre mot norr, dels till Falun, dels till lämplig plats i närheten av sjön Siljan. Denna ansökan hade bättre framgång. Den 22 sept. beviljade K. M:t koncession. I denna bestämdes bl. a., att 200 000 rdr skulle deponeras som säkerhet, i vilket fall K. M:t lovade att till nästa riksdag avlåta proposition om upplåtelse av för järnvägsanläggningen erforderlig, kronan tillhörig jord utan annan kostnad än att ersättning enligt gällande expropriationslag skulle lämnas för boställsjord eller annan åt enskild person upplåten kronojord samt att kronans disponibla kalk- och stenbrott finge kostnadsfritt begagnas. Vidare uppställde K. M:t en del villkor i syfte att järnvägen skulle bli fullt jämförlig med de järnvägar, som inom landet redan anlagts av enskilda bolag. Järnvägen skulle öppnas för trafik senast den 1 okt. 1873. Slutligen stadgades, att svenska statsverket skulle, om omständigheterna därtill föranledde, äga rätt att inlösa järnvägen, dock ej förrän 20 år förflutit från det järnvägen i sin helhet öppnats för allmän trafik, och att i sådant fall i lösenskillning skulle erläggas ett belopp, som efter 5 % gäve en årlig ränta motsvarande: om lösningsanspråket väcktes tidigare än 40 år efter det banan för trafik öppnats, 2 gånger, men om lösningsanspråket senare väcktes, 1 1/2 gång beloppet av den nettoinkomst, som banan under de tio nästföregående åren i medeltal årligen lämnat.

Alltså hade man nu kommit så långt, att förhoppning fanns att inom rimlig tid få den efterlängtdade banan byggd, ehuru det nog fanns många, som skakade på huvudet och menade, att företaget snart skulle visa sig endast vara en bluff. Men för en gångs skull fingo de klen-

trogna orätt, ty arbetet igångsattes och utfördes i det närmaste efter den uppgjorda planen.

Hrr GOSLING och SMITH överläto därefter år 1869 mot en ersättning av 25 000 pund i 5 % obligationer sin koncession till ett i England bildat bolag, The Swedish Central Railway Co., Ltd, grundat på aktier till ett belopp av 165 000 pund och lydande under engelsk lag. I Sverige skulle dock alltid finnas en i banans närhet bosatt styresman. Uppgörelse träffades med Messrs WYTHES & LONGRIDGE att bygga och fullkomligt iordningställa banan för trafik för en summa av 631 700 pund, vilken summa skulle erläggas i terminer allteftersom arbetet blev färdigt. Aktiekapitalet räckte ju därvid ej långt, utan två obligationslån måste uppläggas. Det första på 300 000 pund upplades redan den 1 sept. 1871 efter 5 % ränta och 80 % kurs. Det andra var på 195 000 pund efter 5 1/2 % och 80 % kurs. Meddelandet om detta sista obligationslån väckte uppmärksamhet i Sverige på grund av de liberala villkoren, då motsvarande villkor här brukade vara 4 à 4 1/2 % ränta och 90 à 95 % kurs. Man ansåg, att det skadade de svenska intressena i England, att man måste locka med så stora förmåner, när det gällde en järnväg, som gick genom Sveriges rikaste gruvdistrikt. Emellertid byggdes järnvägen på detta sätt under gynnsammare ekonomiska förhållanden än någon annan samtida enskild järnväg i Sverige.

För järnvägens byggande anställdes ingenjören WALMSLEY STANLEY, vilken anlände till Sverige hösten 1869. Han besökte först alla de platser, som banan skulle passera, för att få kommuner och enskilda att antaga de villkor, som bolaget uppställt för att bygga järnvägen. Rörande dessa villkor uppstod en kraftig polemik i riksdag och press, och många bittra ord fälldes om dem, som på något sätt bidragit till att låta utlänningar utföra ett så rent fosterländskt företag.

De fordringar, som det engelska bolaget uppställde å de kommuner eller enskilda, som berördes av järnvägen, voro följande: kostnadsfri upplåtelse av mark och rätt att begagna vägar samt rätt till grustäkt; kostnadsfri leverans vid banan av sliprar; kostnadsfri leverans av trävaror till stationshus och övriga byggnader samt viss kontant avgift (royalty) pr centner malm under tio år av samtliga gruvägare inom visst område, varemot bolaget förband sig att under samma tid bibehålla samtidigt bestämda fraktsatser. Punkten angående royalty väckte en storm av förbittring, och någon sådan kom ej heller att någonsin upptagas.

För att genomdriva dessa fordringar reste ingenjören STANLEY,

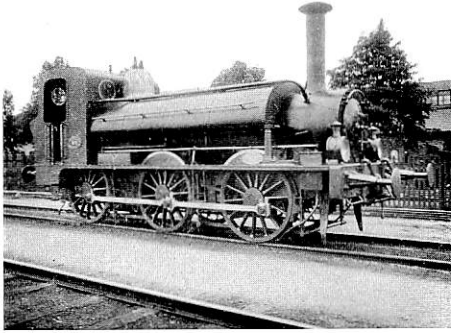
kammarherren G. FAHNEHELM, legationssekreteraren GOSLING och brukspatronen ERICSSON till olika platser och höllo möten med dem, som skulle komma att beröras av saken. På många håll voro striderna skarpa, men i allmänhet blev resultatet fullt samförstånd. Den kommun, som var svårast att komma tillrätta med, var Lindesberg, vilken ansåg sig hårt åtgången, då järnvägen skulle gå 3 1/2 mil. inom dess gränser, men småningom ordnades även denna svårighet, så att arbetet kunde igångsättas inom den bestämda tiden.

I mars 1870 deponerades det stipulerade garantibeloppet på 200 000 rdr i riksbanken, och vid midsommartiden började utstakning av banan under ledning av ingenjören WALMSLEY STANLEY. Planen var att från Frövi bygga etapp efter etapp, som successivt skulle kunna öppnas för trafik. Som statens kontrollant hade förordnats majoren CL. ADEL-SKÖLD, vilken beskrivit STANLEY som en utmärkt skicklig ingenjör.

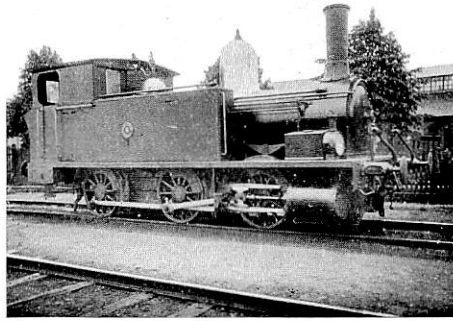
Ortens befolkning, lockad av det nymodiga i detta arbete och med förhoppning om god förtjänst, strömmade i stor mängd till järnvägsbyggnaden, och man såg ofta i tidningarna varningar för att lämna en säker plats för ett sådant mera tillfälligt arbete, även om arbetsförtjänsten kunde vara god. Dagsförtjänsten uppgick i medeltal till 1 rdr 50 öre, men denna måtte ej varit den man hoppats på, ty i december började oroligheter bland arbetarna å bandelen Frövi—Lindesberg. »Nerikes Allehanda» skriver härom: »Vi förstå ej rätt dessa uppträden. Det säges, att arbetarna äro missnöjda med avlöningarnas ringhet. Om så är händelsen, tyckes det enklast vara, att de sluta med ett arbete, vars lön ej anstår dem. Att däremot med våld söka tilltvinga sig högre avlöning kan icke gärna leda till målet. Fastmera må man befara, att arbetarnas obändighet och uppdrivna anspråk kunna föranleda fullkomligt inställande av arbetet, åtminstone under den mörka vintertiden, då det väl även med låga arbetspriser torde bliva jämförelsevis dyrbart; och urartar arbetarnas missnöje till våldshandlingar, lära sådana komma att över dem draga lagens straff.»

Att använda strejk som påtryckningsmedel i lönefrågor var vid denna tid ett tämligen okänt begrepp. Händelsen torde ock ha varit ett bland de första i den riktningen, som förekommit i vårt land. Någon eftergift från ledningens sida har ej kunnat konstateras, utan torde oroligheterna hava upphört av sig själva.

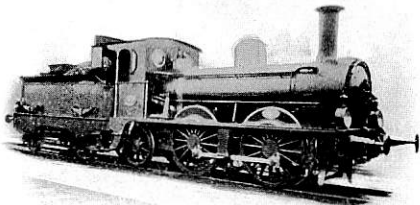
All materiell utom sliprar togs från England, och under vintern 1871 kommo fyra lokomotiv och ett fyrtiotal lastvagnar, vilka användes för ballastbyggnaden. Lokomotiven buro namnen »Harald Ericsson»,



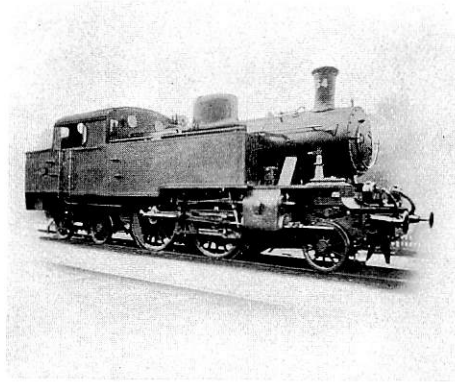
O. F. W. J., lokomotiv n:r 1, byggt i England.



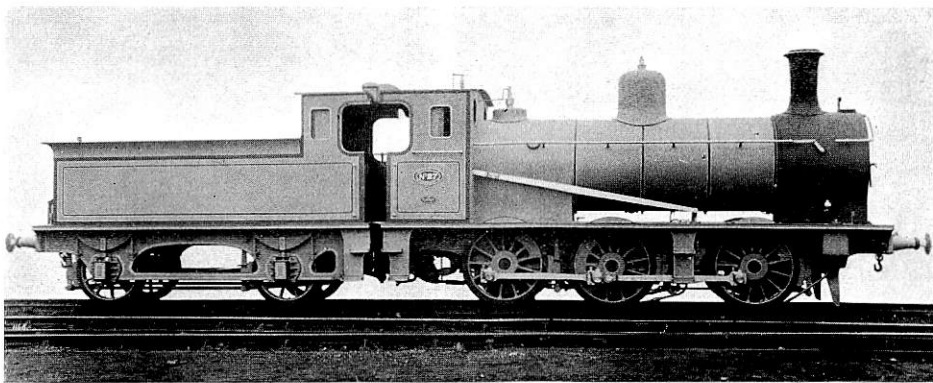
F. L. J., äldsta lokomotivtyp.



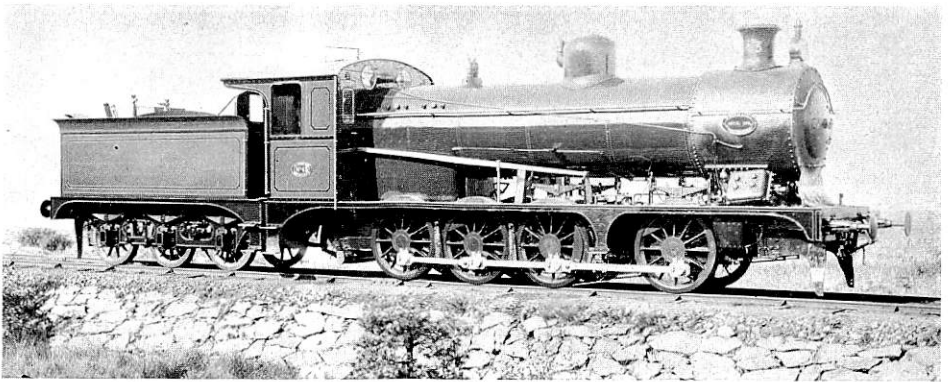
4-kopplat snälltågslokomotiv av äldsta typ, byggt i England; användes ännu för mindre persontåg.



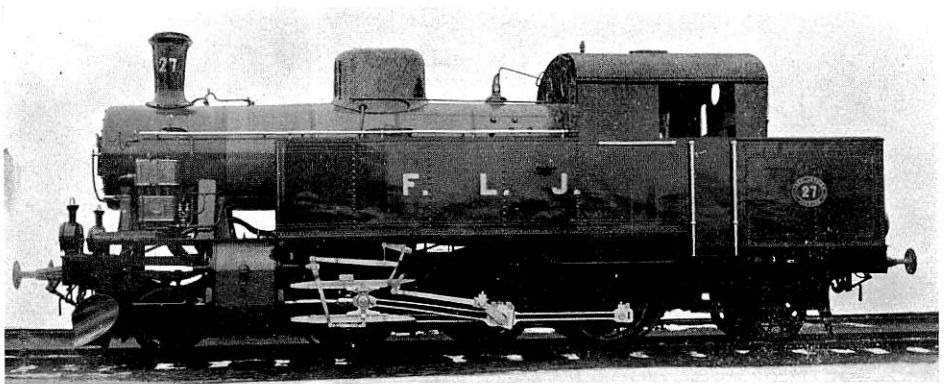
4-kopplat snälltågslokomotiv av modern typ.



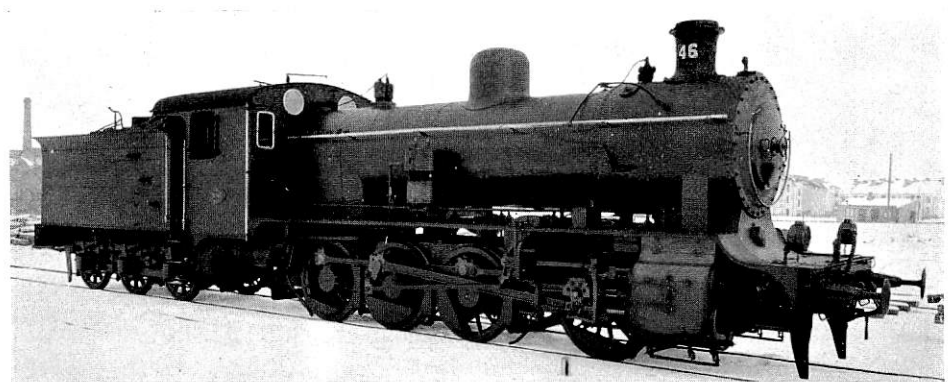
6-kopplat godstågslokomotiv, byggt i England.



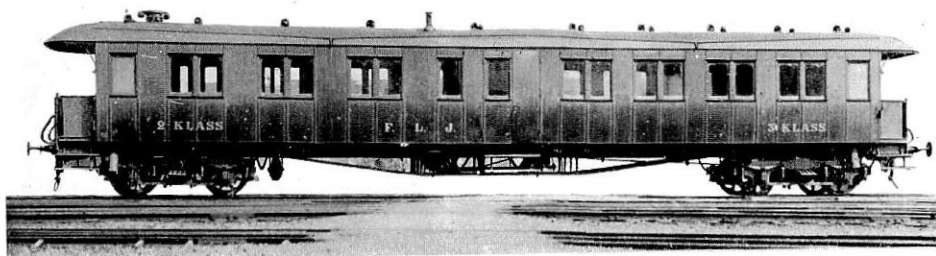
8-kopplat malmtågslokomotiv.



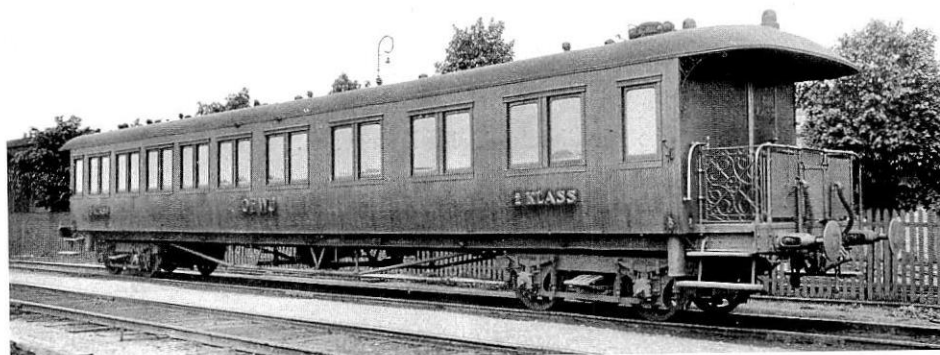
F. L. J., modern lokomotivtyp.



