

SVENSKA JÄRNVÄGSKLUBBEN
STOCKHOLMSAVDELNINGEN

M E D R Ä L S B U S S
T I L L
M Ö R B Y V E R K S T Ä D E R
O C H
E D D A V Ä G E N

L Ö R D A G E N D E N 1 5 D E C E M B E R 1 9 7 3

TIDTABELL FÖR EXTRA BANTÅGET:

	<u>ank.</u>	<u>avg.</u>
Stockholm Ö		9.15
Mörby verkstad ..	9.27	10.17
Djursholms Ösby.	10.26	10.31
Eddavägen	10.56	11.06
Djursholms Ösby.	11.21	11.26
Stockholm Ö	11.38	

Tåget gör även uppehåll vid Bragevägen, Sveavägen, Djursholms Torg, Germania, Framnäsvisken och Vikingavägen varvid de resande äga avstiga och fotografera detsamma.

Under växlingsrörelser vid Stocksund är av- och påstigning icke tillåtet.

Välkomna.

CBS. Tyvärr har vi fått betydligt fler resenärer än sittplatser på tåget - vi ber Er därför att visa hänsyn och INTE MARKERA PLATSER utan låta så många som möjligt sitta åtminstone någon bit. Tack.

Med rälsbuss till Mörby verkstäder och Eddavägen den 15 december 1973.

Storstockholms Lokaltrafik (SL) äger och trafikerar idag genom sitt dotterbolag Järnvägs AB Roslagsbanan (RB) hela f.d. SRJ:s bansystem söder om Rimbo.

Det var den 1 maj 1972 som RB från SJ övertog linjen Stockholm Ö - Rimbo med förgreningar Djursholms Ösby-Eddavägen, Djursholms Ösby-Näsby Park och Roslags Näsby-Österskär. SJ har dock kvar stationsområdet i Rimbo samt de därifrån utgående godsbanorna till Hallstavik och Uppsala Ö.

Det Stockholm Ö, där vi börjar resan, är inte detsamma livliga man mötte innan kupongsystemet infördes i februari 1973 då all biljettförsäljning på stationen upphörde. Biljetthallen ligger nu mestadels öde, endast de trafikanter som upptäckt den kvarvarande fruktaffären och brödkiosken ger nu liv åt den. Även restaurangen på övervåningen synes tämligen öde.

Detta stationshus invigdes 7.10.1932, vilket var mycket sent med tanke på att det tidigare stationshuset byggdes som provisorium - ett provisorium vilket kom att bestå i 47 år. Förutom de utrymmen järnvägen disponerar inrymmer huset till största delen bostäder.

På de sex spåren har däremot ingen större förändring skett. De lägre belägna spåren 6 och 7 (varifrån Djursholmstågen tidigare fortsatte i gatan till Engelbrektsplan) får som vanligt ta emot och skicka iväg tågen till Näsby Park och Hägernäs. Eddavågstågen däremot återfinner vi inte här på den automatiska tågskyltaren.

För att hitta tåget till Eddavägen går vi uppför trappan till stationens övriga spår (2-5). Från ett av dessa spår avgår dagligen det enda tåget till Eddavägen kl. 14.04.

För knappt ett år sedan hade linjen Stockholm Ö-Eddavägen c:a 40 tågpar dagligen, idag ett (1).

Bakgrunden till detta lär vara att Televerket någon gång under 1972 informerade RB om att den elektriska driften på banan hade störande effekt på telefonnätet inom området. RB:s svar på detta blev att man övergick från eldrift till rälsbussdrift på banan Djursholms Ösby-Eddavägen. Detta skedde den 1 mars 1973 och mottogs inte med alltför stor entusiasm av trafikanterna, då man nu tvunget måste byta vid Ösby istället för att som tidigare susa fram i direktvagn från Östra station.

Men denna förändring bestod inte länge. I juli och augusti 1973 kunde trafikanterna på linjens hållplatser läsa att ny tidtabell skulle komma att gälla fr.o.m. 26 augusti 1973. Den nya tidtabellen innefattade ett tåg dagligen i vardera riktningen enligt följande:

14.04 avg Stockholm Ö ank 15.00
14.27 ank Eddavägen avg 14.32

Så är läget idag när vi nu startar vår resa.

