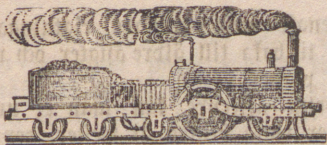


Jernvägen.

31 E Br. 1867 Västerås-Köping



Kommunikation
S. Lärns.
(R. 1881)



Jernvägen Westerås — Köping.

Som tankarne allt mer synas förena sig om önskligheten och den stora wigten af denna jernväg och inflytelsrika personer wisat ett större intresse för densamma, har man ansett skäligt att föranstalta om ett serfildt aftryck af de uppsatser i ämnet, som förekommit i tidningen Aros N:o 33 och 34 för innevarande år, på det att saken må komma till allmänna kännedom och behjertande.

I den mon statswerkets ställning och förswårade låneutvägar lemna mindre förhoppning om jernvägars beredande för vår ort

1867



i de senast mest omtalade rigtningar, ledes tanken tillbaka till äldre åsigter och verkställbarare planer.

I detta afseende kan man ej undgå att allt mer rigta blicken åt wester, der den fullbordade Köpings-Utterbergsbanan och den i sommar färdigblifwande bandelen mellan Arboga och Köping sträcka sina armar mot öf och såwäl till det allmännas bättnad som i måttlig anläggningskostnad kunna räknas till mera lyckade företag.

Det är med stor tillfredsställelse man ersfar, att tanken fortlefwer på att kunna mot norr widare utsträcka den förstnämnda kommunikationsleden och detta lifwar hoppet om att icke heller den senare skall ha för alltid fixerat sin ändpunkt. En utsträckning till Westerås af sistnämnde bana skulle otwifwelaktigt inverka ganska fördelaktigt såwäl på de begge nyhänändas rentabilitet som på provinsens affärslif och rörelse i allmänhet.

Men hwad wi i första rummes fästa öf wid är möjligheten att winna statens medverkan för ett sådant ändamål, då kostnaderna derwid blefwe måttliga. Med ett an-



slag af omkring 300,000 rdr torde det bolag, som bedrifwit fortsättningen till Köping, måhända kunna fullfölja den till Westerås, till obestridligt ökad intägt på statens egna stambanor och den dyrbara Strömsholms kanal, hwari statsverket ej är obetydligt intresserad, för att ej nämna lindringen i postverkets utgifter och de källor, som i allmänhet tillflöda det allmänna af det ökade näringslifwet i en af deß wäsentligare delar. Då statsverket förut welat bidra med 160,000 rdr till banan mellan Arboga och Köping, torde oswan antyhda förutsättning ej vara osannolik. Hela linien mellan Örebro och Westerås kostade då statsverket endast omkring 450,000 rdr. Wårt land wore i sanning att gratulera, om **motswarande** jernvägsbyggnader kunnat ega rum å andra orter med **samma** utgiftspost för statsverket. Men äfwen om förenämnde bolag ej skulle vara sinnadt att härtill medverka, torde samlade krafter inom orten ändå kunna åstadkomma detta magtpåliggande verk.

Allmänt kändt är att terrängen mellan

Sköping och Westeras är i afseende å anläggningskostnad för jernväg en af de förmonligaste som kan tänkas. De privata westgötabanorna ha äfwen lemnat goda föredömen för medels hopbringande genom aktiernas inbetalande medels naturaprestationer wid företaget.

Skulle på detta sätt jernväg kunna ernås mellan Sköping och Westeras, så säger det sig sjelf hur mycket lättare än förut det sedan blefwe att winna utväg för jernvägars anläggande både norr och österut från sijnämnde ort, sedan den en gång wore sammanknuten med det stora jernvägssystemet; och som den längst höft och wår öppenwarande hamnort wid Mälarn borde Westeras wara en sådan föreningspunkt. Men oberoende af alla sådana framtidsplaner är förewarande förslag i sig sjelf tillräckligt talande.

