

STIFTELSEN SKÄRGÅRDSBÅTEN OCH SVENSKA JÄRNVÄGSKLUBBEN

Utfärd till Saltsjöbaden söndagen den 20:e juni 1976

BÅTTRAFIK MED ANSLUTNING TILL SALTSJÖBANAN 1893-1976.

Saltsjöbadens och Saltsjöbanans tillkomst

I slutet av 1880-talet beslöt bankdirektören Knut Agaton Wallenberg att anlägga den nya badorten och villastaden Saltsjöbaden vid Baggensfjärden öster om Stockholm. Den 4 juli 1889 undertecknade han köpekontrakt om inköp av ett 1600 tunnland stort markområde där samhället skulle byggas upp och knappt ett år senare inlämnades koncessionsansökan för byggandet av en normalspårig järnvägslinje in till huvudstaden. Dessa planer omarbetades 1891-92 av banans nytillsatte arbetschef, Birger Stafsing och det slutgiltiga förslaget fastställdes den 4 aug. 1892.

I den ursprungliga koncessionen angavs att banan skulle vara driftklar senast vid årsskiftet 1895-96, trots att dess besvärliga sträckning krävde en mångfald bergsskärningar, viadukter och ett par långa tunnlar. Tack vare en skicklig planering av arbetet och en massinsats av arbetare - vintern 1891-92 lär över 1000 rallare ha arbetat på banan - lyckades man dock redan den 1 juli 1893 öppna trafik på sträckan Saltsjöbaden - Fåfången, där en provisorisk slutstation anlagts. Den avslutande sträckan på viadukterna över Folkungagatan och Södra varvet och genom den över 600 meter långa Stads-gårdstunneln fullbordades i december 1893.

Förstudier i USA.

Huvudansvarig för banans planering och byggande var Kapten Gustaf O Wallenberg, VD i Järnvägs AB Stockholm-Saltsjön och bror till K.A. Wallenberg. Han hade gjort en studieresa till USA för att studera förortsbanor och deras trafik. Många av Saltsjöbanans särdrag (bl a att stationerna fick plattformar i vagnsolvshöjd) lär vara ett resultat av denna resa, som väckte uppmärksamhet bland fackfolk.

Saltsjöbanans färjetrafik

I New York hade Gustaf Wallenberg också fått se de passagerarfärjor, som pilade fram och åter över Hudsonfloden mellan Manhattan och de olika järnvägarnas ändstationer på New Jersey-sidan. Han beslöt att ta upp denna idé i svensk tappning. Järnvägsbolaget beställde därför två ångfärjor vid Södra Varvet i Stockholm (W. Lindbergs Verkstads- och Varfs AB) med Nya AB Atlas som delentreprenör. (I bägge dessa företag hade Wallenbergarna aktiemajoritet) Färjorna fick namnen "Saltsjöbaden 1" och "Saltsjöbaden 2" och levererades redan innan banan öppnades för trafik. I juni 1893 fick de först göra turer Stockholm-Saltsjöbaden tillsammans med den inhyrda målarbåten "Eskilstuna II", men sedan kunde de börja med sin egentliga uppgift: färjeturer mellan Karl XII:s torg (vid Kungsträdgården) och Saltsjöbanans station vid Stadsgården. Denna ansågs nämligen ligga avskräckande långt från centrum, i synnerhet för dem som kunde lockas att köpa eller hyra sommarbostad i Saltsjöbaden.

En tredje färja av liknande typ "Saltsjöbaden 3", levererades året därpå, också den från Södra varvet. År 1915 såldes denna och fick en liknande trafikuppgift på sträckan Ropsten-Herserud, Södra Lidingöbanans ändstation fram till 1925. De två första av Saltsjöbanans färjor gick kvar på linjen Karl XII:s torg-Stadsgården till 1936, då järnvägen erhöll sin nuvarande slutstation framme vid Slussens nya trafikkarusell. Alla tre existerar dock fortfarande och två används ännu i reguljär trafik som Djurgårdsfärjor: "Djurgården 7" (ex "Elba 2" ex "Saltsjöbaden 1") och "Djurgården 6" (ex "Stockholm-Södra Lidingön" ex "Saltsjöbaden 3"). Man kan faktiskt också räkna dem som stilbildande för de andra Djurgårdsfärjorna, som byggdes 1897 - 1901.

Båtanslutning i Saltsjöbaden.