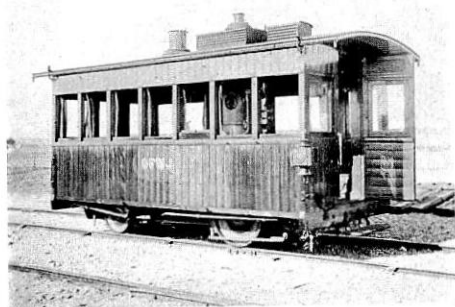
Malmtågslokomotiv av modernaste typ, 8-kopplat, 3-cyl. högtryckslokomotiv.



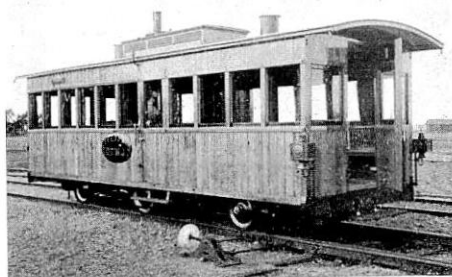
Personboggienvagn av äldsta typ, byggd å verkstaden i Kopparberg 1895.



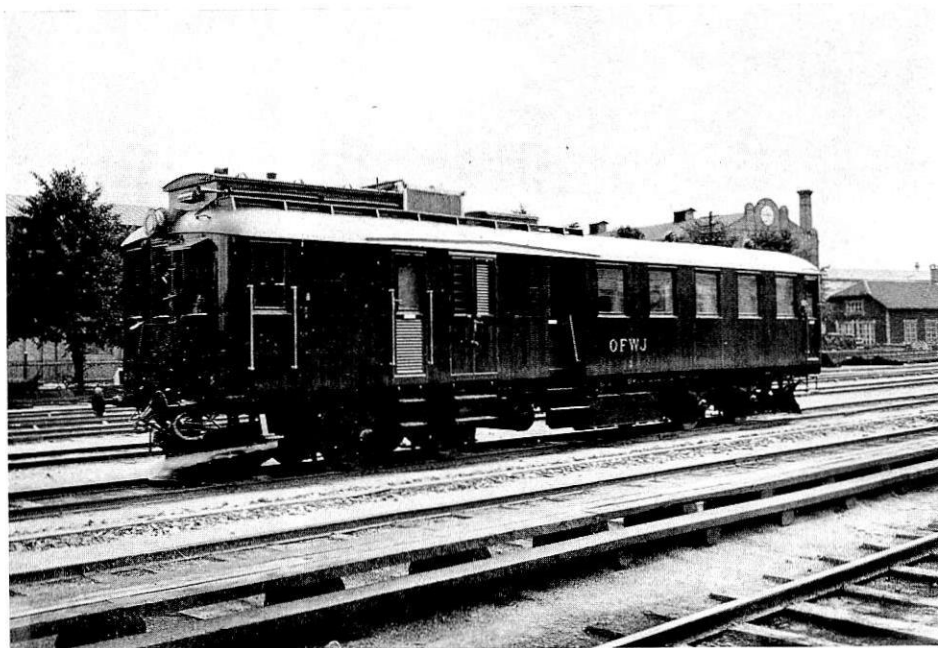
Personboggienvagn av modern typ.



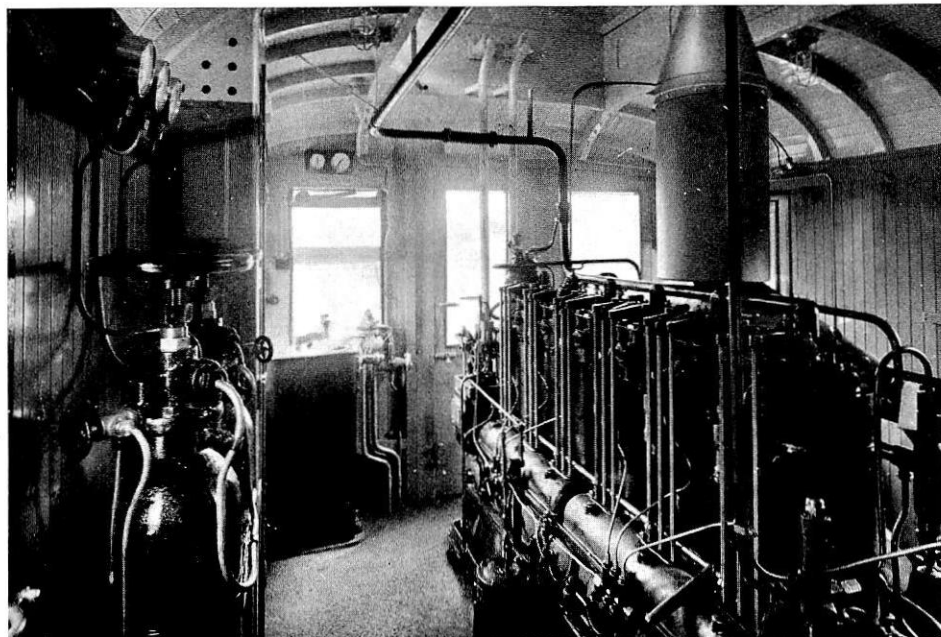
Ångmotorvagn Oxelösund—Nyköping
1880- och 1890-talen.



Ångmotorvagn Eskilstuna—Kvicksund
ända till år 1907.



90 hkr dieselelektrisk motorvagn.



90 hkr dieselelektrisk motorvagn, interiör av maskinrummet.

»Fredrika», »Perseverando» och »Rosina». Det förstnämnda namnet innebar ett erkännande åt brukspatronen ERICSSON för hans medverkan.

Ingenjören STANLEYS närmaste män voro engelsmän, bl. a. överingenjören J. A. LONGRIDGE och maskiningenjören KNUT AUSTEN. Dessa hade även engelska tjänare, och detta gjorde, att befolkningen lärde sig en del engelska ord, som med förkärlek användes. Järnvägen kallades »Svenska Centralbanan», men i de trakter, där järnvägen gick fram, användes det betydligt förnämligare »Swedish Central Railway». Detta namn bibehölls till år 1875, då namnet förändrades till Frövi—Ludvika järnväg.

Arbetet med bandelen Frövi—Lindesberg fortsattes med korta avbrott hela vintern. Under tiden hade detaljplanerna för återstoden av järnvägen blivit färdiga. Ingenjören STANLEY begärde att å sträckan Grängesberg—Ludvika få öka lutningarna till $16,67 \text{ ‰}$ i stället för bestämda $14,28 \text{ ‰}$ med den motiveringen, att tungt lastade tågsätt troligen skulle komma att gå både norr- och söderut från Grängesberg, som var banans högsta punkt, och att man genom denna förändring skulle vinna såväl kortare väg som mindre antal kurvor samt minskad anläggningskostnad. K. M:t biföll denna ansökan. I detta sammanhang kan nämnas, att banan utlades med talrika kurvor och långa lutningar för att undvika bergskärningar. Endast i banans nordligaste del förekommo några få svårare sådana. Utgifterna voro måttliga och överstego icke kostnaderna för våra bäst och billigast byggda banor.

I mars 1871 inlämnade ingenjören STANLEY koncessionsansökan för byggande av järnväg mellan Ludvika och Falun, men ungefär samtidigt hade liknande ansökan inlämnats från det nybildade Bergslager-nas järnvägsaktiebolag, vilket ock erhöll koncessionen. Därigenom att Bergslagsbanan mellan Ställdalen och Ludvika kom att löpa jämsides med Frövi—Ludvikabanen uppstod en del tvister.

Under sensommaren 1871, då tidpunkten för banans öppnande till Lindesberg närmade sig, levererades från England 6 stycken personvagnar, ett 50-tal godsvagnar, de sistnämnda med en lastförmåga av 220 centner, och inventarier m. m. till stationer och tåg. Trafiktillstånd erhöles den 11 nov.

Den 18 nov. 1871 syntes i tidningarna den första annonsen om tågtider å Svenska Centralbanan mellan Frövi och Lindesberg, men trafiken hade öppnats redan den 16.

I slutet av nov. träffades överenskommelse om trafikering av banan med statens materiell och tvärtom, men innan så kunde ske, måste

mindre förändringar vidtagas för ökande av avståndet mellan spåren och lastplattformarna å godsmagasinen.

Byggandet av banan norrut från Lindesberg fortsattes i rask takt, och den 1 dec. 1872 öppnades banan för gods- och persontrafik till Nya Kopparberg.

Som förut omnämnts, hade en del tvistefrågor uppstått mellan ingenjören STANLEY och Bergslagsbanan. Enligt utslag av skiljedom måste Frövi—Ludvikabanen vidtaga ganska avsevärda förändringar såväl vid Ställdalen som vid Ludvika, där även stationshuset måste flyttas. Detta gjorde, att ingenjören STANLEY blev nödsakad begära ett års förlängd tid för banans fullbordande, vilket även av K. M:t bifölls.

Arbetet gick emellertid raskt framåt, så att på hösten 1873 kunde åtminstone provisorisk trafik ordnas ända upp till Ludvika. Sedan sträckan Grängesberg—Ludvika blivit besiktigad, öppnades även denna del för persontrafik i slutet av september.

Den slutliga avsyningen av banan ägde rum den 2 okt. 1874. Några invigningshögtidligheter förekommo ej, utan banan hade mil för mil upplåtits för trafik efterhand som den blivit färdig. Sålunda blev denna järnväg efter en nära 20-årig förberedelse tid fullbordad.

Järnvägens historia efter fullbordandet. Järnvägen hade byggts och ägdes av engelsmän, av vilka huvudintressenterna voro de stora bankirfirmorna BISCHOFFSHEIM & GOLDSCHMIDT och I. THOMSON T. BONAR & Co. samt järnvägsentreprenören GEO. WYTHES. Styrelsen, som hade sitt säte i London, bestod år 1875 av H. L. BISCHOFFSHEIM, ordförande, C. WEGUELIN, chef för I. THOMSON T. BONAR & Co., GEO. WYTHES, och GEORGE GOSLETT, direktör för Nässjö—Oskarshamns järnväg. Järnvägens chef kallades styresman.

Den förste styresmannen var ingenjören W. STANLEY, som kvarstod i denna befattning till aug. 1875, då styrelsen ansåg det förmånligare att anställa en svensk man som banans chef. Ingenjören STANLEY var, såsom förut omtalats, en duktig järnvägsbyggare och hade fullbordat järnvägen på kort tid till allmän belåtenhet, men han torde ej ha besuttit den smidighet, som i dessa tider erfordrades för att få järnvägen populär. Utlänningar voro ej gärna sedda, och en allmän misstro mot dem var utbredd. Man såg ofta i tidningarna anmärkningar mot banans skötsel och underhåll. Vagnarna voro illa uppvärmda och smutsiga i jämförelse med andra järnvägars. Men man kan väl förstå ingenjören STANLEYS svåra ställning, då styrelsen i England klagade på den ringa

inkomst järnvägen gav och uppmanade till sparsamhet. Under sådana förhållanden var det ej lätt för styresmannen att, även om han ville, tillmötesgå trafikanternas mer eller mindre berättigade önskemål. Emellertid blev frih. C. RAPPE utsedd till styresman efter ingenjören STANLEY. Samtidigt härmed förordnades hr GEO. SAUNDERS till kamrerare och kassör samt ingenjören JOHN JOHNSON till maskiningenjör.

Styrelsens strävan var att nedbringa driftkostnaderna till det minsta möjliga för att därigenom söka förbättra bolagets ställning, som var allt annat än god, då nettovinsten ej på långt när räckte till räntorna på obligationslånen. Den förbättring man hade hoppats på genom frih. RAPPES engagement uteblev. Anledningen till detta får nog till en stor del tillskrivas dåliga tider, men till en del berodde det nog på att den föregående ledningen kommit i ett ganska spänt förhållande, ej blott till närliggande järnvägar utan även till ortens befolkning. Frih. RAPPE torde ha gjort järnvägen ej ringa nytta genom att söka råda bot för detta missförhållande. Emellertid uppfylldes ej under den tid RAPPE var chef förhoppningen om större behållning och hans kontrakt blev ej förnyat, utan en ny chef utsågs. Denne blev direktören för Nässjö—Oskarshamnsbanan, GEORGE GOSLETT, som dock kvarstod som chef även för sin gamla järnväg. Förutvarande styresmannen hade även tjänstgjort som trafikchef, men då GOSLETT ej kunde upprätthålla även denna befattning, utsågs därtill förutvarande trafikchefsassistenten AD. TAUBE.

De största fordringsägarna, vilka voro styrelsens ledamöter, insågo snart, att något kraftigare måste göras för att förbättra bolagets finanser. Det båtade föga att spara på omkostnadskontot, då även bruttoinkomsterna minskades i oroväckande grad, och banans värde minskades ju även genom att man sparade på underhållskostnaderna. Man måste skaffa sig intressen i de bruk, som lågo i järnvägens närhet, och därigenom söka få i gång en större trafik. För att kunna realisera denna tanke bildades av de ledande männen inom The Swedish Central Railway Company i början av år 1875 en sammanslutning kallad The Swedish Central Association, vars drivande kraft var Mr. CH. WEGUELIN.

De största bruk, som funnos i närheten, voro de Heijkenskjöldska Klotenverken med gruvor, masugnar, valsverk m. m., omfattande en areal av omkr. 85 000 tunnland. Då innehavaren, brukspatronen S. HEIJKENSKJÖLD, avlidit, började Mr. WEGUELINS ombud i Sverige, grosshandlaren C. F. LILJEVALCH, underhandla med arvingarna, vilket

resulterade i att hela domänen för en summa av 3 200 000 kr. såldes till hr LILJEVALCH. Kontraktet överläts sedan på bankirfirmorna BISCHOFFSHEIM & GOLDSCHMIDT, I. THOMSON T. BONAR & Co. samt järnvägsentreprenörerna GEO. WYTHES och J. A. LONGRIDGE, vilket var liktydigt med The Swedish Central Association. Det kanske kan synas omotiverat att omnämna dessa förhållanden i en historik över Frövi—Ludvika järnväg, men banans utveckling är så intimt beroende av dessa mäns affärstransaktioner i Sverige, att en liten inblick däri torde vara nödvändig för att kunna förstå det storartade uppsving, som järnvägen gick till mötes.

År 1876 bildades Klotens aktiebolag med hr LILJEVALCH som verkst. direktör. Utom i Frövi—Ludvika järnväg och Klotenbolaget hade samma män även en mycket stor aktiepost i Oxelösund—Flen—Västmanlands järnväg.

För att kunna tillvarataga de stora intressen, som funnos i Sverige, var det ju fördelaktigast att ha allt under gemensam förvaltning, och för detta ändamål bildades i England år 1877 The Swedish Association med ett aktiekapital av 715 000 pund. Tillgångarna utgjordes av 16 493 aktier i The Swedish Central Railway Co. Ltd (alla aktier utom sju), 45 000 aktier i Oxelösund—Flen—Västmanlands järnväg och 2 900 aktier i Klotens a.-b.

Man hade hoppats på att kunna få i gång en stor skeppning av trä och malm över Oxelösund, men under åren omkr. 1880 voro konjunkturerna synnerligen dåliga, varför transporter ej togo någon fart. I slutet av 1870-talet hade emellertid uppfunnits en metod att även av starkt fosforhaltiga malmer bereda användbart stål och järn, och detta kunde få en stor betydelse för Bergslagen, då där funnos snart sagt outtömliga tillgångar på just sådana malmer, vilka förut ej kunnat tillgodogöras. Förut hade nästan all malm gått till England, men genom detta tillkom en ny stor avnämare, nämligen Tyskland. För The Swedish Association blev detta av oerhörd betydelse. Den bästa utskeppningsorten till Tyskland var Oxelösund.