Att komma i direkt förbindelse med Göteborg, som blifwit wårt lands förnämsta exportort, och hwars hamn är öppen ofta hela året om samt hwars köpmän mer än annorstäds besordra exporthandeln, har warit målet för flera provinserns bemödanden och

måste således och vara af stor wigt äfwen för vår ort, helst under nuwarande tillwäxt i kreaturs-, wiktualie- och spanmålsexporten. Stockholm är mera en konsumtions- än exportort, och desß behof måste följaktligen vara mera begränsade, och konkurrensen från Upland, södra orterna och Mälareprovinserna är, synnerligen sommartiden, redan mer än tillräcklig. Westerut får man desutom en alltmer tacksam debouché i Wermland och Norge, och redan i Örebro står alltid spanmålspriset högre än här. I den mån utrikesexporten på Göteborg tillwäxer, företrädeswis från de närliggande westra orterna, blir det inhemiska behofwet allt större westerut. Wermland har hittills hemtat sitt största behof öfwer Lidköping. Genom nordwestra stambanans utsträckning uppstår här en allt lifligare konkurrens östanifrån, och Lidköpings spanmålshandlare komma sannolikt alltmer att wända sig mot Göteborg. Westra Sveriges flarestädes swagare jordmon lockar och alltmer till odling af hafre, som är den mest kurrenta exportartikel för denna ort, hwadan desß behof af höstfäd blir större i den

mon den kan egna sig med mera frihet och fördel åt wår sädsodlingen.

En annan utsigte öppnas för våra jordbrukare och spanmåls-handlande genom förbindelsen med Köping-Uttersbergsbanan, helst om denna kommer att vidare utsträckas. Enhwar wet hwad det innebär för samfärdseln med Dalarne, Ramsbergs bergslag o. s. w.

Genom en Westeras-Köpingsbana underlättas och en af många sedan gammalt önskad förbindelse öfwer Dwickfund mellan norra och södra Sverige genom trakten af Eskilstuna till Södermanlandskanan, hwarigenom våra malmer och tackjernsförråd bli tillgängligare för Södermanlands, Östergötlands och Smålands skogsbygder.

Jernvägar äro allmänna i hela Europa, fastän norra Sverige ännu icke fått många sådana. Wid riksdagen 1856 beslöts att kronan skulle bygga sådana här i landet. Men då kronan bekostar saken får man alltid åter kännas wid utgiften då kronpengarne skola betalas. Det händer då att saken wäl är myc-

ket nyttig för en mängd orter o'ch personer, men icke för alla, ehuruwäl alla måste bidra att betala. Fördensfull wore bäst att hwar ort sloge sig tillsamman för att bygga jernwäg åt sig, der den funnes behöflig och gagnande. Ingen kan göra jernwäg med större förmon än de som bo i trekten, d. w. s. på en eller två mil ifrån det streck der wägen skall gå fram.

Det är otroligt hwad en sådan wäg gagnar den ort der han fins. Man kan på den forsla allt möjligt, utom sten, som åtminstone i vårt land har alltför litet värde.

När senhösten kommer och isarne börja lägga sig, har man sällan sin spannmål urtröskad, man börjar först då på allwar besfatta sig med detta göromål. När man sedan skall söka sälja honom, nödgas man transporterera honom med hästar ofta flera mil, som är beswärligt nog och kostsam och också, när man skall rusta ut sig med matsäck och foder, för 2, 3 eller flere dar och slita kläder och ibland fara illa nog. Hästarne måste sedan hwila åtminstone en dag. Med allt det beswäret har man kanske icke sålt mer än 6 t:r såd

efter ett par hästar; den har då kostat 6 hästdagsverken — och kanske 8 emedan man måste låta kreaturen stå stilla och onyttiga en d g efteråt. Sjelf har man kostat på sig 3 dagsverken. Allt far illa på reor, personen sjelf, kreaturen, förredskapen, kläder och selthug, allt slites och skall repareras eller ersättas med nytt. Räkna man riktigt efter så blir det kanske ett värde af 15, 16 rdr i transportkostnad för de 6 tunnorna, och dermed är ju en stor del af winsten på spanmålen förlorad. Det blefwe nära 3 rdr på tunnann för att forsla den 4 mil. Med en jernväg kostar den icke mer än 2 a 3 öre för tunnann, forslad 1 mil.*) Der är således en stor besparing. Men det är icke nog med det; man har också den fördelen att kunna på en gång sticka hur mycket man will.