I norra änden av Stockholm Ö finns byggnader för översyn av lok och vagnar. RB planerar nu enligt uppgift att också flytta ned rälsbussparken från Rimbo hit.

forts...

Nu börjar den dubbelspåriga linjen som sänker sig ned mot Albano och vi kör ett kort stycke parallellt med den normalspåriga linjen Albano-Stockholm Ö, som fram till 1971 dagligen användes av den för SJK-stockholmare så välkända Silverpilen, d.v.s. soptågen som gick mellan Stockholms sopterminaler vid Östra och Södra stationerna samt Årsta till sopförbränningsanläggningen i Lövsta nordväst om Stockholm. Denna transport sker idag med bil.

På bro korsar vi så normalspåret Albano-Värtan. Strax därefter kommer vi till första hållplatsen, UNIVERSITETET, vilken tillkom i början av året. Endast tågen Stockholm Ö-Hägernäs-Stockholm Ö stannar här. Omedelbart efter hållplatsen korsar vi Norrtäljevägen på en större viadukt, vilken byggts så att den lätt kan omändras för T-bana (denna kommer dock enligt senare beslut att gå under jord). Till vänster ser vi så Veterinärhögskolan och till höger Universitetet med dess blå glasfasader.

Därefter skymtar Skogshögskolan till vänster, Experimentalfältet och Lantbruksakademin till höger. Innan vi når den andra hållplatsen, FRESCATI, ses Bergianska Trädgården t.v. och Riksmuseét t.h.

Här vid Frescati inträffade 1906 ett bankras varvid ett tåg spårade ur. Ingen skadades lyckligtvis, men banken tog lång tid att återställa, vilket tidningarna snabbt gjorde till en skandal.

Snart passeras åter Norrtäljevägen, denna gång i en kortare "tunnel", varefter farten minskas till 30 km och vi kör ut på den enkelspåriga Stocksundsbron över Edsviken. Härifrån har man en vacker utsikt med bilarnas stocksundsbro till vänster och till höger skymtar de båda lidingöbroarna i fjärran.

Alldeles efter bron börjar STOCKSUND:s stationsområde. Härifrån utgick tidigare den 1,3 km långa linjen till Långängstorp vilken nedlades 24.9.1966. Här börjar också spåret till resans första uppehåll, Mörby verkstäder. Vi åker parallellt med dubbelspåret för att sedan komma direkt in på verkstadsområdet.

Till Mörby flyttade SRJ:s verkstäder redan 1907, då utrymmet vid Stockholm Ö blev för litet. Verkstaden tillhör idag RB och här gör man alla erforderliga reparationer och revisioner. Verkstaden skrotar också slopad materiel.

Efter besöket i Mörby fortsätter vi så resan och passerar MÖRBY hållplats som ligger omedelbart efter verkstadsområdet. Hållplatsen har stor betydelse för resande till Danderyds sjukhus.

Innan vi når fram till DJURSHOLMS ÖSBY skymtar snabbt till vänster de gamla vagnhallarna där SRJmf idag har en del materiel uppställd. Djursholms Ösby var i mitten på 50-talet en av världens mest trafikerade stationer i fråga om tågantal, och kan även idag visa upp ett stort antal. Observera det stora hävstångsställverket, som fortfarande används.

Här delar sig banan. Till vänster går linjen till Rimbo/Österskär, och de två högra spåren utgör början på de båda linjerna till Näsby Park resp. Eddavägen. Mellan spåren är stationshuset placerat.

År 1889 började Djursholms villastad att planeras och 1890 beviljades koncession för linjen Djursholms Ösby-Kohagen (nuv. Djursholms Framnäsby) till dåvarande ägaren Djursholms AB. Linjen öppnades för allmän trafik 20 december 1890. 1893 fick man tillstånd att elektrifiera...

forts...

fiera banan, men eldriften kom inte igång förrän 1895 p.g.a. svårigheter med leveransen av elmotorvagnar.

