

RESEBESKRIVNING TILL SJK:s RESA PÅ F. D. SÖDRA ROSLAGS
KUSTBANA DEN 22 FEBRUARI 1970.

Resan börjar på STOCKHOLM ÖSTRA. Nuvarande stationshus invigdes 7. 10. 1932 och är ritat av arkitekt Albin Stark. Större delen disponeras för järnvägens ändamål, men i huset finns även butiker och bostadslägenheter. Personbangården består idag av 6 spår (spår 2-7). Djursholmsbanan, dvs tåg till Näsbypark, Djursholms Eddavägen och Hägernäs, ankommer och avgår med få undantag från spår 6 och 7, som ligger på en lägre nivå än den övriga bangården. Detta är en kvarleva från den tid då Djursholmsbanan på enkelspår fortsatte ned i Engelbrektsgatan till Engelbrektsplan. Trafiken nedlades 1. 10. 1960 och spåret "i gatan" har rivits upp. I anslutning till spår 6 och 7 finns i stationshuset en särskild väntsal med kiosk för Djursholmsbanans resenärer. För övriga resenärer till Roslagen finns kiosk och väntsal i kombination med restaurang i nivå med den övre bangården. Stationshusets stora hall har i taket en målning, som i bilder återger Roslagens näringsliv, utförd av konstnären Ewald Dahlskog. Färd mellan Stockholm Ö och Stockholm C skedde förr med spårvagn linje 5, ca 20 min. I dag kan det ta betydligt längre tid med buss linje 50, trots kortare vägsträcka. Av större kända byggnader i Östras närhet kan här nämnas Kungl. Tekniska Högskolan, Sophiahemmet och Röda Korsets sjukhem.

Resan startar och i bangårdens norra ände finns byggnader för lok och vagnars rutinöversyn. Något egentligt lokstall finns inte kvar. Dubbel-spåriga huvudlinjen börjar och i snäva 280 meters kurvradier sänker vi oss ned mot Albano. Till vänster, i tågets färdriktning, skymtar den normalspåriga linjen mellan Östra och Albano, idag huvudsakligen använd för soptransporter från Östra sopstationen. Den kan beskådas ovanför spåret. På bro korsar vi normalspåret mellan Tomtebodavägen - Albano - Värtan. Till vänster syns därefter numera igenvuxna (översnöade) spår, som följer banan parallellt fram till viadukten över Roslagsvägen vid Experimentalfältet. På dessa spår inväxlades förr direktgående godståg med papper från Hallstaviks pappersbruk till de olika Stockholmstidningarna. Längre bort till vänster skymtar Veterinärhögskolans röda tegelhus, likaså Skogshögskolan. Till höger syns Vetenskaps- och Lantbruksakademin, samt byggnadskranar m. m. för den blivande universitetsstaden. Strax innan första hållplatsen, FRESKATI, passerar, syns till vänster Bergianska Trädgården och till höger Riksmuséet. Hållplatsen ligger f. n. inklämd mellan järnvägen och en provisorisk vägbana. Det är Stockholms stad, som här bygger en planskild korsning för att öka framkomligheten på Roslagsvägen. Stationshuset rivet i december -69 och ersatts med en "busskur". Resan fortsätter på bro över Älkistans kanal, förbindelseled mellan Brunnsviken och Saltsjön. Roslagsvägen passerar återigen, denna gång i "tunnel". Omedelbart efter svänger banan starkt i 200 meters kurva, hastigheten nedbringas till 30 km/tim och vi kör in på den ca 100 m långa enkelspåriga Stockholmsbron över Edsviken. Härifrån har man en mycket vacker utsikt, till vänster landsvägsbron och till höger skymtar bl. a. Lidingö. Det röda tornet närmast kallas "Cedergrenska tornet", som är en kopia av en skotsk borg. Tornet uppfördes under åren 1901-1907 och har ritats av arkitekt L. Wahlman, Engelbrektskyrkans skapare.

Vid brons norra landfäste börjar STOCKSUND stations bangård. Omedelbart till höger utgick tåget på den 1,2 km långa järnvägssträckan till Långängstorp. Banan nedlades 24. 9. 1966 och spåret jämte spåren till Stocksunds hamn har rivits upp. På Långängsbanans f. d. plattform nu bussvändplats och parkering. Från Stocksund utgår, parallellt på vänster sida, spår till järnvägens huvudverkstad i Mörby. Huvudbyggnaden syns på vänster sida. Verkstaden uppförd 1907, då utrymmet vid Stockholm Östra blev för litet.

MÖRBY hållplats med "busskur" passeras. Har stor betydelse för av- och påstigande till Danderyds sjukhus, som skymtar till vänster.

Strax innan vi når fram till DJURSHOLMS ÖSBY station skymtar till vänster f. d. Djursholmsbanans vagnhall, som numera är järnvägens sista utpost för rullande material till Vislanda. Ösby är en av landets tätast trafikerade järnvägsstationer, och härifrån utgår till höger bibanorna till Näsbypark och Djursholms Eddavägen. (Djursholmsbanan). Det gamla ställverket som fortfarande är i bruk syns till höger och i mitten mellan spårsystemen ligger stationshuset.