Fördelarne af jernvägar äro ofantligt stora och tillwera oupphörligt. De äro 1) att alla afstånd nästan förswinna. Så t. ex., om man har 5 miles afstånd ifrån ett ställe dit man

*) Se Jernvägarnes ritning norr om Mälarn s. 39. Jernw. fr. Stockh. t. Westm. s. 5.

ofta nog behöfwer fara, och med laß, dragna utaf hästar, behöfwer 12 eller 15 timmar för att komma dit med sina waror, kan man på jernwäg beqwämligen föra dit hur mycket som helst på en tid af 1 $\frac{1}{2}$ timma. Swilken lättnad i många afseenden! Swilken winst i tid! 2) Man kan göra sina transporter alldeles lika bra på senhösten eller i fällofnin- gen om wären, då det med hästar är ett sorg- ligt göra att ge sig ut på wäg, helst med laß; 3) man kan på jernwägen forsla fram på en gång hur mycket som helst, allt hwad man på en gång har i ordning att skicka åt ett och samma håll, emedan farten stadnar på wisja punkter, walda på en eller half mils afstånd ifrån hwarandra; 4) man behöfwer icke hålla så många hästar som eljes och kan i stället utwidga ladugården; 5) man behöf- wer icke spilla sitt foder på wägarne, såsom då man reser med hästar, och som desutom derunder måste fodras bättre än hemma; all spillning, som förfares på landswägarne, in- besparas; 6) genom den möjlighet som jern- wäg erbjuder, att sälja sina waror på lämp- ligste tiden, får man dem bättre betalda;

7) genom samma möjlighet och den mindre dyra transporten får man också sina inköpsvaror till billigare pris; 8) isynnerhet fördelaktigt verkar en jernväg för dem som bo några mil ifrån en stor affättningsort, dit man nu kan sända mjölk, såsom icke förut var möjligt, emedan den icke med fördel kan skickas långt med hästar. Den stora dyrheten på mjölken i större städer gör att de fattigare klasserne icke ha råd att begagna denna helsosamma föda, men om priset derå faller bara så mycket som skillnaden mellan transportkostnaden med hästar och på jernväg, så ökas antalet af förbrukare genast betydligt. Följden häraf för landthushållningen i de orter som jernvägen genomlöper, är att man kan hålla större ladugårdar, hwilket dels omedelbart ökar egarns inkomster betydligt, dels inom kortare eller längre tid ökar jordens bärande kraft; 9) slutligen uppkommer, för alla orter på jidorna om en jernväg, ett ökadt egendomsvärde och ett ännu mer genast ökadt egendomspris; man har haft exempel att jordegendomarne i grannskapet af jernvägar stigit till tredubla värdet; men om

det också wore blott till i banko hwad som förut war i riksmünt, så är det redan en tillräckligt stor fördel för att man bör göra betydliga uppoffringar för att erhålla den rika wälsignelsen af en uppfinning, som hittills är den wigtigaste som menskorna hittat på för att afhjelpa sina behof, förbättra sin belägenhet och öka sitt wälstånd.

Sedan det beslöts att på allmän bekoftnad anlägga jernwägar igenom riket, medels lånta pengar, och djersheten att skuldsätta sig gått för långt, blir det tunkigt att fullfölja samma skuldsättnings-raseri. Det är omöjligt att fortsätta som man börjat; men desto wissare är det, att de orter, hwilkas fördelar förbi-setts, icke komma i fråga till delaktighet i denna något märkwärdiga statsfrikostighet som utfallit så olika. Summan af allt är, att de orter, hwilka blifwit förbigångne wid jernwägs-storsfistet, också i all framtid skulle få sakna de wälgörande werkningarne af jernwägar, om de icke sjelfwe kunna förskaffa sig dem. Men denna förmåga har lyckligtwis hwar någorlunda bebodd ort, der folket eger sin bergning. Det beror blott på sättet hur man företar en så wiktig sak.

Det penningvärde, hwartill en jernwäg upp-
går, är ganska betydande, och knapt lyckas det
att mångentids i Sverige åstadkomma en
jernwäg genom sammanskott af allenast kon-
tanta pengar. Men penningen är ju endast
ett medel att framkalla och begagna krafter
och tillgångar. Selve bygger man jernwäg med
pengarne, ehuru man så kallat det. Man
bygger den med menskokrafter. Om således
de som ega menskokrafter förena sig att ome-
delbart sjelfwe använda dem, så utträtta de
genast och omedelbart desamma som pengarne
endast genom en omwäg åstadkomma.