Vid denna tid inträdde Mr. sedermera Sir ERNEST CASSEL i The Swedish Association som representant för firman BISCHOFFSHEIM & GOLDSCHMIDT, och han uppgjorde med hr LILJEVALCH en plan att dels inköpa gruvor i Grängesberg med fosforhaltiga malmer, innan dessa började stiga alltför mycket i pris, dels träffa någon överenskommelse med obligationsinnehavarna i Oxelösund—Flen—Västmanlands järnväg för att skydda associationens stora aktieinnehav på 4 1/2 milj. kr.

Järnvägen hade nämligen gått mycket dåligt, så att obligationerna ej kunnat förräntas på många år, och man fruktade, att innehavarna av obligationerna skulle låta försälja järnvägen för att skydda sina intressen, i vilket fall aktierna torde blivit värdelösa. Resultatet blev, att en hel del gruvor inköptes i Grängesberg till ganska förmånliga priser. För att sköta dessa nyförvärv bildades 1883 ett särskilt bolag, Grängesbergs gruvaktiebolag, men för att spara organisationsomkostnaderna för detta bolag förvaltades det genom Klotens aktiebolag. Uppgåelsen med obligationsinnehavarna i Oxelösund—Flen—Västmanlands järnväg skedde även år 1883 med ett kontrakt, som skulle gälla till 1891 och enligt vilket obligationsinnehavarna förbundo sig att ej sälja eller låta utmäta något av järnvägens tillgångar under förutsättning att The Swedish Association uppfyllde vissa villkor med avseende å befraktning och underhåll av järnvägen.

Nu började en energisk bearbetning av gruvorna, men de tyska köparnas obenägenhet att betala det pris, som begärdes, och de höga järnvägsfrakterna omöjliggjorde en vinstgivande export, varför brytningen alldeles avstannade under åren 1885—1886. Sedan fraktlindringar genomförts, återupptogs den följande år.

År 1879 hade Frövi—Ludvikabanan fått ny chef i förutvarande maskiningenjören JOHN JOHNSON, som nämnda år blev styresman. I honom fick järnvägen rätte mannen, och honom kan med säkerhet tillskrivas en stor del av äran, att järnvägen blev en god affär. Den nya styresmannen insåg tillfullo betydelsen av samarbete mellan järnvägen och gruvföretagen. Han ordnade lämpliga spår och lastningsanordningar samt tillsläppte rullande materiell. Dessutom underhandlade han med kringliggande järnvägar, särskilt Köping—Hults och Oxelösund—Flen—Västmanlands järnvägar, om frakter m. m., allt i syfte att underlätta en masseexport av malmer och andra bergslagsprodukter.

Det fanns en bana mellan Frövi—Ludvika och Oxelösund—Flen—Västmanlands järnvägar, som The Swedish Association ej behärskade, nämligen Köping—Hult, vilket givetvis var en stor olägenhet, då den genom sitt läge kunde hålla snart sagt vilka frakter som helst. Trots detta gick järnvägen dåligt, och då år 1894 koncession begärdes för en bana mellan Lindesberg och Valskog, föllo Köping—Hultbanans aktier betänkligt. Av detta begagnade sig The Swedish Association och började uppköpa aktier, så att denna association snart ägde aktiemajoriteten i denna järnväg.

Liksom alla andra enskilda järnvägar i Sverige hade Frövi—Lud-

vikabanan under sina första år stora svårigheter att bekämpa. Räntan på obligationslånen belöpte sig till omkr. 25 000 pund pr år, och järnvägens vinst understeg detta belopp högst betydligt under många år. Detta nödvändiggjorde, att bolaget gick i likvidation i mars 1879. Då järnvägen i mitten av 1880-talet började visa större vinster och läget på världsmarknaden tydde på ett förbättrat allmänt läge, kunde man hoppas, att järnvägen även skulle gå en ljusare framtid till mötes, varför likvidatorerna år 1885 föreslogo att taga bolaget ur likvidation enligt följande plan: 1. Första obligationslånet på 287 000 pund + 2 1/2 års obetalda räntor (35 875 pund) skulle ersättas med ett 4 % uppsägbart obligationslån å 325 000 pund, 2. andra obligationslånet och tillfälliga lån å sammanlagt 216 000 pund skulle ersättas med 5 % preferensaktier till samma belopp med utdelningsrätt, sedan räntorna på förutnämnda obligationer utgått, samt 3. de gamla stamaktierna på 165 000 pund skulle oförändrade kvarstå.

Förslaget antogs, och bolaget togs ur likvidation den 25 juli 1885. Inkomsten räckte till att betala räntorna på obligationslånet allt framgent, men någon utdelning å preferensaktierna ägde ej rum förrän år 1889, då 2 % kunde utdelas. Utdelningen höjdes följande år till 2 1/2 % och från och med 1894 kunde 5 % utdelas. Den första utdelningen å stamaktierna skedde år 1896, då 15 % kunde utdelas. Det hade varit en föga givande kapitalplacering för innehavarna, då aktierna varit räntelösa under 25 år, men de, som hade sina aktier kvar, fingo ju någon ersättning, då utdelningen de följande åren höll sig vid omkring 17 %.

År 1900 utarrenderades järnvägen på 50 år med all fast och rullande materiell till Trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösund mot en arrendesumma av 33 500 pund pr år. Banans byggnadskostnad beräknades härvid till 12 286 114 kr. eller 125 369 kr. pr km., i vilket betydande belopp dock inräknats nybyggnads- och förbättringsarbeten under nära 30 år, ingenjörsarvodet, provisioner o. s. v. Härmed upphörde The Swedish Central Railway Company, Limited, att driva järnvägsrörelse i Sverige. Bolaget kvarstod som sådant till 1925, då det trädde i likvidation och fr. o. m. den 1 jan. 1925 till Trafik-a.b. Grängesberg—Oxelösund överlät sin rätt och egendom. Samtidigt upphävdes arrendekontraktet av den 10 febr. 1900, enligt vilket Trafik-a.b. Grängesberg—Oxelösund för en tid av 50 år arrenderade järnvägen.

Banbyggnaden. Då järnvägen byggdes, gällde som första regel att få den färdig snarast möjligt och med minsta kostnader. Detta

hade givetvis till följd, att underhållskostnaderna på grund av de stora belastningarna snart nog blevo ganska höga. Redan 1880 måste arbetet med ombyte av räls påbörjas. Ursprungligen hade använts lätt järnräls med vikt av omkr. 20 kg/m., vilken nu utbyttes mot stålräls, vägande 27,2 kg/m. Samtidigt lades nya sliprar och ändrades delvis ballastningen, vilket arbete av kostnadsskäl gick mycket långsamt, så att det ej blev färdigt förrän i början av 1890-talet. Tillbyggnad och ombyggnad av stationshus, banvaktstugor, broar m. m. började även i början av 1880-talet och pågick ett tiotal år framåt. Det var ej stora summor, som bolaget kunde offra på detta arbete, då banan ej lämnade något överskott förrän efter år 1886.

Sedan järnvägen arrenderats av Trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösund, ersattes den gamla ballasten av grus med sådan av makadam, och ny räls, vägande 41 kg/m., inlades, så att år 1907 hela huvudspåret var omlagt med dylika. Även nedlades nya sliprar, nya växel- och signalsäkerhetsanläggningar inrättades, stationshus och godsmagasin förbättrades, nya broöverbyggnader utfördes, nya godsbangårdar tillkommo m. m. Elektrisk belysning infördes i stations-signaler och semaforer och spårsystemen utvidgades. De största arbetena utfördes vid Fellingsbro och Vanneboda stationer.

Bispåret Storå—Guldsmedshyttan, 3,7 km. Detta spår anlades som särskild järnväg. Koncession erhöles på ansökan av hrr J. BÄCKSTRÖM, C. F. WEBER, A. V. FRESTADIUS m. fl. den 27 juni 1873 och banbygget utfördes under ledning av löjtnanten G. HAMMARSTRÖM. Järnvägen var färdig den 17 okt. s. å. Redan från början ombesörjdes trafiken av Frövi—Ludvika järnväg.

»*Silverhöjden—Mossgruvornas transportaktiebolag*.» Detta företag tillkom år 1918 i syfte att efter inköp av den från Silverhöjdens station till Högfors bruk ledande bredspåriga järnvägen utöka densamma till Mossgruvan. Denna järnväg, i vilken Trafik-a. b. Grängesberg—Oxelösund tecknade aktier för 150 000 kr., är ansluten till och trafiken å densamma ombesörjes av Frövi—Ludvika järnväg. År 1925 inköpte Oxelösund—Flen—Västmanlands järnvägsaktiebolag aktier i denna järnväg till ett belopp av nom. 400 000 kr. Fyra femtedelar av Silverhöjden—Mossgruvornas transportaktiebolags aktiekapital befinna sig därmed i Trafik-a. b. Grängesberg—Oxelösunds järnvägars ägo.

Bånghammar—Klotens järnväg. Den 11 dec. 1874 erhöles hr C. F. LILJEVALCH J:OR koncession å en 22 km. lång, normalspårig

järnväg från Klotens bruk till Bånghammars station å Frövi—Ludvika järnväg. Byggnaden utfördes åren 1874—1876 för en kostnad av omkr. 850 000 kr. och under ledning av ingenjören GUST. M. DALSTRÖM. Frövi—Ludvika järnväg åtog sig att mot ersättning trafikera banan, vilket fortfarande är fallet. År 1899 inköpte domänstyrelsen banan.

Förvaltning. För att tillgodose bolagets intressen i Sverige har The Swedish Central Railway Co. alltid haft en representant i Sverige, som samtidigt varit järnvägens styresman enligt bestämmelserna i koncessionen. Som innehavare av denna befattning utsågs år 1900 järnvägens mångåriga och högt betrodda chef, direktören JOHN JOHNSON. Han kom ej att behålla den direkta ledningen av Frövi—Ludvikabanan, då han förflyttades till Grängesbergsbolagets huvudkontor i Stockholm som konsulterande ingenjör men kvarstod som styresman för den järnväg, åt vilken han offrat sina bästa krafter, till sin död i aug. 1916.

Järnvägsförvaltningen, som de första åren varit förlagd i såväl Linde som Kopparberg och Ludvika, sammandrogs år 1877 till Kopparberg. Sedan arrendet av Frövi—Ludvika järnväg år 1900 övertogs av Trafik-a.b. Grängesberg—Oxelösund, förvaltades järnvägen av nämnda bolags trafikförvaltning i Eskilstuna. Såsom förut nämnts, trädde The Swedish Central Railway Co. år 1925 i likvidation.

Oxelösund—Flen—Västmanlands järnväg.

Signatur: O.F.W.J. — Spårvidd: 1,435 m.

Ägare: Oxelösund—Flen—Västmanlands järnvägsaktiebolag, Stockholm.

Att bereda Bergslagen goda transportvägar för produkterna, framförallt en bekvämare väg till havet, var ett av huvudmotiven för greve A. E. VON ROSENS plan till en järnväg mellan Örebro och lastageplatsen Hult vid Väneren. Denna järnvägsförbindelse kom som bekant emellertid aldrig i sin helhet till stånd, utan Bergslagen måste fortfarande nöja sig med sina gamla, besvärliga och tidsödande transportvägar. Bergslagens produkter, i främsta rummet tackjärn och trä, måste på de järnvägar, som från skogs- och gruvområdena samt industridistriktet voro anlagda, eller medelst dragare forslas till Mälardammen för att där lastas på segelskutor eller prämar, som i mer eller mindre långsam fart förde dem till Stockholm, varefter slutligen omlastning på sjögående fartyg ägde rum. Och för importen av de för Bergslagen nödiga varorna gällde samma »tågordning» i motsatt riktning.



Eskilstuna gamla centralstation.



Eskilstuna nya centralstation.



Grängesbergs bangård.



Kopparberg, stationshuset och förvaltningsbyggnaden.

En blick på kartan visade emellertid, att den genaste vägen till havet skulle vinnas, om järnvägsförbindelse kunde erhållas med Oxelösund, där naturliga förutsättningar för en utmärkt och sällan tillfrusen hamn förelågo. En järnvägslinje, kombinerad med de väster och norr om Mälaren befintliga järnvägarna, Örebro—Köpings, Bergslagernas, Nora—Ervalla och Köping—Uttersbergs järnvägar, samt med Strömsholms kanal, skulle »med sina sugrötter kunna intränga i hjärtat av landets rikaste bergslager, det urgamla hemmet för vår järnindustri». Mälarens betydelsefulla vattenvägar skulle vidare, framhöll man, genom en järnväg ned till Oxelösund sammanknytas med stambanan; en sådan järnväg skulle genomgå tätt befolkade trakter med högt uppdrivet jordbruk samt med ett flertal industriella verk och anläggningar och slutligen förbinda Södermanlands två största städer med yttervärlden.

Under den ganska långa tiden mellan den första tanken och den sammans förverkligande hade man dock icke varit överksam i Södermanland. År 1862 höllos sålunda i Nyköping och 1863 i Eskilstuna möten för ett järnvägsprojekt Oxelösund—Kvicksund vid Mälaren, därvid kommittéer utsågos med uppdrag att ombesörja undersökningar.

Man bragte frågan så långt, att år 1864 stadsfullmäktige såväl i Nyköping som Eskilstuna förklarade sig villiga att på vissa villkor låta vardera staden teckna 1 350 aktier à 200 rdr rmt i det järnvägsbolag, som skulle bildas, men därefter blev det tyst. Järnvägsfrågan återfinnes därefter ej på flera år i pressen eller i nämnda städers handlingar. Planens utförande hade nämligen blivit vilande på grund av de beräknade stora kostnaderna, svårigheten att erhålla statsbidrag och de tryckta ekonomiska förhållandena i landet.

Först sedan K. M:t med anledning av riksdagens framställning rörande nya järnvägsanläggningar anbefallt sina befallningshavande att i resp. län delgiva befolkningen denna riksdagens framställning, synes Oxelösund—Kvicksundsbanan åter ha blivit föremål för offentligt dryftande. Detta skedde vid ett möte i Malmköping den 8 juli 1869.

Emellertid hade inom norra delen av länet meningarna börjat gå isär angående lämpligaste riktningen av järnvägen, och då man kunde befara, att hela frågan skulle ytterligare förhalas, började man i Nyköping med omnejd utarbета planer på en järnväg Oxelösund—Flen. En interimsstyrelse tillsattes av intresserade, och denna ingick i maj 1872 till Nyköpings stadsfullmäktige med begäran om ett bidrag av 264 000 rdr rmt. Stadsfullmäktige beslöt att lämna bidraget, men

detta skulle dock ej få utgå på en gång utan skulle lämnas i vissa årliga utbetalningar. Man synes emellertid snart därefter ha fått projektet till bandelen norr om Flen klart, ty den 26 sept. s. å. ingavs till stadsfullmäktige i Eskilstuna motion, att staden måtte bevilja ett anslag av 62 000 rdr rmt till en bredspårig järnväg från Flen över Eskilstuna till Västmanland. Motionen bifölls under förutsättning att statslån kunde erhållas. Bidraget skulle dock ej utbetalas, förrän järnvägen vore färdig.

Samtidigt härmed begärdes koncession å anläggningen, och den 11 okt. beviljade K. M:t de begärda koncessionerna, omfattande normalspåriga järnvägar dels från Flen till Nyköping och Oxelösund, dels från Flen över Eskilstuna till Valskogs station å Arboga—Köpingbanan med grenbana över Kvicksund till lämplig station på järnvägen från Västerås till Köping.