Resan fortsätter på huvudlinjen och färden går nu igenom en del av det fagra Djursholm med dess exklusiva villor. BRÅVALLAVÄGENS hållplats passeras, likaså DJURSHOLMS EKEBY station, som fjärrstyres från Djursholms Ösby. Namnet Ekeby har tillkommit på senare år, tidigare hette stationen DANDERYD. Banan blir nu kurvig, Roslagsvägen som nu är motorväg passeras under i viadukt och strax därefter ENEBYBERGS hållplats. Nästa station är ROSLAGSNÄSBY. Dubbelspåret tar slut här och banan grenar sig mot Rimbo norrut (vänster) och mot Österskär österut.

Vi växlar in på Södra Roslags Kustbana, i dagligt tal kallad Österskärsbanan, och växlar gör också panoramat från vårt tågfönster. Villor och trädgårdar har försvunnit och ersatts med höga punkthus. Området till höger heter Näsbydal och strax därefter på samma sida Grindtorp med halvcirkelformade skivhus. Vi stannar till vid TÄBY CENTRUM. Hållplatsens gamla namn var Grindtorp och kom till i mitten på 60-talet då området byggdes. Namnändringen skedde 1968 i samband med att Täby kommun invigde sitt nya centrum. Här skulle enligt planerna tunnelbanan från Östermalmstorg ha sin slutstation 1976 och samma år de sista resterna av Roslagsbanan nedlagda. Hösten 1969 meddelade finansdepartementet KSL att pengar till denna tunnelbanegren ej kunde påräknas, varför projektet nu måste skjutas på framtiden. Man räknar med 2-4 års försening och under tiden rullar "Plyschexpressen" vidare, som en Stockholmstidning i höstas kallade Roslagstågen.

Bortom centrum skymtar ett stort mastodonthus, som färdigt skall bli 17 våningar högt. Enligt projektet skulle det bli 25 våningar och den som flyttade dit skulle inte under sin återstående livstid behöva lämna huset, då alla slag av service m. m. skulle förläggas till 12:e våningen.

Nästa hållplats är GALOPPFÄLTET. Namnet kom till i augusti 1960 då galoppbanan flyttades till Täby från Ulriksdal. Hållplatsens gamla namn var ÅKERBY. Lägg märke till det massiva vindskyddet i betong.

Nästa station är VIGGBYHOLM. Runt stationen flerfamiljshus, men omedelbart vi lämnat stationen går åter färden bland trädgårdar och villor. Järnvägen följer i snäv 250 meters kurvradie Rönningesjöns södra strand, därefter dyker åter höga flerfamiljshus upp på höjden till höger. Vi är framme vid HÄGERNÄS. Vid denna hållplats vänder många tåg. Dessa tåg består av motorvagn + passvagn(ar) + motorvagn. Uppehållen i regel mycket korta, inte mer än för av- och påstigning och för lokföraren att gå från den ena änden till den andra.

Efter hållplatsen passerar vi återigen Roslagsvägen, ser som hastigast Kungl. Roslagens Flygkår till höger, och i snäv kurva lämnar vi det stadsliknande landskapet bakom oss och "kommer ut på landet". Vi lämnar också Täby kommun och kör in i Österåkers kommun. Det blir längre mellan stationerna. Motorvägen följer oss ett stycke på vänster sida, försvinner, i stället kommer Vaxholmsvägen och därefter RYDBO station. Här var förr omstigning till buss för dem som skulle till Vaxholm eller Nantes (Resarö). Idag kör Vaxholmsbussen direkt till Stockholm och linjen till Nantes är nedlagd och överlämnad till ortens taxi. Kvar står öster om stationshuset "omstigningspaviljongen" med kiosk i antik miljö. Söder om stationen ett litet samhälle.

Efter Rydbo kommer skogen och följer oss fram till TÄLJÖ hållplats, ett litet samhälle i stort sett för sport- och sommarstugeägare. Därefter förvandlas landskapet till åkerbruksbygd och vi kommer till ÅKERS-RUNÖ station. Stationshuset är numera postlokal. Sedan går järnvägen rakt fram till ÅKERSBERGA, men strax innan kör vi på bro över Åkers kanal. Den förbinder Garnsviken med Trälhavet. Bygdes 1825, ca 1 mil lång. Åkersberga är Österåkers centralort och centrum, domineras av centrum och flerfamiljshus med mellan 3- och 6 våningars höjd. Färden fortsätter mot TUNAGÅRD hållplats. Vi har nu kommit in i områden med radhus, kedjehus och villor och denna karaktär följer oss sedan ända fram till ÖSTERSKÄR, som är slutstation. Alla tåg kommer in på spår 1 (närmast stationshuset) och rundgång med lok eller motorvagn sker alltid över spår 2. De yttersta växlarerna mellan spår 1 och 2 är uppkörlbara, fjäderstyrda växlar. Tågsätt Åkersberga - Österskär får bestå av högst 28 axlar.