Utgiftsposterna äro:

1) Sprängning och fyllning. 2) Inköp af
jord. 3) Stationer och wakthus. 4) Inge-
niör=arswoden, provisionella byggnader, och
oförutsedda förluster. 5) Transport=materiel,
machiner, redskap, telegrafer. 6) Öfwer-
byggnad.

Af dessa poster äro 1, 2, 3 och 5 af den
besskaffenhet att nästan alla kunna utgöras in na-
tura. Gräfsningar, sprängning, fyllning, grus-
förning, kan man som aktietecknare utföra; likaså
kan man ta aktie för den jord som upplåtes

åt banan. Wakthusen kunna alla byggas af landtmän, äfvenså mellanstationer. Inge=niör=arfoden kunna till en del ingå i aktie=teckningen. Provisionella byggnader — stäng=sel — kunna göras på aktier. Transport=ma=teriel, arbetswagnar och skottkärror kunna gö=ras på landet, likaså spadskäft -- dessa po=ster betydliga nog genom antalet af dylika redskap.

Så är nu denna affär att betrakta, och se=dan flere kloka personer af allmogen insett och erkänt riktigheten och nyttan af företaget, är det med tillit man bör motse genomföran=det af en idé, som då den blifwit förverkli=gad och jernvägen blifwit färdig till begag=nande skall, inom kortare tid än man wäntar, sprida wälstånd och wälsignelse åt den kring=liggande företagsamma befolkningen.

Meniskan har på sin sida den stora häf=kraften — tid. Wore det fråga om att genom kraftanvändning östadkomma jernvägen på ett halft år eller så borde man swara: det är omöjligt; men om arbetet utsträcket på tid, så kan man wara wiß på att hwar hemmans=egare skall, under tidens lopp, med någon

förundran kanske, warsebli att han åstadkommit bra mycket mer än han förut föreställt sig.

Det är tillika tydligt, att all förtjenst, som härwid genom arbete och leveranser kan erhållas, måste, wid blifwande bolagsreglor, stadgas företrädeswis tillkomma dem som tecknat arbets=aktier.

Det är också tydligt att man icke får wänta sig större arbets= och leverans=förtjenst än som motsvarar den summa man tecknat i aktier, ty hwar och en måste wara berättigad först och främst att leverera arbete och materialier till fulla beloppet af de aktier han tecknat. Den som tecknar sig för en aktie, får således leverera betings=arbete och materialier för 100 rdr.

På dessa alla förenade sätt skall befolkningen i orterna kring linien skapa sig en ny ställning i förmögenhetswäg, och tillika i medwetande af sin ådagalagda kraft med sjelfkänsla kunna se på hwad man åstadkommit och uppmuntrande åberopa sitt eget efterdöme att följas i andra delar af vårt rike, som så wäl behöfwer förståndiga och utförbara metoder att förbättra det inre tillståndet, och helst

att göra det med egen duglighet, egen beslutsamhet, ihärdighet och förtroende till egen förmåga.

En senare tid skall icke heller förgäta dem som hade urskiljning och mod att utföra detta stora och wackra företag, som wäl förtjenar att af barn och barnabarn anses hedrande, och som således skall, sedan det först tjänat till wår nytta, också tjena till en förtjent upphöjelse och en werkelig heder för den allmänna insigt och klofhet som måste ligga i sjelfwa beslutet om företaget.

Wåra fäder ha brutit wäg för oss. Folkmängden war i gamla tiden liten; men det oaktadt utförde den alla de hundratals milen landswäg. Skulle wi wara sämre än de? Wi som på samma gång äro i tillfälle att så påtagligen göra oss sjelfwa nytta! Nej! allmogens djupare insigter och klarare begrepp i wår tid göra saker möjliga hwilka man eljes ansett omöjliga, och wi skola lyckas! När allt hunnit fullbordas, kan hwar deltagare deri säga: detta werket har jag jemte andra i min ort genomfört. Det blir då till

icke liten heder för verkställarne och till en wacker förebild för Swenska folket; en förebild och en maning att de böra följa efterdömet och på samma sätt tillegna sig en jernwägs stora verkningar på förmögenhet, wälstånd och odling hos Sveriges allmoge.



Pris: 2 öre.

Westerås, hos Tryckeri-aktieföretaget, 1867.