

Stockholm Westerås Bergslagens Jernväg 1871

Majoren Adelskölds* uppdrag 1871 att detaljerat undersöka bansträckningen kom för sträckan Västerås-Köping att ske först våren 1872. Styrelsen redovisade utredningen för förvaltningsrådet i augusti 1872. (Regeringens förvaltningsråd bestod av 18 representanter)

Vid Kolbäck undersöktes fyra alternativ till banans övergång av Kolbäcksån "nämligen i närheten av Sörqvarn, Sörstafors, Kolbäck eller Mölntorp; Och har dessutom för Kolbäcklinjen två särskilda sträckningar blivit undersökta, av vilka den ena går över Råby i nästan rak linje till Kolbäck och den andra till Dingtuna, varifrån den tager en mera nordlig riktning till Kolbäck".

Styrelsen ansåg att de två förstnämnda platserna (Sörqvarn, Sörstafors) för övergången av Kolbäcksån inte kom ifråga utan valet stod mellan Kolbäck och Mölntorp.

Här som på andra ställen längs banan försökte mark- och företagsägare locka med "förmåner" och aktieteckning om deras alternativ följdes.

Mölntorpsföreträdarna hade tecknat 123 aktier och ägaren av Mölntorp (Gårdens ägare Per Magnus von Unge) förbundit sig att lämna erforderlig mark för bana och station vid Kolbäcksån.

Kolbäcksföreträdarna bl a Svedvi församling och Kolbäcks Skjutsbolag* hade förbundit sig att öka sin teckning av aktier med 40 respektive 20 st om banan förlades över Kolbäck. Skjutsbolaget hade dessutom åtagit sig att "å en vid Kolbäck belägen grusås medgivit järnvägsbolaget fri grustäkt å en vidd av fyra tunnland", liksom "utan gottgöres lämna mark till järnbanan och en blivande station".

Det kan vara av intresse att ta del av styrelsen motivering till att föreslå Kolbäckslinjen. Vad först beträffar valet mellan Råby eller Dingtuna var sträckan över Råby 400 fot kortare, men sträckan över Dingtuna 12.000 Rdr billigare att anlägga. I sistnämnda fallet ansåg styrelsen att stationen mellan Västerås och Kolbäck "då kan bibehållas på den plats invid den allmänna landsvägen (Eriksgatan) vid Dingtuna hvilken från början varit därtill avsedd".

När det gäller sträckning över Kolbäck eller Mölntorp ansåg styrelsen att den stora färdvägen var över Kolbäck. Där den sammanlöpte med färdvägarna längs med öster (Västeråshållet) och väster (Köpingshållet) om ån "i en punkt" och att "järnbanan icke bör mer än nödvändigt är närma sig Mälaren". Den ojämförligt största delen av frakter och transporter till en station vid Kolbäcksån var att påräkna från de norrut befintliga verken Surahammar, Trångfors, Hallstahammar, Sörqvarn och Sörstafors och "framdeles än mer från de flera verk av betydligt omfång vilka otvivelaktigt skola uppstå vid de ovanligt stora, tätt på varandra följande vattenfallen från Trångfors till Sörqvarn" och att "banan därför bör läggas så, att hon, utan att väsentligen förfela ändamålet att bilda

genaste vägen mellan Västerås och Köping, närmar sig omförmälda vattenfall så mycket som möjligt".

När det gäller Mølntorp som låg längs landsvägen över 6.000 fot [=1.800 m] söder om Kolbäck vilket enligt styrelsen "den landsväga transporten från ovannämnda verk och däromkring befintliga orter till stationen i samma mån förlänges, och att, om järnväg därifrån till stationen framdeles kommer till stånd, denna för all framtid bliver på samma sätt förlängd och rörelsen därpå fördyrad, jämte det att anläggningskostnaden för en sådan bana varder ej obetydligt större; samt att för utsikten att kunna med största framgång tävla med Strömsholms kanal, det är av väsentligt vikt, att banan och en blivande station vid Kolbäckån lägges ovanför den särdeles svåra och för sjötrafiken fortsättande nedåt Mälaren ofta hinderliga kanalpassagen vid Kolbäckbron". (Herrevadsbro?)

Vid överläggningen i Förvaltningsrådet yrkade Curry Treffenberg, landssekreterare, senare landshövding, m fl från Västerås att Mølntorpslinjen skulle antas.

Treffenberg meddelade att Mølntorpsföreträdarna skulle teckna ytterligare 100 aktier och att bolaget dessutom skulle erhålla fri grustäckt på Mølntorps ägor. Almgren* (sidenfabrikören) föreslog att man skulle skjuta på ställningstagandet. Treffenberg m fl ansåg emellertid att frågan måste avgöras nu så att entreprenören kunde komma igång.

Entreprenadavtalet hade träffats sex veckor tidigare. Rådet beslöt att avgöra frågan nu. Efter votering beslöt rådet med elva ja mot sju nej enligt styrelsens förslag att följa "Kolbäckslinjen" så "att den övergår Kolbäckån i närheten av Kolbäcks Gästgifvaregård", allt under förutsättning att Kolbäcks Skjutsbolag fullgör sitt åtagande. Mor beslutet reserverade sig Treffenberg* m fl.

Den 24 januari 1873 godkände konung Oscar II projektet via Otto Modig*.

Adelsköld Claes Adolf, född 7 september 1824, var en svensk järnvägsbyggare, arkitekt, militär, riksdagsman, skriftställare, kompositör och målare.

Almgren Knut August, född 1806 i Västerås, var en svensk sidenfabrikör, politiker och en av Handelsbankens grundare.

Modig Otto Johan, född 24 december 1803, var en svensk väg- och vattenbyggnadsingenjör och ämbetsman.

Treffenberg Nils Curry Engelbrekt, född 1825, var ledamot av andra kammaren 1869 samt 1873–1875 för Västerås, Köpings och Enköpings valkrets.

Kolbäcks skjutsförening/skjutsbolag bildades 29 mars 1845 av lantbrukare i Munktorp, Kolbäck, Svedvi, Säby, Rytterne och Bergs socknar. Föreningen likviderades 9 okt 1951.

Karta från 1875



Kartan är tryckt 1875 mer än ett år före invigningen av Stockholm Westerstås Bergslagens Jernväg 1876. Lagg märke till järnvägens dragning i förhållande till Eriksgatan/landsvägens sträckning.