Bolagsordning för Oxelösund—Flen—Västmanlands järnvägsaktiebolag fastställdes av K. M:t den 6 dec. 1872, men då man därefter fann en viss förenkling i bolagets förvaltning önskelig, begärdes och erhöles förnyad ordning den 18 jan. 1873. Omedelbart därpå utfärdades en av landshövdingen greve G. LAGERBJELKE m. fl. undertecknad inbjudan till aktieteckning. Bolagets aktiekapital skulle utgöra lägst 4 milj. och högst 6 milj. rdr, fördelade å aktier å 100 rdr. Redan före inbjudningens utfärdande hade aktier tecknats för 4 600 000 rdr på villkor att återstående 1 400 000 rdr tecknades av andra deltagare.

Med anledning av denna inbjudan samt för att väcka intresse för aktieteckningen höllos nu sammanträden i de kommuner, som komme att beröras av den blivande järnvägen, och tidningarna i länet överbjödö varandra i energisk propaganda för den goda saken, framhållande vikten av att planerna nu komme till utförande. Sålunda skriver »Eskilstuna Tidning» i samma nummer, där inbjudan till aktieteckning första gången förekommer:

»Tungt blir ansvaret för den, som ej efter bästa förmåga bidrager till att staden och orten får denna järnväg, ty frågan är numera ej om en sak, som kan vidtagas nu eller ock framdeles, utan helt enkelt denna: om järnvägen ej blir av nu, och just nu, så måste det järnexportintresse, vilket slagit sig på denna del av Södermanland för att komma till havet, nödvändigtvis söka sig väg på annat håll — och sedan är det för oss för sent. Vill orten sedan hava järnväg, så får den ock ensam bekosta densamma och inskränka sig till ortens egen trafik.»

Aktieteckningen började ock komma i gång. Ett antal landskommuner tecknade ganska betydande belopp, och enskilda tecknade över

120 000 rdr, varjämte Nyköpings stad höjde sin teckning till 300 000 rdr. Eskilstuna å sin sida tecknade ytterligare 530 aktier, motsvarande 53 000 rdr, vilka behövdes för att avsluta teckningen.

Den 11 mars 1873 kom så den stora dagen, då *Oxelösund—Flen—Västmanlands järnvägsaktiebolag* bildades. Detta skedde å Börshuset i Stockholm under ordförandeskap av landshövdingen greve G. LAGERBJELKE, som representerade Nyköping, medan Eskilstuna stads talan fördes av stadskassören C. JERNBERGH. Av de 60 740 aktier, som tecknats, representerades största aktieposten eller 38 000 aktier av ingenjören W. STANLEY såsom ombud för utländska aktieägare.

Vid val av interimsstyrelse utsågos till svenska styrelseledamöter: landshövdingen greve G. LAGERBJELKE, hovstallmästaren G. F. A. BOY, bruksägaren E. SEDERHOLM och fabrikören i Eskilstuna L. F. STÅHLBERG samt till utländska styrelseledamöter hrr W. STANLEY, J. A. LONGRIDGE och C. WEGUELIN.

Vid därefter hållet styrelsesammanträde antogos till entreprenörer för järnvägsbyggnaden hrr G. WYTHES och J. LONGRIDGE i London. Dessa åtog sig att bygga järnvägen Oxelösund—Nyköping—Flen—Eskilstuna—Valskog med grenbana från Tumbo (Rekarne) över Kviksund till Kolbäck å den blivande Stockholm—Västeråsbanan jämte stationshus o. s. v., iordningställa Oxelösunds hamn, anskaffa all rörlig materiell, uppsätta telegraf m. m. samt att inlösa behöfliga jordområden, allt för 12 milj. kr. De utom aktiekapitalet, 6 milj. kr., erforderliga medlen skulle anskaffas genom obligationslån å 6 milj. kr., löpande med 5 1/2 % ränta. Avtal om detta lån träffades några dagar efter konstituerande stämman.

Arbetet å järnvägen skulle taga sin början senast den 1 okt. 1873, banan skulle vara färdig före den 1 juni 1876 och Oxelösunds hamn före 1878 års slut. Detaljplanerna för järnvägens sträckning voro ej från början fastställda, utan detta skedde successivt under byggnadstiden. Bland byggnadsarbetena märktes ett 20-tal broar, bland dem tre svängbroar, nämligen över Arbogaån samt vid Kviksund och Borgåsund.

Endast två vagnsklasser skulle förekomma (1:sta klassens »ett melanting mellan statens 1:a och 2:a klassvagnar och 2:a klassens motsvarande statens 3:e klassvagnar). Vagnarna konstruerades efter amerikanskt mönster med sittplatser längs långsidorna och dörrar på ändarna, »varigenom genomgång genom hela tåget beredes».

Överingenjör vid arbetena var Mr. W. STANLEY, arbetschef kaptenen

E. WESTERBERG och arkitekt hr C. SALIN. Sedan Mr. STANLEY år 1875 avgått, övertogs chefskapet av Mr. BAYE. Till bolagets kontrollerande ingenjör antogs majoren CL. ADELSKÖLD.

De för järnvägens framdragande till Kolbäck och Valskog nödiga brobyggnaderna vållade stridigheter, som sedermera ofta återkommo. Det var de för Mälarsjöfarten intresserade, som i dessa byggnadsföretag vädrade faror. Av intresse kan vara att se, huru kortsynt man den tiden var inom dessa sjöfartskretsar. Sålunda yttrade kommitterade för Köpings stad: »Det kan ifrågasättas, huruvida den tillärnade järnvägslinjen, sådan den enligt den uppgjorda planen blivit föreslagen, verkligen är för landet och orten av så allmänt gagn, att andra orters äldre intressen och hävdvunna fördelar måste för det allmänna bästa vika för yngre, måhända enskilt och till en del utländskt samt endast i hoppet existerande intresse.»

En fråga, som från allra första början måste fordra ledningens särskilda omsorger, var iordningställandet av Oxelösunds hamn. Denna fråga har under alla år intagit en framträdande plats i bolagets arbetsuppgifter och behandlas därför i ett särskilt kapitel.

Den 17 nov. 1875 framkom det första lokomotivet till Eskilstuna, hälsat med jubel av stadens befolkning. I mars 1876 rapporterades, att skenor utlagts hela vägen mellan Oxelösund och Kviksund samt från Valskog omkr. 1/4 mil. Detta år anhöll emellertid styrelsen hos K. M:t om förlängning intill den 31 dec. 1877 av den tid, inom vilken besiktningen skulle ske. Till stöd för denna begäran framhölls, huru som tvister med ortsbefolkningen pågått under mera än ett år om broarna vid Kungsör och Kviksund. K. M:t medgav uppskov med järnvägens öppnande till den 31 dec. 1876.

Den 1 juli 1876 öppnades trafiken å bandelen Nyköping—Flen och i aug. s. å. annonserades godstrafik Rekarne—Nyköping. Den 1 jan. 1877 öppnades hela banan för fullständig trafik.

Järnvägens högtidliga invigning tog sin början söndagen den 2 sept. 1877, då konungen och kronprinsen anlände till Oxelösund, där konungen förklarade hamnarbetena invigda. I Nyköping fortsattes högtidligheterna, och dagen därpå avgick festtåget till Eskilstuna, där invigningshögtidligheterna avslutades.

Järnvägens historia efter fullbordandet. I okt. 1877 gjorde de engelska aktieägarna, vilka representerade 4 500 aktier, framställning om att bolaget skulle övertaga järnvägen av entreprenörerna mot rättighet för bolaget att av entreprenadsumman innehålla så stort

belopp, som kunde anses utgöra säkerhet för återstående ofullbordade arbeten. Den 1 jan. 1878 övertog bolaget anläggningen. Med anledning härav tillsattes en verkst. direktör, till vilken befattning grosshandlaren A. LUDV. ÖRSTRÖM i Arboga utsågs på grund av dennes stora personalkänedom i bergslagsorterna och lämplighet att verka för bergslagstrafikens ledande till bolagets bana.

Ordinarie bolagsstämma hölls den 5 juni 1878. Då nu järnvägen blivit öppnad för allmän trafik och ny styrelse följaktligen borde utses, skreds till val av sådan. Till styrelseledamöter utsågos: landshövdingen greve G. LAGERBJELKE, överstelöjtnanten E. RIBBING, bruksägaren E. SEDERHOLM, fabrikören L. F. STÅHLBERG samt hrr G. GOSLETT, MACKAY och THOMSON.

Emellertid började ekonomiska svårigheter göra sig gällande. Inkomsten av trafiken hade under de tre första månaderna uppgått till blott 49 688 kr. 62 öre, vilket mindre förmånliga resultat dock ej var oväntat med tanke på den tryckta affärsställning, som rått för de bolag, av vilka järnvägen huvudsakligen hämtade sin näring, vartill kom, att Oxelösunds hamn ännu ej var färdig. Styrelsen hade därför sett sig nödsakad att begära anstånd med ränta och amortering å obligationslånet, vilket emellertid ej lett till önskat resultat. Då styrelsen ej ville ikläda sig ytterligare ansvar, hade den förfrågat sig hos de engelska aktieägarna, om dessa vore villiga ikläda sig några förbindelser till undvikande av konkurs, men nekande svar hade ingått, varför styrelsen förnyat sin framställning om anstånd. På extra bolagsstämma den 22 aug. 1878 beslöt man uppdraga åt styrelsen att till aktieägarna och andra intresserade utfärda inbjudning att teckna bidrag till reglerande av bolagets skuld, vilken teckning dock skulle anses bindande, först då minst 260 000 kr. tecknats. Dessa teckningar skulle äga förmånsrätt före aktiekapitalet samt gottgöras den ränta, styrelsen kunde finna lämpligt bestämma. Därpå ajournerades stämman till den 23 sept. När denna dag kom, befanns emellertid, att blott 21 330 kr. tecknats, vadan stämman ytterligare ajournerades till den 23 nov., då man beslöt att nettoinkomsten å trafiken skulle tillhandahållas landskontoret i avräkning å bolagets skuld å obligationslånet samt att bolaget skulle ingå till K. M:t med ansökan om ett låneunderstöd å 1 milj. kr.

Ungefär samtidigt härmed meddelade kaptenen C. KORSMAN i Finland, att han var betänkt på att med finska staten uppgöra avtal om regelbunden postförbindelse med Sverige och vid ishinder i Stockholms hamn använda Oxelösund. Han hemställde därför om vissa för-

måner, bl. a. ett kontant bidrag. Styrelsen beslöt att antaga villkoren med undantag av det kontanta bidraget. Förbindelsen kom till stånd, och under hela vintern kunde ångf. »Express» trots den stränga kölden anlöpa Oxelösund. Under år 1879 fördes ytterligare underhandlingar om rysk transitotrafik över Oxelösund, men de ledde ej till önskat resultat.

Följande år, 1880, präglades främst av styrelsens energiska bemödande att öka järnvägens trafik från och till Bergslagen, vilken trafik redan från början insetts böra bliva bolagets främsta uppgift och inkomstkälla.

Även i utlandet började man få blicken öppen för de utmärkta trafikförhållandena i Oxelösunds hamn. Sålunda föreslog direktionen för Köln—Mindenbanan ömsesidiga fraktnedsättningar vid export av svenska järnmalmer till Rhenländerna och Westfalen och import av westfaliska kol över Oxelösund.

Även året 1882 utmärkte sig för ett målmedvetet arbete på bergslagsstrafikens indragande å bolagets järnväg. Sålunda upprättade verkst. direktören en p. m., i vilken han betonade nödvändigheten av att göra Oxelösunds hamn mera känd genom att bereda godsavlastarna så påtagliga fördelar, att de skulle vända sig dit och övergiva sina gamla vägar. »Och dessa fördelar», säger han på sitt temperamentsfulla sätt, »skulle man erbjuda på en gång och ej på gammalt västgötamanér.»

Främst borde förhandlingar inledas med Frövi—Ludvika järnväg och med Köping—Hults järnväg, »då det synes naturligt, att gods till och från de orter, som dessa järnvägar beröra, skulle gå över Oxelösund». Vidare vore det ett »livsvillkor, att banan Valskog—Lindesberg komme till stånd». Först borde dock överenskommelse träffas med Frövi—Ludvika järnväg om samtrafik. »Om vidare ett på rimliga grunder fattat trafikavtal med Köping—Hults järnväg vore möjligt, skulle följderna av överenskommelsen med de järnvägar, som från Valskog och Kolbäck fortsätta uppåt landet, varda, att man kunde till de rederier, som nu förmedla godstransporter från Lübeck, Köpenhamn och Göteborg, via Stockholm till Västmanland, Närke och Dalarna, göra sådana förslag om genomgående frakter, att de därtill måste lyssna, och att allt detta gods omlastades i Oxelösund i stället för att det nu i Stockholm omlastas på Mälarskutor. Vidare måste hamnen vid Oxelösund utvidgas och sådana åtgärder där vidtagas, att bekvämligheter och lättnader kunna trafikanterna beredas.»

Här hade på ett klart och övertygande sätt riktlinjerna för bolagets framtida utveckling uppdragits, och i stort sett kommo de även framdeles att följas.

Följande år tillkännagåvo de engelska aktieägarna sin avsikt att dels bereda ökad trafik å banan genom malmtransport, dels söka träffa överenskommelse med innehavarna av järnvägens obligationer till trygghande av bolagets affärsställning. Under förutsättning av en sådan uppgörelse förklarades, att The Swedish Association (se översikten och Frövi—Ludvika järnväg) inom en summa av 300 000 kr. ville bestrida kostnaderna för nya erforderliga arbeten samt ökad materiell under villkor, att den rullande materiell, som anskaffades, bleve nämnda associations enskilda egendom. Vidare erbjödo de sig att för malmtransport Valskog—Oxelösund betala 11 1/2 öre pr centner under 5 år. Dessa förslag accepterades av styrelsen under vissa villkor. År 1884 träffades överenskommelse med Frövi—Ludvika järnväg om samtrafik, och s. å. utlades bispår från Skogstorps station till Hydevadsån, varigenom järnvägen anknöts med Hjälmarens vattenvägar.

Företagen utredning hade givit vid handen, att stora fördelar skulle vinnas, om godstrafiken avskildes från persontrafiken, varför styrelsen år 1887 fattade beslut i denna riktning. Lättare lokomotiv skulle för detta ändamål anskaffas, varjämte en del ändringar skulle företagas å personvagnarna.

Med Grängesbergs gruvaktiebolag slöts år 1889 överenskommelse om en årlig befraktning av 100 000 ton järnmalm, i samband varmed nya kajer vid Oxelösund uppfördes, nya kranar anskaffades samt förrådet av rullande materiell utökades. Malmtrafiken utvecklades jämnt och stadigt, och redan följande år bestämdes malmmängden till 120 000 ton.

Ett för bolagets ekonomi synnerligen betydelsefullt beslut fattades vid bolagsstämman år 1892. Bolagets obligationsskuld utgjorde vid denna tid i obligationer, löpande med 5 1/2 % ränta, 5 896 000 kr. och i förfallna, oguldna räntekuponger 2 593 800 kr., eller tillsammans 8 489 800 kr. Styrelsen bemyndigades nu att med ett nytt lånekonsortium uppgöra sådant avtal, att samtliga utelöpande 5 1/2 % obligationer kunde utlottas och inlösas innan utgången av juni månad 1893 samt att i likvid skulle lämnas nya räntebärande obligationer till gäldande av hela det äldre lånet jämte förfallen ogulden ränta, till sammanlagt belopp, som icke finge överstiga 8 milj. kr., och med högst 5 % ränta. Såsom säkerhet skulle inteckning i järnvägen lämnas.

Trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösund, som redan vid 1897 års bolagsstämma representerade en överväldigande aktiemajoritet i järnvägen, övertog år 1900 hela förvaltningen. Härigenom upphörde järnvägen som en helhet för sig, men ingalunda densammas stora uppgift att vara ett betydelsefullt led i en av rikets mäktigaste export- och importrörelser.