För att åstadkomma goda kommunikationer i den nu framväxande villa-staden önskade SRJ, som övertagit banan med rullande materiel 1892, anlägga en ringlinje i området. Sträckningen var Ösby-Framnäs-viken-Svalnäs-Altorp-Ösby. Koncession beviljades 1899. Man ändrade sig senare i denna fråga och nytt förslag beviljades 1910. Detta innebar att delar av ringlinjen byggdes och sålunda öppnades sträckan Framnäs-viken-Eddavägen 1901, Ösby-Altorp 1910 samt Eddavägen-Svalnäs 1912. Sträckorna Altorp-Lahäll och Lahäll-Näsby Park öppnades 1928 resp. 1937. Första nedläggningen drabbade sträckan Eddavägen-Svalnäs som försvann 1930. Detta p.g.a. att man ansåg de båda sluthållplatserna Svalnäs och Lahäll ligga för nära varandra, och menade att de inte skulle konkurrera om trafikanter.

Från Djursholms Ösby går banan i en Mögerkurva där enkelspåret till Näsby Park börjar. Vi kör fortfarande på dubbelspårslinje fram till Djursholms Sveavägen varefter banan blir enkelspårig.

Efter kurvan börjar en lång raksträcka där första hållplatsen, BRAGEVÄGEN, ligger. Alldeles efter hållplatsen finner vi den enda vägövergången med bommar (som stundom är ur funktion liksom alla andra signaler, varför vår vägvakt nu kommer att göra sin första insats - stoppa ev. bilar om så behövs).

Efter en tid med bara ett tågpar dagligen började signalsystemet krångla till följd av rostbeläggning på spåret. Signalerna blev som besatta. En del blinkade omväxlande grönt och rött, andra blinkade inte alls. (Nu vid den kalla årstiden tycks emellertid signalerna fungera tämligen bra, varför vägvakten kanske inte behöver göra så många ingripanden.) Man kom då på tanken att sätta in fler tåg men tidtabellen ändras först vid månadsskiftet mars/april. T.v. har man alltså vägvakt på tåget.

Efter Bragevägen sänker sig banan och vi kommer straxt in i en vänsterkurva där Djursholms Sveavägen ligger. Denna station var liksom Djursholms Framnäs-viken bevakad fram till 1925, då automatiska infartssignaler uppsattes. Banan går efter stationen på en raksträcka i en alléliknande miljö fram till DJURSHOLMS TORG:s hållplats, som tidigare hette Restauranten. Denna upptäcker vi till höger i form av Djursholms Vårdshus. Vägvakten får efter hållplatsen åter tampas med bilarna innan banan stiger i en s-kurva där kardanaxlarna får visa vad de går för. Efter denna snäva kurva har vi en raksträcka framför oss, under vilken vi kan beundra den vackra Germaniaviken t.h., på vars botten Brahes silverskepp påstås ligga samt förfasa oss över den betongbunker som faktiskt är en villa och inte "nått sen kriget", innan banan kröker litet åt vänster där hållplatsen GERMANIA ligger. Mellan Germania och nästa anhalt DJURSHOLMS FRAMNÄSVIKEN är det endast ett hundratal meter. Härifrån utgick tidigare ett spår ned till en hamn som kan ses t.h. efter hållplatsen. Enligt uppgift lär främst sand ha varit den stora transportartikeln från hamnen.

Banan går så på en bank som slutar med en viadukt över en mindre väg där vi kommer in i en högerkurva. Därefter raskt åt vänster för att sedan finna den sista hållplatsen före banans slutpunkt, VIKINGAVÄGEN. Nu har vi endast ett kort stycke kvar till linjens och resans slutpunkt - EDDAVÄGEN. Här finns ett rundgångsspår vilket inte använts på mycket länge. Hållplatsen har samma karakteristiska utseende som övriga SRJ:s kurar med signaturbokstäverna inskurna i trät på sidorna.

forts...

I norra änden av spårområdet ser man var linjen gått vidare till Svalnäs - banvallen är numera ridväg och lätt att följa, även om vi inte hinna det vid detta tillfälle. Den namnskylt som förr stod till höger om kuren finns inte längre kvar. Mittemot hållplatsen ligger en golfbana, som sträcker sig ned till Näsby Park-banan och om somrarna kan man hitta golfbollar kring spårområdet. Frågan är bara om vi hittar något spårområde här i framtiden - SL-RB begärde den 8.10.1973 hos Kungl. Maj:t att få lägga ned trafiken på banan och riva spåret.

Södertörns Villastad
1 december 1973

Peter Gibson