Även vid banans andra ända, i Saltsjöbaden, ordnade Gustaf Wallenberg med båttrafik i anslutning till tågen. (Under några år, på 1890-talet, fanns dessutom en hållplats "Lännersta sund", där man kunde byta till en Gustafsbärgsbåt för vidare färd till Lännersta-Boo-Gustavsberg. Den låg mitt emellan Östervik och Fisksätra, där tågen då inte gjorde några uppehåll)

Järnvägsbolaget hade redan under anläggningstiden hyrt ångaren "Eskilstuna II" för transport av byggnadsmaterial m.m. Inte långt från Saltsjöbadens blivande centrum fanns redan tidigare en ångbåtsbrygga som haft namnet Rösunda. Brevid denna anlades en lastkaj, och ett stickspår drogs ner de ca 450 metrarna från järnvägens egentliga slutstation. När nu banan var färdig behövdes "Eskilstuna II" inte längre för några godstransporter. Istället lät man den under augusti-september 1893 gå i reguljärtrafik mellan Saltsjöbaden och Dalarö i anslutning till lämpliga tågturer. Följande år förhyrde bolaget ångaren "Dalaröström" för sådan trafik, och inte mindre än 23 885 resenärer utnyttjade denna förbindelse. Ångbåtsbryggan i Saltsjöbaden och järnvägens hållplats nere vid den fick i fortsättningen bära namnet Dalaröbryggan, först kanske bara i folkmun men åtminstone från 1896 även officiellt.

Att försöket lyckades så bra berodde nog på att man fick ner restiden Stockholm - Dalarö till bara ca $1\frac{1}{2}$ timma, jämfört med de $2\frac{1}{2}$ - 3 timmar som annars krävdes med Dalaröångbåtarna. Båten passade då ett särskilt expresståg. (Dalaröexpressen) som bara behövde ca 25 minuter för att komma in till stan. Restiden till Dalarö förkortades också av att man lät, bygga en särskild ångbåtsbrygga i Vadviken på Dalarös insida dit båten fick gå direkt.

Motiv för båtanslutningen

Att järnvägsbolaget på egen hand började med "passbåtstrafik" till Dalarö var nog i första hand för att öka banans trafikunderlag. Denna gick ju i huvudsak genom obebyggda trakter, och i själva Saltsjöbaden hade byggnadsverksamheten bara påbörjats. Dessutom hade man säkert också en baktanke med Dalarötrafiken: i Dalarö fanns just den typ av publik som man ville locka till den nya badorten. Genom att få dem att resa via Saltsjöbaden kunde de inte undgå att upptäcka detta alternativ, som hade eller skulle få allt som fanns i Dalarö och dessutom låg närmare Stockholm.

Från 1895 behövde inte Saltsjöbanan sköta denna trafik på egen hand. Transportbolaget satte då in sin ångare "Maria II" 1898 moderniserad och omdöpt till "Express". Den övertogs senare av Ångbåts AB Södertörn, som 1914 gick upp i Waxholmsbolaget. Den efterträddes därefter av nyare, mindre ångare. Trafiken pågick t o m 1934, då konkurrensen från busstrafiken blev övermäktig.

Andra båtlinjer med tåganslutning i Saltsjöbaden.

I augusti 1894 satte Gustaf Wallenberg i egen regi in ångaren "Skärgården"

(ex Fahle Bure") på linjen Saltsjöbaden-Kolström - Strömme Kanal - Djurö. För att visa tidsvinsten med att kunna resa från Stockholm så sent som kl. 16.00 och ändå vara framme samtidigt med "Strömme Kanal", som avgick kl. 14.30 från staden, lät han i rent amerikansk reklamstil skicka med en kvällstidning till varje brygga för gratis utdelning. Han spred också särskilda cirkulär för att vinna gehör för idén. Här gick det dock inte lika bra som till Dalarö. En mindre båt "Kung Carl" fortsatte försöket 1895-96 och förlängde då turerna till Sandhamn, men resultatet var dåligt trots subvention från järnvägsbolaget. Lika illa gick det med ett par senare försök. Först år 1926 lyckades Waxholmsbolaget få igång en mera reguljär passbåtstrafik till Strömme Kanal och Djurö, men redan 1934 hade busstrafikens utveckling gjort den överflödig.

I mitten av 1890-talet började bröderna J & L Wahlund passbåtstrafik med ångslupar från Saltsjöbaden till de närliggande delarna av Ingarö och Älgö, från 1901 också genom Gåsösund till Tyresö. Liksom de tidigare nämnda turerna övertogs denna trafik 1914 av Waxholmsbolaget, som därför sedan höll sig med eget kolupplag och övernattningsrum för ångslupsbesättningar i Saltsjöbaden. Även de större ångbåtarna som passerade förbi på väg till Dalarö, Utö, Ingarö och Nämndö började på 90-talets slut anlöpa Saltsjöbaden, till en början gratis, sedan mot erläggande av en viss avgift till järnvägsbolaget. Gustavsbergsbolaget lät också några turer på sträckan Stockholm-Gustavsberg ta omvägen via Saltsjöbaden.