Banbyggnaden. Oxelösundsbanan belades från början med järnräls, vägande omkr. 28 kg/m., och 8 1/2 fots långa sliprar. I slutet av 1880-talet hade denna järnräls utbytt mot räls av stål med samma vikt, varjämte de kortare sliprarna utbytt mot sådana av 9 fots längd. I samma mån som malmtransporten å banan ökades, blev det emellertid nödvändigt att anskaffa tyngre lokomotiv och kraftigare vagnar, varför även banans överbyggnad måste förstärkas. För den skull blev den gamla rälsen utbytt mot ny sådan av 41 kg/m. Detta arbete, som påbörjats 1898, var å hela bankomplexet slutfört år 1908.

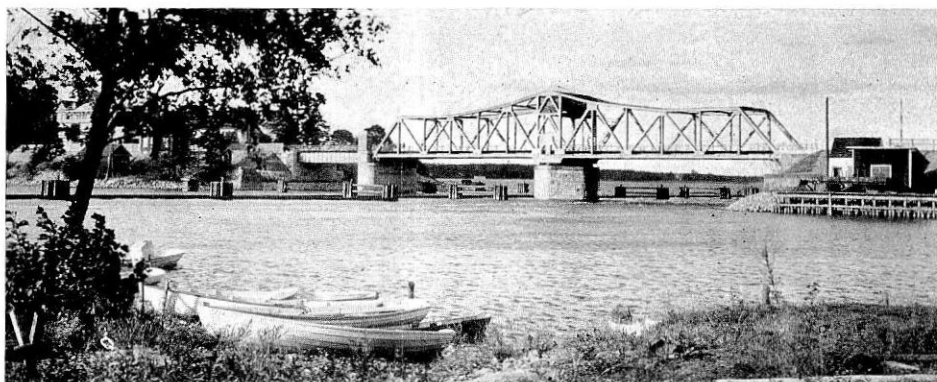
Ett flertal stationshus ha ny- eller tillbyggt, alla bangårdsmaskinerier såsom vändskivor, vagnvågar och vattenstationer ha ombyggt efter moderna principer, och alla broöverbyggnader utbytt mot nya sådana för 18 tons belastning och 90 km. hastighet. Alla bangårdar äro numera försedda med växel- och signalsäkerhetsanläggningar, och alla vaktstugor hava telefonförbindelse med stationerna.

Ett betydande arbete är den nya Kviksundsbron, den största svängbron i Norden. Den är utförd i två rörliga spann om vardera 38 m. samt ett fast spann om 18 m. Samtidigt har Kviksunds bangård höjts med 3 m. för att bereda behöfligt utrymme mellan bron och vattenytan för mindre bogserbåtar och pråmar. Detta arbete utfördes åren 1924—1925.

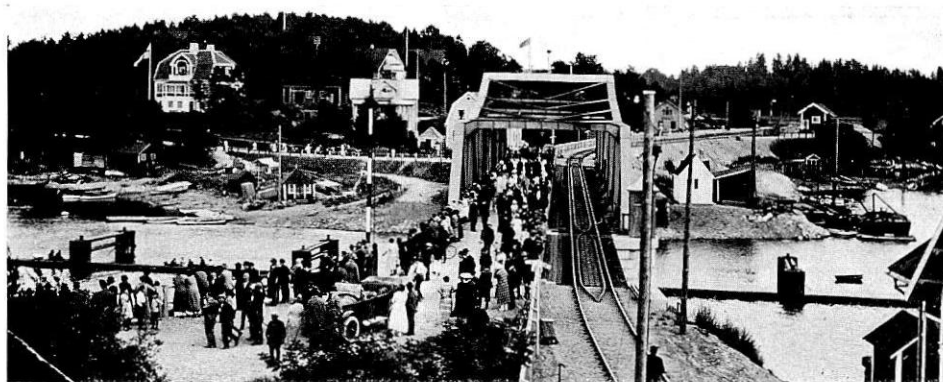
* * *

Kastar man en återblick på utvecklingen, skall man finna, att denna kan uppdelas i fem ganska naturligt avrundade perioder.

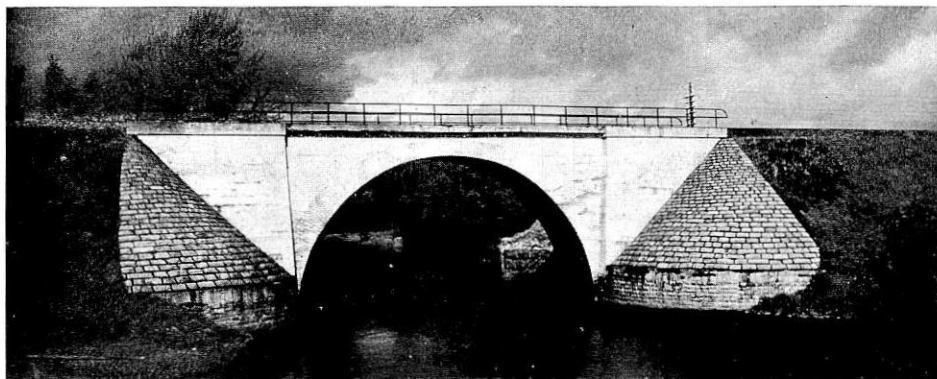
Den första perioden började omkr. år 1860 och sträckte sig fram till organisationsåren 1872 och 1873. Detta var förarbetenas tidskede. Tanken på järnvägen väcktes till liv främst på grund av den planlagda Bergslags—Vänernförbindelsens slopande men naturligtvis även av den sörmländska befolkningens naturliga längtan efter en för näringslivets förkovran och invånarnas bekvämlighet nödvändig kommunikationsled. Medvetandet om att man vid den sörmländska kusten



Svängbron över Mälaren vid Kvicksund, kombinerad för såväl järnvägs- som landsvägstrafik.



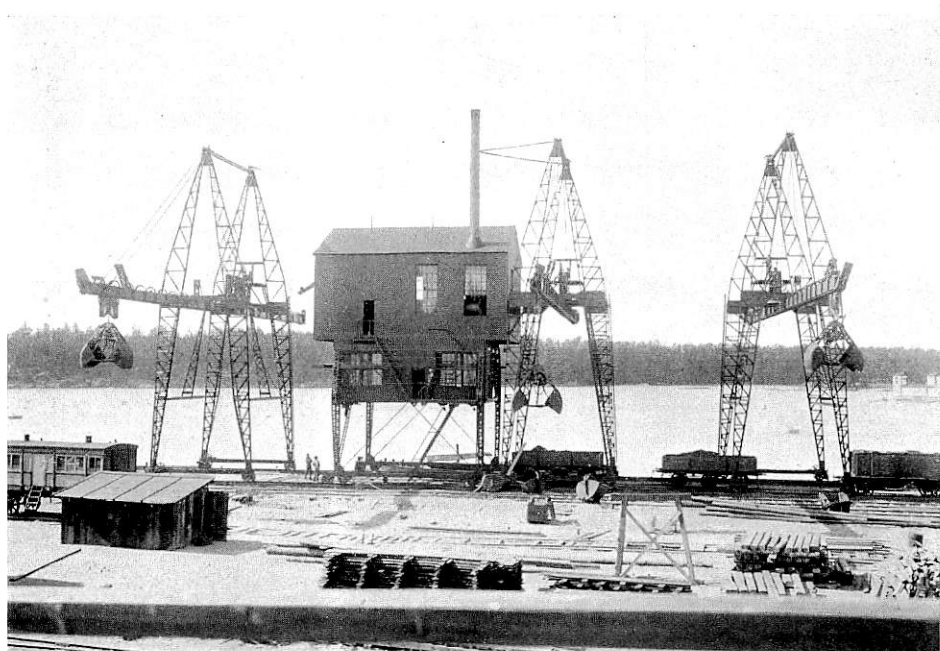
Bron över Kvicksund, se ovan.



F. L. J., bron över Storån.



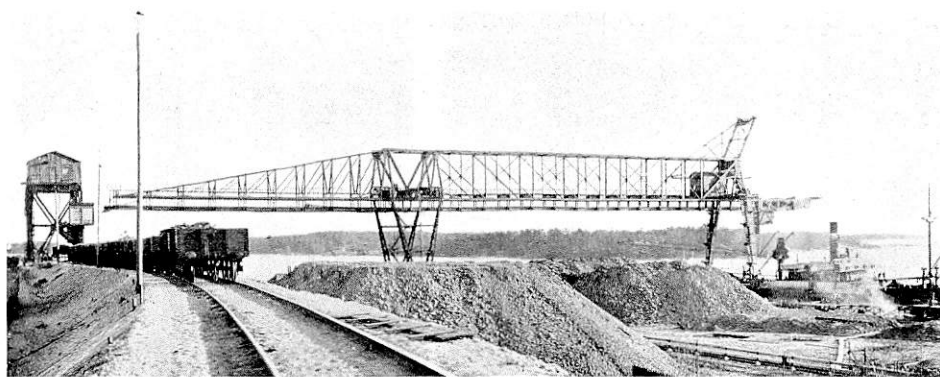
Oxelösunds hamn.



Kranen för stenkolslossning i Oxelösund.



Oxelösund, de äldre kajerna för malmlastning.



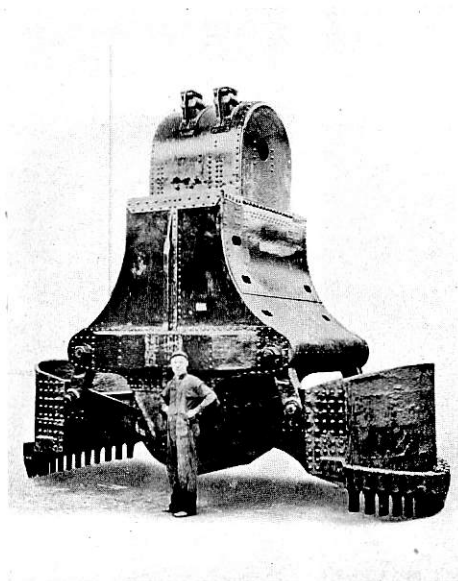
Oxelösund, brokran för malmlastning. Kapacitet 500 ton i timmen.



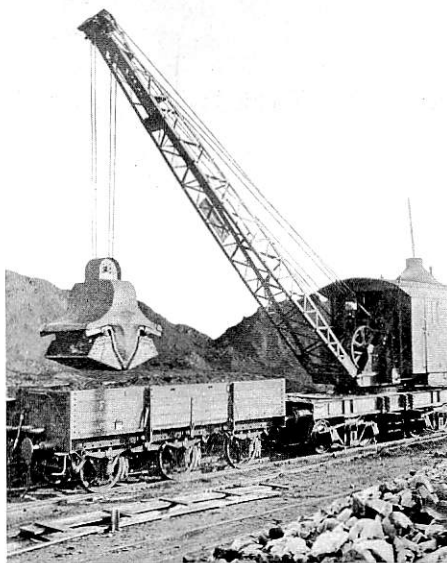
Oxelösund, vagnvändare för malmlossning. Kapacitet omkr. 500 ton i timmen.



Oxelösundsisbrytaren »Simson».



Oxelösund, gripskopa för malmlastning.



Lokomotivkran för malmlastning och -lossning.

ägde betingelser för erhållandet av en av hela Östersjökustens bästa hamnar, dit export och import i stor utsträckning borde kunna dragas, verkade i hög grad eggande och sporrande på det framväxande järnvägsintresset och visade sig slutligen i stånd att nedslå alla betänkligheter. Svårigheter mötte, men det en gång till fullt liv väckta intresset lät sig nu ej hejdas av motgångarna. En dag stodo alla befolkningens lager i de trakter, järnvägen skulle beröra, eniga och genomträngda av den tanken, att nu måste järnvägen komma till stånd.

Så vidtog en ny period, inledd med de år 1872 hos K. M:t begärda koncessionerna å järnvägsbyggnaden och inbjudan till aktieteckning i företaget. Denna underlättades givetvis i högsta grad därigenom att ett stort engelskt kapital, förut intresserat i den för samarbete med Oxelösundsbanan predestinerade Frövi—Ludvikabanan, genast inkastades i företaget. Det blev således blott ungefär en fjärdedel av hela aktiekapitalet, som måste tecknas av kommuner och enskilda. Efter en kraftig upplysningsverksamhet i tal och skrift var även den behövlige aktiesumman på några månader tecknad, vilken tillsammans med ett till enahanda belopp uppgående obligationslån lade den ekonomiska grunden för järnvägens anläggning. Så vidtog järnvägsbyggandets arbetsfyllda tid. Utan överdrift torde kunna påstås, att detta maktpåliggande och erfarenhet krävande arbete näppeligen kunnat läggas i säkrare händer än de engelska entreprenörernas. Dessa voro vana vid stora mått i alla företag och besutto en vidsynthet och en förståelse för rent svenska synpunkter och utvecklingsmöjligheter, som förefaller förvånande hos utländska män. De sågo från början allt i stort utan att ge sig in i småaktigt och snålt räknande, blott med den föresatsen, att här skulle byggas stabilt och med hänsyn till stora framtida utvecklingsmöjligheter.

När så entreprenörerna efter ett i allo gott samförstånd med bolagets styrelse och med gott medvetande om väl förrättat värv år 1878 överlämnade järnvägen till bolaget, inträdde för detta dess tredje och i flera avseenden strävsammaste period. Detta tidsskede kännetecknades först och främst av styrelsens och trafikledningens ihärdiga bemödanden att å banan indraga den stora och efterlängtade bergslags- trafik. I detta syfte ingingos fraktavtal med flera av Bergslagens största exportfirmor liksom även samtrafiksöverenskommelser med denna bergslag berörande järnvägar. Ett ständigt utökande av järnvägens materiell och ett oavlåtligt arbete på utvidgning av hamnen vid Oxelösund fyllde styrelsens tankar under denna tid. Särskilt var

nämnda hamn bolagets hjärtesak, ty på densammas förmåga att emottaga den alltmera ökade importen och expediera den likaledes oavbrutet allt starkare tillströmmande exportkvantiteten berodde ju i stort sett järnvägens framtid.

Och allt detta organisations- och nybyggnadsarbete, all denna oavlätliga materialanskaffning utfördes under tryckande ekonomiska bekymmer, som ofta tvingade styrelsen till utvecklingen hämmande inskränkningar i nödiga befunna åtgärder. Tryckta konjunkturer för de industrier, av vilka järnvägen främst är beroende, förvärrade situationen och vid ett tillfälle diskuterade man på allvar frågan om konkurs eller järnvägens avstående till staten.

Under denna de ekonomiska trångmålens tid syntes aktieägarnas förtroende till järnvägens framtid på väg att försvinna. Nyköpings stad försålde sålunda år 1891 sina aktier i bolaget för det låga priset av 18 kr. pr aktie, och förvånande kan det då ej förefalla, att enskilda smärre aktieägare lämnade ifrån sig sina aktier till ett pris av 1 à 2 kr. Ja, det berättas t. o. m., att en del aktieägare rent av skänkte bort sina aktier i ängslan att aktieinnehavet skulle kunna för ägaren medföra farliga ekonomiska konsekvenser.

Denna ekonomiska kris syntes emellertid omsider vilja giva med sig. Förhållandet mellan bolagets inkomster och utgifter började mer och mer, tack vare en alltjämt utvidgad malmtrafik, utjämnas till det bättre, och då år 1892 bolagets svävande skuld konsoliderades genom det gamla obligationslånets koivertering till ett nytt 5 % lån med mindre betungande återbetalningsvillkor, syntes järnvägens ekonomiska ställning äntligen betryggad. En ny period, den fjärde, vidtog, karaktäriserad av en modigare och mera förhoppningsfull syn på framtiden, av omfattande och dyrbara moderniserade anordningar, nybyggnader och materialanskaffningar samt betydelsefulla trafikavtal med stora företag, allt ägnat att göra bolaget skickat för dess stora framtida utveckling.