Carl-Erik Larsson

Fotnot:

KSL = Kommunförbundet för Stockholms Stads och Stockholms läns regionala frågor.

SL = Stor-Stockholms Lokaltrafik

LITEN HISTORIK

Den 8 oktober 1897 erhöll AB Södra Roslags Kustbana fastställelse å bolagsledning och berättigades utföra en järnvägsanläggning mellan Roslagsnäsby och Åkersberga.

Arbetet påbörjades 1898 och beräknades vara klart i december 1899. Stora svårigheter, såsom ras och sättningar förekom allmänt under byggnadstiden. Först den 10 september 1901 kunde banan öppnas för allmän trafik och godkändes för en tåghastighet av 40 km/tim. Redan från början övertogs trafiken av Stockholm - Rimbo järnvägs AB. Den 16 januari 1906 förlängdes järnvägen från Åkersberga till Österskär. Efter hand förvärvade SRJ aktiemajoriteten och hela bansträckan inköptes den 1 juli 1909 för 731.035 kr och 71 öre.

Banan elektrifierades till sommartidtabellen 1939. Till dragkraft levererades från ASEA 1939 8 st elektriska motorvagnar, SRJ 121-128 (SJ Xoa 4p 37-44). 1940 levererades ännu en elmotorvagn, SRJ 129 (SJ Xoa 4p 45) vars exteriör och interiör skiljer sig något från de övriga. Betr. data etc. hänvisas till SLM/69 sid. 143.

Sträckan Roslagsnäsby - Åkersberga fjärrblockerad från Roslagsnäsby. Stationerna normalt ej bemannade, men anses genom fjärrblockeringen som bevakade.

C-E.L.

NÅGRA DATA OM SJK:S EXTRATÅGS LOK OCH VAGNAR

Bap 3250 (f. d. SRJ 50): Tillverkad 1939 hos ASEA. Levererades som dieselelektriskt lok med tillverkningsnummer 54 till SRJ i december 1939. Loket godkändes ej, då det inte höll den prestanda, som utlovats i kontraktet, varför köpet återgick. Överenskommelse träffades då mellan SRJ och ASEA om en ombyggnad av loket till ett pris av 145.000:-.

Loket sändes till Västerås den 12 mars 1943 och återkom ombyggt från Västerås den 18 september 1944. Insattes i trafik den 10 oktober 1944 och har sedan dess fram till 1 december 1969 tillryggalagt 1.102.090 km. Innan ombyggnad kördes loket endast ca 250 km på sträckan Stockholm Östra - Norrtälje.

Total längd: 8,80 m. Axelavstånd: 5,2 m + 2,2 m. Tjänstevikt 25,4 t. Dragkraft: 6.800 kg. Hjul diameter: 830 mm. 4 st motorer à 100 hk. Nätspänning: 1500 V likström. Stålkorg, tryckluftsbroms, SKF rulllager och Scharfenbergkoppel. Största hastighet: 75 km/tim. (Jmf. SLM/69 sid. 50).

Samtliga kvarvarande Fp-vagnar byggda av Kalmar Verkstad 1944, (undantag Fp 171, byggd 1923 KVAB). Total längd: 9,0 m. Axelavstånd: 5,5 m. Vikt: 9,5 t. Golvyta: 16,7 m². Lastar 10 t. Sth 75 km/tim.

Bop 891 ingår i en serie på 4 vagnar, nr. 885, 891-893. (SRJ nr. 73, 79-81), byggda hos Waggon- und Maschinenfabrik, Bautzen 1920.

Total längd: 17,9 m. Axlavstånd: 11,9 m + 1,9 m. Vikt: 19,84 t. Antal sittande: 32 i rökare, 40 i icke rökare. Plåtklädd tråkorg, öppna plattformar, elvärme (1500 V), elektrisk belysning (glödlampor 127 V) med ström från el-lok, SKF rullager, tryckluftsbroms och Scharfenbergkoppel. Sth 75 km/tim.

Bop 880 ingår i en serie på 4 vagnar, nr. 880, 881, 882 och 883 (SRJ 68-71). Byggda hos ASEA, Västerås 1914 (882, 883 1916).

Total längd: 17,90 m. Axlavstånd: 11,9 m + 1,9 m. Vikt: 18,5 t. Antal sittande: 32 i rökare, 40 i icke rökare. Vagnkorg av trä med stående teakpanel. Öppna plattformar, elektrisk värmeledning (1500 V), elektrisk belysning (glödlampor 127 V) med ström från el-lok, SKF-rullager, tryckluftsbroms och Scharfenbergkoppel. Vagnen medföljer numera tåg som smörjvagn på banan. Apparaturen inbyggd i toalettutrymmet. Under SRJ-tiden var vagnen tilldelad Djursholmsbanan.