Som redan nämnts upphörde båttrafiken mellan Saltsjöbaden och Vadviken vid Dalarö 1934, då busstrafiken blev en övermäktig konkurrent. Av samma skäl lade Waxholmsbolaget också ner några av de mindre ångslupslinjerna från Saltsjöbaden efter sommaren 1937. Vid slutet av 1940-talet återstod endast linjen till Ingarö-Nämndö och hösten 1951 upphörde också dessa turer. Kvar fanns då endast några privata taxibåtar med turer i närområdet. Under 60-talet tillkom en mera reguljär taxibåtstrafik till bl a Nämndö, men först 1970, då både Waxholmsbolaget och Saltsjöbanan kommit i Landstingets ägo, blev det en verklig renässans för tåg-båt-trafiken. Då återupptogs trafik Saltsjöbaden - Nämndö med en modern snabbgående båt. Initiativet blev mycket uppskattat och trafiken har sedan dess ökat år från år. I sommar går det minst två turer i varje riktning alla dagar, fredagar och söndagar dessutom ytterligare förstärkningstrafik och planer finns på liknande turer till bl a Ornö och Utö.

Arne Sundström



STOCKHOLM—SALTSJÖBADEN (med järnväg) INGARÖ—TYRESÖ (endast sön- och helgdagar) genom GÅSÖSUND.

med anlöpande av Ulrikedal—Lillängsdal—Fällström—Alfredsro—Ekholmen—Tjällmora—Forsvik—Askarvik—Hanstavik—Fagerholm—Granskär—Norrgården—Algö—Algövik—Kläppen—Kilholmen—Mellangården—Augustenborg—Södergården—Tyresö.

Med Ångslup från Saltsjöbaden.

Stockholm—järnväg Saltsjöbaden—Ingårö—Tyresö—Stockholm
(genom Gåsösund med Ångslup från och till Dalaröbruggan i Saltsjöbaden).

Vardagar			Sön- o. Helgd.			Vardagar										Sön- o. Helgd.															
—	11.05	12	4	5.20	9.40	1	7	Från Stadsgråden										Till	8.50	9.05	9.30	4.15	6.50	9.30	1.30	7.30	10.10				
f. m.	f. m.	a. m.	f. m.	a. m.	f. m.	a. m.	a. m.	Från Saltsjöbaden										Från	f. m.	f. m.	a. m.	f. m.	a. m.	a. m.	f. m.	a. m.	f. m.	a. m.	f. m.	a. m.	
6.30	11.40	12.40	4 20 ¹⁾	5.40	10.15	1.35	7.35	Ulrikedal										7.10	8.20	8.45	9	3.40	6.20	9	1	7	9.40				
								Folkets bryggeri ²⁾											8.30	8.40	1.55	3.20	5.30	8.50	12.50	6.50	9.30				
								Fällström ³⁾																							
								Tjällmora—Forsvik—Askarvik—Hanstavik—Fagerholm ⁴⁾											7.40 ¹⁾		1.20										
								Alfredsro												8.25											
								Ekholmen (se sid. 48)																							
								Granskär																							
								Norrgården																							
								Kläppen																							
								Kilholmen																							
								Mellangården																							
								Augustenborg																							
								Södergården																							
7.10	12.30			6.55	11.30	2.50	8.20	Till Tyresö										Från	7.10		2.30				7.30	11.45	5.45	8.20			

1) Ångf. Prins Gustaf från Stockholm (Slussen) 9.05 o. m. har anslutning till denna tur i Saltsjöbaden.
 2) Ångslupen av Ångf. Prins Gustaf från Slussen (Slussen) 9.05 o. m.; lörd. och helgdagsslup med övergång till Ångslupen Bertha i Saltsjöbaden för bryggeri i. o. m. Hanstavik.
 3) Ångslupen Arlo från Fagerholm 7.40 f. m. med övergång i Saltsjöbaden till Ångf. Prins Gustaf.
 4) Se Även sid. 43.

Kartorna är från Floods "Skärgårdsboka" 1931

Ur Waxholmsbolagets turlista 1933

Stockholm—järnväg Saltsjöbaden—Elgömaren—Stockholm
(med Ångslup från och till Dalaröbruggan i Saltsjöbaden).

Vardagar			Sön- o. Helgd.			Vardagar										Sön- o. Helgd.							
7	10.05	4 ¹⁾	9	12	6	Från Stadsgråden										Till	9.30	12.30	6.50 ²⁾	10.50	2.30	8.10	
f. m.	f. m.	a. m.	f. m.	a. m.	a. m.	Från Saltsjöbaden										Från	f. m.	a. m.	a. m.	f. m.	a. m.	a. m.	
8.10	10.40	4 20 ¹⁾	9.35	12.35	6.35	Korsholmen										8.50	9	12	6.20 ²⁾	10.20	2	7.40	
						Orals											8.50	11.35	5.25	10.15	1.35	7.35	
						Örnberget																	
						Sommarbo																	
8.30	11.05	4.55	10	1	7.05	Till Elgömaren ³⁾										Från	8.30	11.05	4.55 ²⁾	10	1.05	7.05	



1) Lörd. och helgdagsslup i stället för 4-tåg ansl. 3-tåg från Saltsjöbaden 3.35 o. m.
 2) Lörd. och helgdagsslup från Elgömaren 4.05 o. m., ingen anslutning till tåg.
 3) Reservation för lågt vattenstånd.