Och så äro vi framme vid det nya seklets början, då den femte perioden inträdde genom järnvägens övertagande av Trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösund.

Oxelösunds hamn.

Såsom i historiken över Oxelösund—Flen—Västmanlands järnväg omtalats, var huvudmotivet för byggandet av denna järnväg behovet

att erhålla en god förbindelse mellan Bergslagen och havet. Då hela företagets utveckling ytterst var beroende på lossnings- och lastningsmöjligheterna i Oxelösund, var det självklart, att de största ansträngningar skulle nedläggas på hamnens utbyggande till största möjliga kapacitet. När järnvägen var färdigbyggd, blev också denna angelägenhet bolagets nästa omsorg.

Första gången hamnens användning på det område, som skulle bliva densammans huvuduppgift, omtalas i handlingarna är år 1878, då järnvägsbolagets engelska intressenter till styrelsen anmälde, att de ämnade göra ett försök att frakta malm från Klotenverken på bolagets järnväg till Oxelösund för vidare befordran till England samt att de för sådant ändamål vore betänkta på att sända ett fartyg från England med kol. Även på andra håll i utlandet började man snart få blicken öppen för de utmärkta trafikförhållanden, som denna hamn på grund av sitt läge och sina naturliga förutsättningar i övrigt erbjöd för import och export, och såsom förut nämnts framkom bl. a. förslag från direktionen för Köln—Mindenbanan om vidtagande av vissa åtgärder i syfte att åstadkomma en export av svenska järnmalmer till Rhenländerna och Westfalen samt import av westfaliska kol över Oxelösund.

Förhållandena utvecklade sig i hastigt tempo, och inom kort var importen i gång från England, Tyskland, Ryssland och Norge, medan exporten huvudsakligen hade sina vägar på England, Frankrike, Holland och Tyskland.

Klotenverken erhöilo vid Oxelösund mark till byggande av kontor, bostad för inspektor och brädgårdsföreståndare, och Grängesbergs gruvaktiebolag garanterades möjlighet att årligen frakta 100 000 ton malm. Helt naturligt måste denna stora expansion kräva utvidgningar av hamn och kajer, uppmuddringar samt betydande nya spårutläggningar.

I samband med järnvägsbyggnaden hade endast en enklare träkaj anlagts, där nuvarande kaj nr 3 har sin plats. Denna visade sig emellertid snart nog otillfredsställande, varför kajerna nr 1 och 2 utbyggdes, när trävaruskeppningen från Klotens bruk tog sin början. Då vattendjupet vid dessa kajer icke utgjorde mera än 2,58 m., blev det snart nog nödvändigt att bygga nya kajer vid djupare vatten. Sålunda ombyggdes kajen nr 3 med sten till ett vattendjup, varierande från 2,58 till 5,94 m. År 1889 byggdes den 85 m. långa kajen nr 7 med ett vattendjup av 5,94 m. och år 1894 kaj nr 8 till en längd av 101 m. och med 7,42 m. vattendjup. År 1901 blevo de 243 m. långa kajerna nr 4, 5 och 6 färdiga med 7,42 m. vattendjup. Medan dessa kajanläggningar pågingo, ut-

sprängdes även det innanför liggande berget för beredande av upplagsplatser för malmen, järnvägsspår anlades och erforderliga ångkranar för lastning och lossning av gods till och från fartyg uppfördes. Samtidigt anskaffades och uppmonterades på kaj nr 4 de tre amerikanska kollossningsmaskinerna, vilka fortfarande äro i full användning men numera elektrifierade liksom alla övriga lastkranar i Oxelösund. Samma år uppsattes å kaj nr 6 en fast kran med 20 tons lyftkraft. Det dröjde dock icke länge, förrän även dessa anläggningar visade sig otillräckliga för den trafik, hamnen hade att avverka, och en ny, 124 m. lång kaj, med 7,42 m. vattendjup, nr 9, påbörjades och fullbordades år 1906.

År 1907 utfördes det s. k. »höga spåret», 772 m. långt och avsett för lossning av malm från bottentippande vagnar. Å kaj nr 9 utlades 520 m. nya spår. Ett större varumagasin av armerad betong uppfördes i tre våningar, och till detsamma anlades ett 320 m. långt uppställnings-spår. Genom dessa betydande spår-anläggningar ökades hamnområdets upplagskapacitet med omkr. 500 000 ton.

År 1914 tillkom Oxelösunds järnverksaktiebolag, som hit förlade sin betydande tillverkning av tackjärn samt av koks med biprodukter. Järnvägsbolaget anlade nödiga förbindelsespår mellan Oxelösunds järnvägsstation och järnverkets område och förband sig att för all framtid ombesörja transporter på dessa förbindelsespår, ävensom att sörja för isbrytningen för järnverkets hamn.

Den snabbt växande malmtrafiken gjorde behovet av ökade upplagsplatser alltmera gällande, och man beslöt att utföra en ny större kajbyggnad med stora upplagsmöjligheter, huvudsakligen avsedd för Grängesbergsbolagets egna malmsorter. Sålunda tillkommo år 1916 den 175 m. långa kajen nr 10 med 8,0 m. vattendjup, det omkr. 22 000 kvm. stora upplagsplanet och 1 734 m. nya spår.

Men anläggningarna visade sig icke ens nu kunna helt tillfredsställa de stegrade trafikmängdernas krav. Tätt återkommande arbetstvister talade också sitt tydliga språk om betydelsen av att, så långt sig göra lät, söka undgå beroendet av levande arbetskraft. Under inflytande härav tillkom år 1920 beslutet om anläggningen av en verklig jätteanordning på kaj nr 10 för utlastning av malm från vagn över upplag till fartyg. Denna anordning består av två huvuddelar: dels den på en höjd av 12,40 m. över vattenytan uppställda vagnvändaren med sina tillfarts- och uppställningsspår samt den tillhörande transportvagnen, dels en utefter hela upplaget rörlig brokran med transportvagn. Den lastade malmvagnen tömmer här sitt innehåll direkt i den elektriskt drivna vagnen,

vilken i sin ordning lossar malmen utefter upplaget. Med denna kran och transportvagn, som överspänner hela det 175 m. långa och 125 m. breda upplagsplanet, omflyttas malmen till upplag eller direkt i båt eller också från upplag till båt. Genom dessa anordningar, som alla äro elektriskt drivna, kan från vagn till upplag eller båt utlossas en kvantitet av 400 à 500 ton malm pr timme. Med en personalservis på 7 man kan sålunda numera ett 3 000 tons fartyg erhålla full last på cirka 8 timmar. Den levande arbetskraften har genom den beskrivna lossnings- och lastningsanordningen reducerats från omkr. 400 (tidvis 600) till omkr. 150 man. Anläggningen, som är en av de största i sitt slag i världen, har levererats av The Brown Hoisting Machinery Company och togs i bruk hösten år 1922.

För att erhålla nödig drivkraft för hamnens maskinella anläggningar anlades en omkr. 60 km. lång högspänningsledning från transformatorstationen vid Sköldinge.

Den totala längden av de i Oxelösund utförda kajbyggnaderna utgör 1 150 m., av hamn- och kajspåren omkr. 11 800 m., av bangårdsspåren omkr. 4 800 m. Byggnadskostnaden uppgår för kajerna till 1 600 000 kr., för spåranordningar och dylikt till 200 000 kr., för husbyggnader för hamntrafiken till 110 000 kr., för lastnings- och lossningsanordningar med undantag av den stora krananläggningen till 460 000 kr., för fyrbelysningar och diverse till 15 000 kr. samt för maskinella lossningsanordningar vid kaj nr 10 till 3 500 000 kr., summa 5 885 000 kr.

I den mån exporten och hamntrafiken ökades, blev det också nödvändigt att ordna med bostadsförhållandena. För detta ändamål lät bolaget 1897 upprätta en stadsplan, vars gatuanläggningar hittills ha krävt en kostnad av c:a 365 000 kr. För ordnandet av vattenledningsfrågan måste, då intet vatten stod att få inom området, en 13 km. lång ledning byggas från Bränn-Ekeby. År 1905 fortsattes huvudledningen till Väderbrunn och är nu 20 km. lång. Samtidigt med vattenledning ha också avloppsledningar nedlagts i alla gator, betingande en anläggningskostnad av inalles 600 000 kr.

Av den fordom mycket obetydliga lotsstationen vid Oxelösund har så vuxit fram ett livaktigt, välordnat municipalsamhälle med omkr. 3 000 inv., allt en följd av hamnanläggningen och den över densamma förmedlade trafiken.

Styrelser och chefer år 1926.

Trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösund.

Styrelse.

PHILIPSON, S. I. W., vice häradshövding, *ordförande*,
 BESKOW, K. J., generaldirektör, *statens ombud*,
 DILLNER, K. A. G., kommerseråd, *verkst. direktör*,
 FRISELL, E., direktör,
 FRÄNCKEL, C., direktör,
 HELLNER, J., f. d. justitieråd, *vice ordförande*,
 MANNHEIMER, H., bankdirektör,
 KREUGER, I., ingenjör,
 RYDBECK, J. O. E., bankdirektör.

Trafikchef.

JOHNSON, J. 1908—

Bandirektör.

ANDERSSON, K. L. 1906—

Maskindirektör.

JOHNSON, H. O. 1911—

Trafikdirektör.

KOCK, P. 1922—

Stuveriföreståndare (hamn- och stuveriavdelningen).

SOHLBERG, G., kapten 1910—

Örebro—Köpings järnväg.

Styrelse.

HAMILTON, H., greve, f. d. landshövding, *ordförande*,
 PHILIPSON, W., vice häradshövding, *vice ordförande*,
 DILLNER, G., kommerseråd, *verkst. direktör*,
 FRISELL, E., direktör,
 FRÄNCKEL, C., direktör,
 RYDBECK, O., bankdirektör,
 MANNHEIMER, H., bankdirektör,
 MURRAY, W., landshövding, *statens ombud*.

Frövi—Ludvika järnväg.

Styrelse.

Se ovan under Trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösund.

Oxelösund—Flen—Västmanlands järnväg.

Styrelse.

HAMILTON, H., greve, f. d. landshövding, *ordförande*,
 PHILIPSON, W., vice häradshövding, *vice ordförande*,
 DILLNER, G., kommerseråd, *verkst. direktör*,
 FRISELL, E., direktör,

FRÄNCKEL, C., direktör,
MANNHEIMER, H., bankdirektör,
RYDBECK, O., bankdirektör.

Förutvarande styrelseordförande och chefer.

Trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösund.

Ordförande.

THEMPTANDER, O. R., landshövding.....	1896—1897
LILJEVALCH, C. F., grosshandlare	1897—1898
LANGENSKIÖLD, K., frih.....	1898—1901
GEIJER, G., generalmajor.....	1901—1904
SVEDELIUS, AX. G., landshövding	1904—1917
KJELLBERG, J. C:SON, bankdirektör.....	1917—1921

Verkställande direktörer.

THEMPTANDER, O. R., landshövding.....	1896—1897
THAM, V., brukspatron.....	1897—1909
FRISELL, E., direktör.....	1909—1916

Trafikchef.

VON KRUSENSTJERNA, F. S., löjtnant.....	1900—1908
---	-----------

Bandirektör.

LARSON, C. L. O.	1902—1906
-----------------------	-----------

Maskindirektör.

BETTS, S.....	1902—1911
---------------	-----------

Trafikdirektörer.

HOLMBERG, H. G.	1902—1907
BLOMBERG, E. O. F.....	1907—1921

Örebro—Köpings järnväg
(före 1897 Köping—Hults järnväg).

Ordförande.

VON ROSEN, A. E., greve (interimsstyrelsen).....	1852
WÆRN, C. F. j:r, grosshandlare	1852—1858
VON HOFSTEN, S. E., brukspatron.....	1858—1867
VON ROSEN, A. E., greve.....	1867—1869
LEIJONHJELM, C. G., frih., kammarherre.....	1869—1876
WÆRN, C. F. j:r, president	1876—1897
SVEDELIUS, A. G., landshövding.....	1897—1923

Verkställande direktörer.

VON ROSEN, A. E., greve (residerande direktör)	1855
VON HOFSTEN, S. E., brukspatron (residerande direktör)	1855—1856
MILLAR, G., Esq.	1856—1857
VON HOFSTEN, S. E., brukspatron	1857—1858
AGRELIUS, M.....	1858—1900

Trafikchefer.

AGRELIUS, M.....	1860—1873
VON KRUSENSTJERNA, F.....	1873—1908

Frövi—Ludvika järnväg.

Styresmän.

STANLEY, W., ingenjör.....	1871—1875
GOSLETT, G.....	1875—1879
JOHNSON, J.....	1879—1916

Trafikchefer.

STANLEY, W., ingenjör.....	1871—1875
RAPPE, C. A., frih.....	1875—1876
GOSLETT, G.....	1876
TAUBE, AD.....	1876—1879
JOHNSON, J.....	1879—1900
VON KRUSENSTJERNA, F. S., löjtnant.....	1900—1908

Oxelösund—Flen—Västmanlands järnväg.

Ordförande.

LAGERBJELKE, G., greve, landshövding.....	1873—1894
THEMPTANDER, O. R., landshövding.....	1895—1896
LANGENSKIÖLD, K., frih.....	1897—1900
GEIJER, G., generalmajor.....	1901—1918
KJELLBERG, J. C:SON, bankdirektör.....	1919—1920
PHILIPSON, W., vice häradshövding.....	1921—1922

Verkställande direktörer.

ÖRSTRÖM, A. L., grosshandlare.....	1878—1882
INDEBETOU, G.....	1883—1900
THAM, V., direktör.....	1900—1909
FRISELL, E., direktör.....	1909—1916

Trafikchefer.

MURRAY, A., major.....	1875—1892
VON KRUSENSTJERNA, F. S., löjtnant.....	1892—1908

Oxelösund—Flen—Västmanlands järnväg, linjerna Oxelösund—Rekarne, 114 km., Rekarne—Kolbäck, 18 km., Rekarne—Valskog, 24 km.

Oxelösund är beläget i Nyköpings skärgård och bekant för sin järnvägen tillhöriga, storartade, isfria hamn och för sin utskeppning av järnmalm. Platsen anlöpes av Götakanalbåtarna.

Från Oxelösund går banan till *Stjärnholms* station och fortsätter genom omväxlande skogstrakter och slättbygd till en vik av Östersjön, kallad Stadsfjärden, vid vilken *Nyköping* är beläget i en av vårt lands äldsta bygder och med det gamla slottet Nyköpingshus som förnämsta sevärdhet. Från Nyköpings station fortsätter linjen till *Nyköpings Central*, föreningsstation med statsbanan. Över ett relativt lågt och öppet land uppnår banan därefter *Larslunds* och *Stig-*



Greve A. E. VON ROSEN,
överstelöjtnant.



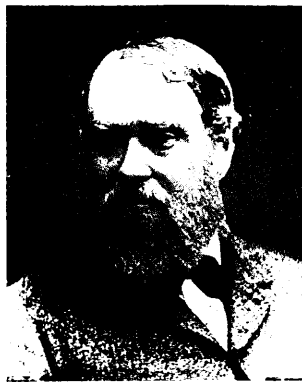
Sir J. RENNIE,
ingenjör.



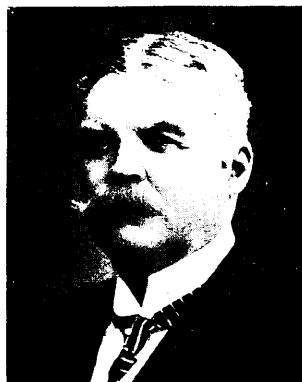
W. HARTRIDGE,
direktör.



W. STANLEY,
ingenjör.



G. GOSLETT,
direktör.



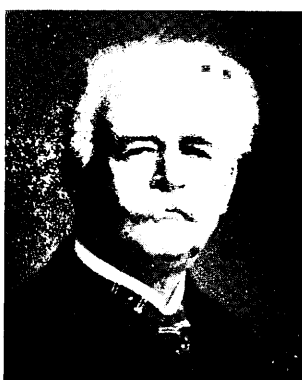
G. GEIJER,
generalmajor.



A. G. SVEDELIUS,
landshövding.



J. KJELLBERG,
bankdirektör.



Greve H. HAMILTON,
f. d. landshövding.



S. I. W. PHILIPSON,
vice häradshövding.



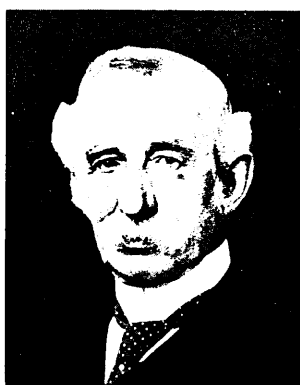
V. THAM,
direktör.



E. FRIELL,
direktör.



K. A. G. DILLNER,
kommerseråd.



J. JOHNSON,
direktör.



M. AGRELIUS,
direktör.



A. L. ÖRSTRÖM,
grosshandlare.



G. INDEBETOU,
direktör.



Frih. C. A. RAPPE,
trafikchef.



A. TAUBE,
trafikchef.



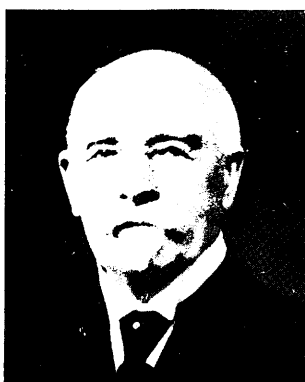
A. MURRAY,
trafikchef.



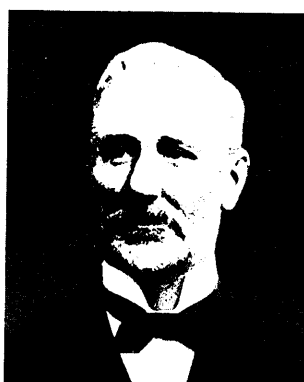
F. VON KRUSENSTJERNA,
trafikchef.



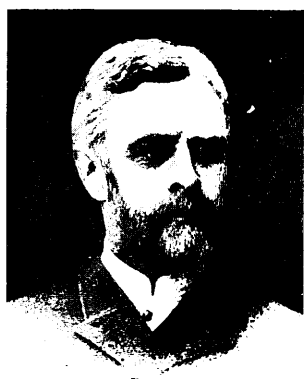
J. JOHNSON,
trafikchef.



C. L. O. LARSON,
bandirektör.



S. BETTS,
maskindirektör.



H. G. HOLMBERG,
trafikdirektör.



E. O. F. BLOMBERG,
trafikdirektör.



K. L. ANDERSSON,
bandirektör.



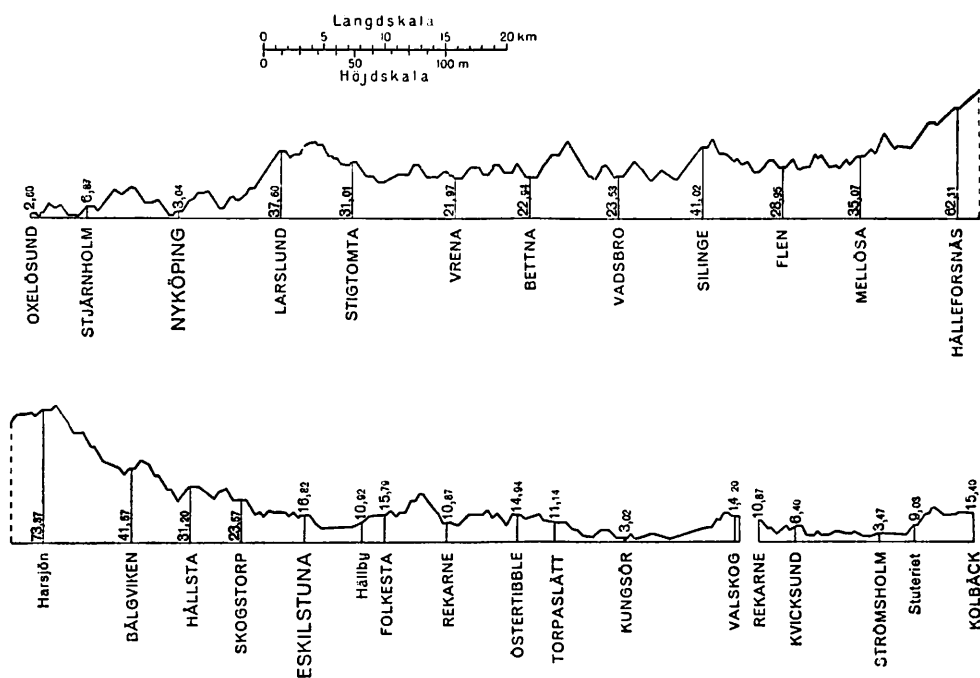
H. O. JOHNSON,
maskindirektör.



P. KOCK,
trafikdirektör.



G. SOHLBERG,
stuveriföreståndare.



nom vilken banan är framdragen strax före *Hällsta* station. Trakten har många fasta fornlämningar och den vid banan belägna Husby-Rekarne kyrka har medeltida målningar. Banan övergår Hyndevadsån på det smalaste stället, där ån bildar en kraftig fors, och uppnår *Skogstorps* station, vilken är omlastningsstation för Hjälmaretrafiken. Ett 1,5 km. långt sidospår leder från stationen till hamnen ovanför den här anlagda regleringsdammen. Flera industriella anläggningar finnas, såsom Skogstorps valsverk, järnmanufakturverk, ångsåg m. m. Under bronsåldern, då sjöfarande utan svårigheter kunde från Mälaren, ja, ända från Östersjön, nå hit upp, torde platsen ha haft en livlig samfärdsel och varit en betydande ort.

Från Skogstorp följer banan åns västra strand, och snart antyda talrika villor närheten av en större stad, varefter banan ingår på *Eskilstuna Centralstation*, föreningsstation med Norra Södermanlands järnväg. Den förutvarande gamla stationen har ombyggts och är nu fullt modern. Eskilstuna är Södermanlands största och en av landets mera betydande industristäder och känd långt utanför landet för de berömda Eskilstunasmidena.

Från Eskilstuna C. går linjen förbi *Hällby* och *Folkesta* stationer till *Rekarne* station, där banan delar sig i två linjer, av vilka den ena går över det natursköna Kvicksund, livligt frekventerad sommarort, till *Strömsholms* och *Kolbäcks* stationer, den sistnämnda föreningsstation med Stockholm—Västerås—Bergslagens järnvägar. Bron vid Kvicksund nybyggdes 1925 och är Skandinaviens största svängbro för kombinerad järnvägs- och landsvägstrafik. Vid Strömsholms station ligger det berömda stuteriet.

Den andra järnvägslinjen framgår förbi *Kungsörs* station i köpingen med



samma namn. Den har ett vackert och fördelaktigt läge vid Arbogaåns utlopp i Mälaren. Flera icke obetydliga industrier finnas på platsen. Vid *Valskogs* station förenar sig linjen med Örebro—Köpings järnväg.

Den sammanhängande linjen Oxelösund—Ludvika har en viktig uppgift att transportera järnmalm från mellersta Sveriges gruvfält till Oxelösund. Direkta personvagnar framförs mellan Stockholm och Eskilstuna över Kolbäck.

Örebro—Köpings järnväg (Köping—Vanneboda—Frövi), 46 km. Från *Köping*, föreningsstation med Stockholm—Västerås—Bergslagens järnvägar och stad med livlig industri, går banan till *Valskogs* station, ändpunkt för den västra grenen av Oxelösund—Flen—Västmanlands järnväg. Järnvägen fortsätter över slätten till Arbogaåns dalgång med horisonten begränsad av en skogklädd bergssträcka samt vidare till *Arboga*,

vackert belägen vid Arbogaån. Under medeltiden en betydande handelsstad och nu en minnesrik, historisk plats, erbjuder staden, som fortfarande har en del gamla byggnader, mycket av intresse för den resande. Från stationen fortsätter linjen förbi staden till *Jädersbruk* med gammalt järnbruk, varefter den avlägsnar sig från Arbogaån med den skarpt begränsade skogshöjden i söder, en av Mälardalens många förkastningslinjer, och uppnår *Alsängs* station. Därefter följer *Fellingsbro* station i det betydande samhället med samma namn. Flera industriella anläggningar finnas här såsom gjuteri och mek. verkstad m. m., ävensom: folkhögskola. Banan går nu in i jämn skogsmark till *Ullersätters* station. Nästa station är *Vanneboda*, föreningsstation med Frövi—Ludvika järnväg.

Härifrån fortsätter linjen till *Frövi*, föreningsstation med statsbanan Krylbo—Örebro. Direkta vagnar framförs mellan Stockholm och Örebro över Köping och Frövi.

Frövi—Ludvika järnväg, 98 km., är en av Västmanlands vackraste linjer och går igenom bergslagsbygder med stundom storartade landskapstaylor, varjämte de många industriella anläggningarna i banans närhet giva en färd å den samma ytterligare intresse.

Från *Vanneboda* stiger banan längs en rullstensås genom barrskog och följer därefter *Vedevågssjön* över odlad mark. Vid *Vedevågs* station ligger *Vedevågs* bruk, där finns smide i stor skala förr bedrevs, numera känt för sina fabrikat av handredskap, färger och fernissor. Även tegelbruk finnes å platsen. Banan stiger därefter genom en dalgång av hagmark och odlingar, vilken öppnar sig med en tilltalande utsikt över *Lindesjön* och densamma omgivning. På en vacker bro över *Storån* mellan *Lindesjön* och *Dalkarlshyttans* stora masugnar, dit sidospår leder, går färden vidare till *Lindesbergs* station i *Lindesbergs* stad, som har

medeltida anor och är belägen i en mycket naturskön bergslagsstrakt med utsikt över den kringliggande nejden och omgiven av rätt betydande höjder.

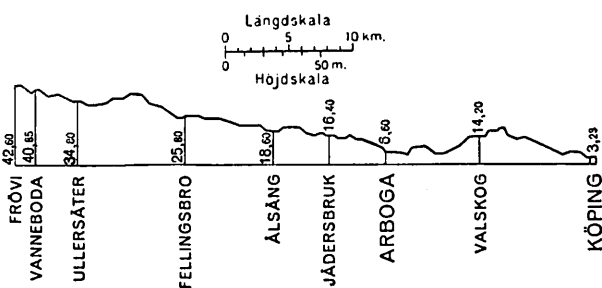
Från Lindesberg följer järnvägen Storåns slingrande strand, vid vilken åtskilliga

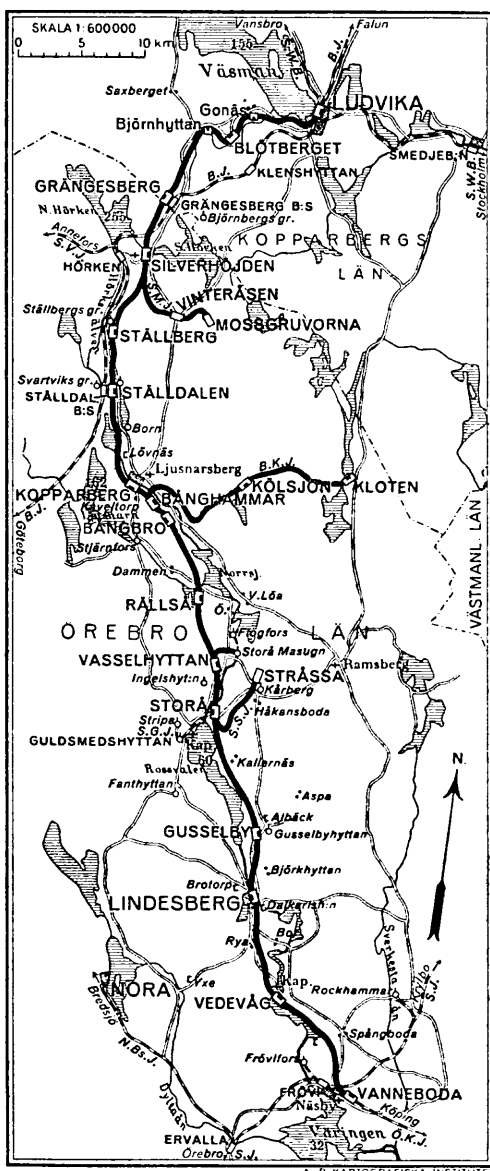
vackra villor äro belägna, samt passerar sjön Rosssvalen och *Gusselby* station nära *Gusselhyttans* masugn. Nu vidtager ånyo en anslående bergslagsnatur, och färden utmed den långa sjön Rosssvalen, omgiven av vida höjder och åsar med röda gårdar, åkrar och färgrika ängar, är en av linjens glansstycken. Utsikten över det 2 km. breda vattnet omfattar *Guldsmedshyttan* och de många byggningarna på denna plats. Vid Rosssvalens norra ände ligger *Storå* station i ett särdeles vackert läge vid den liknämnda åns utlopp i sjön samt i stor bergslagsbygd, rik på järn-, silver- och kopparmalmsfyndigheter, bland vilka *Stripa* och *Stråssa* gruvfält äro de förnämsta. Från *Storå* utgår *Storå—Guldsmedshyttans* järnväg, 4 km., och *Stråssa—Storå* järnväg, 7,4 km.

Bergslagsnaturen med leende nejder, björkhagar och av skog täckta berg fortsätter upp genom *Svartåns* dalgång, varefter en bördig slätt vidtager och *Vasselhyttans* station passeras. Därifrån stiger banan genom en skogig dalgång och slingrar sig i många kurvor till *Rällså* station. Trakten har typisk bergslagsnatur. Banan följer därefter den stora *Bångbrodalen* med härlig utsikt över dalgången. Nästa station är *Bångbro*, belägen i storslagen natur. I dalen nedanför stationen ligger det stora *Bångbro* järnverk med masugnar, bessemerverk, gjuteri, mek. verkstad m. m. Banan fortsätter genom skogen till *Bånghammar*, föreningsstation för *Bånghammar—Klotens* järnväg, 22 km. lång, som med skarpa stigningar och kurvor går genom vild och sevärd natur.

Snart vittna gruvhus, anrikningsverk och slagghögar om huvudorten inom detta bergslagsområde, *Kopparberg*, belägen i en härlig trakt med åldriga minnesmärken. Här är förlagd en underavdelning av trafikkomplexets järnvägsförvaltning med byråer och bostadshus, vilka genom sin storlek och sitt tilltalande läge draga uppmärksamheten till sig, ävensom reparationsverkstad. *Kopparberg* är köping med livlig rörelse och flera fabriker. Ett 30-tal gruvor finnas inom socknen.

Järnvägen fortsätter i *Hörksälvens* ganska tätt bebyggda dalgång. Övergången av älven sker vid den vackra *Olovssjöns* östra strand, medan Bergslager-nas järnvägar framgå å den västra. *Ställdalen* är en av dalgångens vackraste platser. Nära stationen ligga gruvor, masugnar, trämasse- och pappersfabriker m. m. Banan övergår ånyo *Hörksälven*, nu på en hög bro, och fortsätter i stark stigning i skog och med åtskilliga vackra naturscenerier. Sedan *Ställbergs* station vid betydande järnmalmsfält passerats, uppnås *Silverhöjden*, som ligger i ett ståtligt landskap och nära *Mossgruvorna*. En 12,7 km. lång bibana utgår till *Högfors bruk* och *Mossgruvorna*. Järnvägen svänger därefter kring sjön *Södra*





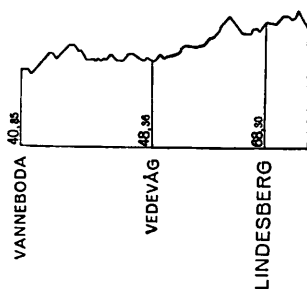
A.-B. KARTOGRAFISKA INSTITUTET

Hörken och passerar under Bergslagsbanan och når linjens högsta punkt, 288 m. ö. h., varefter båda linjerna gå ungefär jämnloppande till Grängesbergs station vid det berömda järnmalmfället, mellersta Sveriges rikaste, med ett betydande samhälle och storslagna anläggningar för gruvdrift — ytterst intressanta och sevärd — en större sprängämnesfabrik m. m. Härifrån fortsätter Frövi—Ludvika järnväg genom skärningar till Björnhyttans hållpl. och Blötbergets station vid de stora Blötbergs- och Fredmundbergfälten, som även ha att uppvisa mycket omfattande anläggningar för gruvdrift. Sedan därefter Gonäs hållpl. passerats, öppnar sig en vacker utsikt över sjön Väsman, varefter järnvägen uppnår sin slutpunkt i Ludvika, föreningsstation med Bergslagens och Stockholm—Västerås—Bergslagens järnvägar.

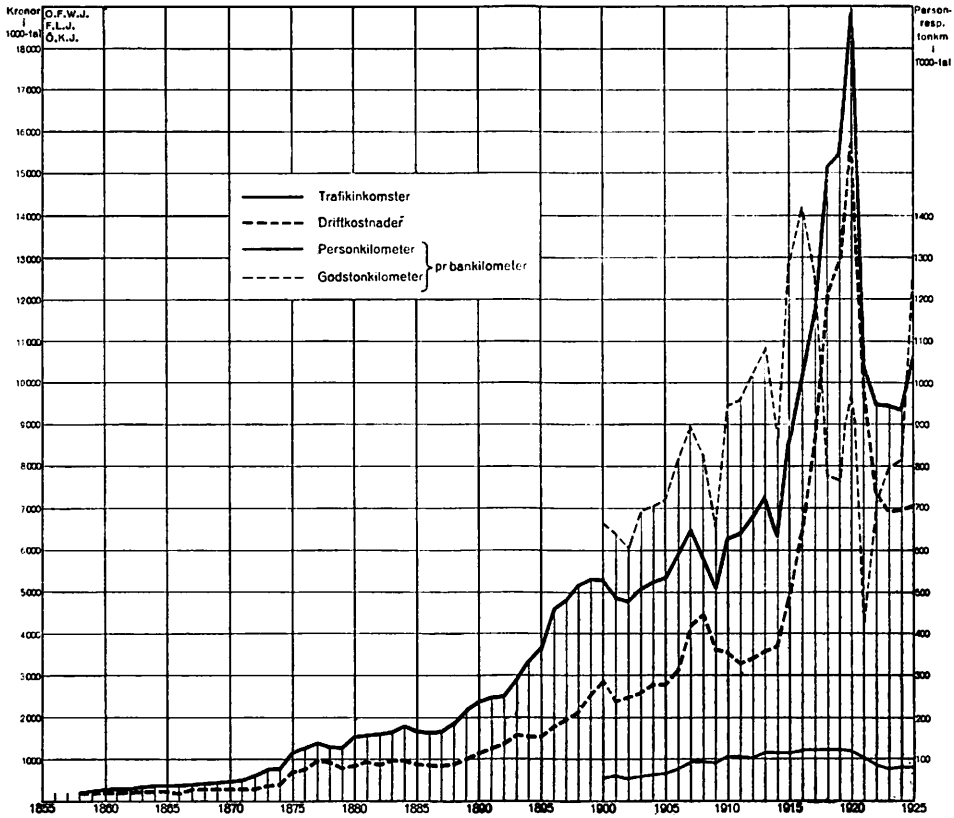
I främsta rummet måste järnvägens trafikordningar ordnas för malmtransporternas behov. Den genomgående persontrafiken är därför icke synnerligt omfattande. Den ståtliga bergslagsnatur, som järnvägen genomlöper, och de intressanta platser, som passeras, göra emellertid färder å järnvägen löjande.

Bland utflyktsplatserna må framhållas Siggebohyttan, 12 km. från Linde, med en f. d. bergsmansgård,

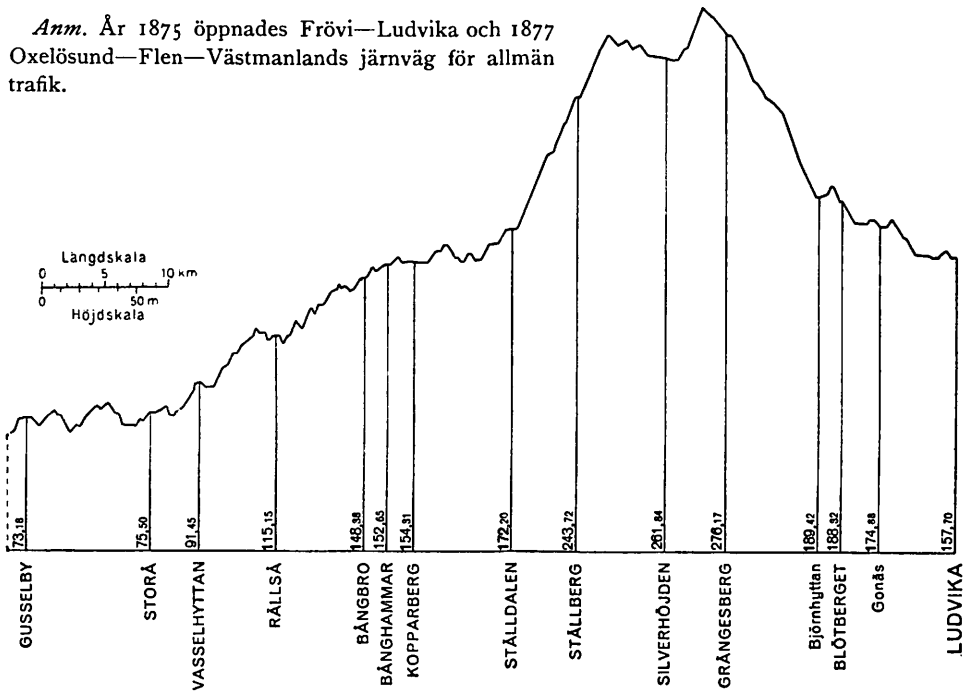
en av Bergslagens intressantaste och stämningriktaste gårdar, nu lokal för Närkes fornminnesförening, och utflykter till Guldsmidshyttans, Stripa och Stråssa intressanta gruvfält omkring Storå. För studier av Bergslagens säregna kulturförhållanden är Kopparberg i enastående grad lämpligt som utgångspunkt. Ljusnarsbergs industribygd har en lokalt fixerad kontinuitet, som är ytterligt sällsynt och som här framträder i för Västmanlands gamla bergslager enastående proportioner.



Trafikdiagram.



Anm. År 1875 öppnades Frövi—Ludvika och 1877 Oxelösund—Flen—Västmanlands järnväg för allmän trafik.



Tekniska uppgifter.

Köping—Hults järnväg.

Byggnadssätt.		År 1857	År 1925
Spårvidd	m.	1,435	1,435
Spårlängd i huvudspår	km.	44,7	44,7
» i sidospår	»	6,6	23,1
Största lutning i huvudspår.....	‰	10	10
Minsta krökningsradie i huvudspår.....	m.	312	312
Rälsvikt	kg/m.	28,6 U-råler	41
Största tillåtna hjultryck	ton	ingen bestämmelse	ingen bestämmelse
» » tågastighet.....	km/t.	» »	» »

Rullande materiell

Ånglokomotiv, tanklok	st.	1	2
» tenderlok	»	10	2
Personvagnar med 2 axlar	»	29 ¹	9
» » 3 »	»	—	2
» » 4 »	»	—	7
Resgods- och godsvagnar med 2 axlar... »	»	154	301
» » » » 3 » ... »	»	—	171
Postvagnar, hela eller komb., med 2 axlar »	»	—	1

Personal, antal.

Ordinarie	} 136 ²	136
Extra		26
Tillfälliga	—	3
Banarbetare	—	6

¹ Inklusive postvagnar.

² Hela sträckan Örebro—Köping.

Frövi—Ludvika järnväg.

Byggnadssätt.		År 1873	År 1925
Spårvidd	m.	1,435	1,435
Spårlängd i huvudspår	km.	97,9	97,9
» i sidospår	»	13,2	45,9
Största lutning i huvudspår.....	‰	18,25	18,25
Minsta krökningsradie i huvudspår.....	m.	371	371
Rälsvikt	kg/m.	28	41
Största tillåtna hjultryck	ton	ingen bestämmelse	ingen bestämmelse
» » tågastighet	km/t.	» »	» »

Rullande materiell.

Ånglokomotiv, tanklok	st.	10	20
Personvagnar med 2 axlar	»	14 ¹	2
» » 4 »	»	—	8
Resgods- och godsvagnar med 2 axlar... »	»	305	243
» » » » 3 » ... »	»	—	326
Postvagnar, hela eller komb., med 2 axlar »	»	—	3

Personal, antal.	År 1873	År 1925
Ordinarie.....	} 76	251
Extra.....		67
Tillfälliga	—	1
Verkstadsarbetare.....	—	75
Banarbetare	—	19

Oxelösund—Flen—Västmanlands järnväg.

Byggnadssätt.	År 1877	År 1925
Spårvidd	1,435	1,435
Spårlängd i huvudspår	154,9	154,9
» i sidospår	17,2	53
Största lutning i huvudspår	10	10
Minsta krökningsradie i huvudspår.....	297	297
Rälsvikt	28	41
Största tillåtna hjultryck	ingen bestämmelse	ingen bestämmelse
» » tåghastighet.....	» »	» »

Rullande materiell.

Ånglokomotiv, tanklok	7	16
» tenderlok	8	34
Motorvagnar för diesel-elektrisk drift ...	—	3
Personvagnar med 2 axlar	36 ¹	35
» » 4 »	—	19
Resgods- och godsvagnar med 2 axlar ...	322	592
» » » 3 » ...	—	978
Postvagnar, hela eller komb., med 2 axlar »	—	6

Personal, antal.

Ordinarie.....	} 210	411
Extra.....		191
Tillfälliga	—	25
Verkstadsarbetare.....	—	100
Banarbetare	—	68

¹ Inklusive postvagnar.

Balansräkningar.

Köping—Hults järnväg.

Tillgångar den 31 dec. 1858.

Järnvägsanläggningen	} 3 840 573: 83
Broöverbyggnader och bangårdsmaskinerier	
Räls, växlar och elektriska ledningar	
Husbyggnader	
Rullande materiell	823 668: 30
Inventarier och förråd.....	247 042: 39
Diverse fordringar	4 956: 57
Å bankräkning	3 000: —
Årets förlust	184 754: 35

S:a kr. 5 103 995: 44

Skulder den 31 dec. 1858.

Aktiekapitalet	173 790:—
Obligationslån	37 440:—
Räntor	45 539:02
Växlar	2 317 254:46
Diverse personer	75 653:20
Engelska direktörerna	2 454 318:76
	<hr/>
	S:a kr. 5 103 995:44

*Örebro—Köpings järnväg.**Tillgångar den 31 dec. 1925.*

Järnvägsanläggningen	3 620 000:—
Broöverbyggnader och bangårdsmaskinerier	210 000:—
Råler, växlar och elektriska ledningar	895 000:—
Husbyggnader	985 000:—
Rullande materiell	2 865 370:—
Inventarier och förråd	68 000:—
Aktier i främmande bolag	5 590:22
I avräkning med Trafik-a.b. Grängesberg—Oxelösund	6 137 793:61
Diverse fordringar	26 855:09
Trafikuppbörd	42 772:50
Å bankräkning	149:43
	<hr/>
	S:a kr. 14 856 530:85

Skulder den 31 dec. 1925.

Aktiekapitalet	8 000 000:—
Reservfonden	800 000:—
Marcus Agrelius' understödsfond	10 000:—
Fond för nybyggnadsarbeten	300 000:—
Obligationslån	5 162 000:—
Räntor	95 829:17
Trafikavräkningar	5 751:09
Kvarstående vinstmedel	5 764:47
Årets vinst	477 186:12
	<hr/>
	S:a kr. 14 856 530:85

*Frövi—Ludvika järnväg.**Tillgångar den 31 dec. 1875.*

Järnvägsanläggningen m. husbyggn., rull. mat. och förråd	11 939 400:—
	<hr/>
	S:a kr. 11 939 400:—

Skulder den 31 dec. 1875.

Aktiekapital	2 984 850:—
Obligationslån	8 954 550:—
	<hr/>
	S:a kr. 11 939 400:—

Tillgångar den 31 dec. 1925.

Banvallen	4 080 000:—
Broöverbyggnader och bangårdsmaskinerier	712 000:—
Råler, växlar och elektriska ledningar.....	1 897 000:—
Husbyggnader	1 547 000:—
Rullande materiell	2 014 825:46
Inventarier och förråd	248 000:—
Trafikuppbörd	155 756:71
Diverse fordringar	15 218:50
	<hr/>
	S:a kr. 10 669 800:67

Skulder den 31 dec. 1925.

Aktiekapital	5 918 686:56
Obligationslån	4 462 638:90
Trafikavräkningar	156 038:47
I avräkning med Oxelösund—Flen—Västmanlands järnv. a.-b. m. fl.	132 436:74
	<hr/>
	S:a kr. 10 669 800:67

Oxelösund—Flen—Västmanlands järnväg.

Tillgångar den 31 dec. 1878.

Järnvägsanläggningen m. husbyggn. och rull. materiell	11 871 807:86
Inventarier och förråd	153 966:50
Trafikuppbörd	959:59
Diverse fordringar	9 700:71
Å bankräkning.....	55 000:—
Årets förlust	141 481:03
	<hr/>
	S:a kr. 12 232 915:69

Skulder den 31 dec. 1878.

Aktiekapital	5 999 640:—
Obligationslån	5 841 000:—
Obligationsräntor	324 335:—
Oinlösta kuponger	56 000:—
Trafikens konto	11 719:61
Diverse skulder	221:08
	<hr/>
	S:a kr. 12 232 915:69

Tillgångar den 31 dec. 1925.

Järnvägsanläggningen	8 437 000:—
Rullande materiell	5 315 000:—
Husbyggnader	1 855 109:35
Inventarier och förråd	1 223 776:59
Oxelö hemman	45 000:—
Hamnanläggningen i d:o	529 000:—
Lastnings- och lossningsmaskiner i Oxelösund	2 283 000:—
Kraftanläggning i d:o	543 000:—
Isbrytare, mudderverk och pråmar i Oxelösund	152 000:—
	(forts.)

(Tillgångar 1925, forts.)

Egnahemsföreningen i d:o	99 159: 91
Trafikuppbörd	165 905: 08
Diverse fordringar	29 239: 53
Å bankräkning	901 203: 11
Aktier i främmande bolag	202 800: —
	S:a kr. 21 781 693: 57

Skulder den 31 dec. 1925.

Aktiekapital	6 000 000: —
Reservfonden	600 000: —
Fond för nybyggnadsarbeten	1 000 000: —
Avskrivningsfonden	700 000: —
Dispositionsfonden	2 500 000: —
Obligationslån	10 000 000: —
Obligationsräntor	114 583: 33
Oinlösta kuponger	3 745: —
Ej lyftad utdelning	10 804: —
Diverse skulder	26 555: 09
Kvarstående vinstmedel	133 958: 11
Årets vinst	692 048: 04
	S:a kr. 21 781 693: 57

.....