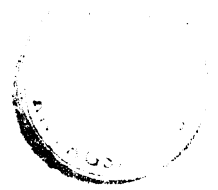




SVENSKA JÄRNVÄGSKLUBBEN

SJK Resor
Hans Kellerstam



SJK:s årsmötesresa söndagen den 17 maj 1987 Stockholm - Uppsala - Hallstavik - - Örbyhus - Uppsala.

SJK hälsar Dig välkommen till dagens resa från Stockholm C över Uppsala C/Ö, Faringe, Hallstavik, Hargshamn, Gimo, Österbybruk, Dannemora, Örbyhus till Uppsala C.

Resan genomförs med klubbägda fordon, undantaget en Y7-buss som ägs av SJ och ev en buss från Uppsala lokaltrafik. På normalspåret hjälper Svenska Motorvagnsklubben (SMoK) oss, på smalspåret Museiföreningen Stockholm - Roslagens Järnvägar (SRJmf) och på landsvägen Svenska Spårvägssällskapet (SSS).

För 10 år sedan skulle dagens resa ha kunnat genomföras per järnväg fullt ut. Då det nya normalspåret Hargshamn - Hallstavik öppnades för trafik den 26 maj 1977, förlorade smalspårslinjen Uppsala Ö - Rimbo - Hallstavik sin trafikeringsuppgift, nämligen massaved till och papper från Holmens Bruk i Hallstavik. Persontrafiken lades ner 1967 och all trafik upphörde den 1 juli 1977. Året efter revs spåret med undantag för sträckan Uppsala Ö - Faringe som övergick i Uppsala kommuns ägo och trafikeras som museibana av SRJmf. Banan kommer också att utökas med ett sidospår till Fjällnora friluftsområde så snart alla markfrågor är ordnade.

Dagens sidospår Örbyhus - Hallstavik trafikeras numer enbart med vagnuttagning (vut). Denna banas historik är dock ganska brokig. Banans första del, Örbyhus - Dannemora, byggdes normalspårig redan från början för malmtransporter från Dannemora gruva. Provisorisk trafik började sommaren 1874 (till Harnäs vid Skutskär) medan invigningen av hela Uppsala - Gäfle Järnväg, till vilken linjen hörde, ägde rum den 14 december samma år.

Dannemora - Hargs Järnväg byggdes smalspårig (891 mm) och öppnades för provisorisk godstrafik i oktober 1876. Invigningen skedde den 2 januari 1878 och banans slutpunkt var en tid Nybols lastageplats. Sedemera flyttades ändpunkten till Hargshamn som är tillräckligt djup för stora fartyg och har ett skyddat läge. Här har malm från Dannemoragruvan lastats ut från början och så sker än i dag. Efter förstatligandet 1959 breddades banan till normalspår till Gimo 1961 och till Hargshamn 1970. Smalspåret låg dock kvar i form av treskenspår mellan Dannemora och Hargshamn för malmtransporterna mellan gruvan och hamnen till 1970. Slutligen, som sagts, nybyggdes sträckan Hargshamn - Hallstavik 1977.

Ett antal smalspåriga sidobanor har funnits: Knaby - Ramhälls gruvor 8 km, Norrmon - Lövsta 29 km, Risinge - Norvällen 8 km samt i Gimo förbindelsebanan till Faringe och hela det övriga Roslagsbanenätet.

Än idag är malmtrafiken dominerande med ett tågpar per vardag till SSAB i Oxelösund. Malm transporteras också Dannemora - Hargshamn med ett dagligt tågpar (med malmvagnar litt Faos). Malmen skeppas vidare till huvudsakligen Finland men även Tyskland och England. Till Hargshamn kommer per båt järnskrot från Sovjet f v b per järnväg till bl a Hofors stålverk. Slutligen går också vardagligen ett tågpar med papper från Hallstavik för export till bl a Tyskland.



SVENSKA JÄRNVÄGSKLUBBEN

SJK Resor
Hans Kellerstam

Reseanvisningar den 17 maj 1987.

Tidtabell.

Stockholm C		7.44	
Märsta	p	8.19	påstigande
Uppsala C	8.45		byte till SRJmf:s tåg a)
Uppsala Ö		9.00	b)
Faringe	10.30ca		fotokörning
Faringe		11.10ca	byte till SSS landsvägbuss
Hallstavik	11.45ca		lunch c)
Hallstavik		13.00	passa denna tid. d)
Hargshamn	13.35	14.00	tåget går in på hamnspåret
Gimo		x	
Dannemora	14.40	15.15	tåget går in på malmbangården
Örbyhus	15.30	15.40	
Uppsala C	16.35		

- Vid Uppsala C får vi gå över SJ:s spår med iakttagande av stor försiktighet till Uppsala Ö.
- Under resan med ångtåget Uppsala Ö - Faringe ges anvisningar ombord på tåget. Uppehåll på de flesta trafikplatserna. Fotokörning vid Faringe.
- I Hallstavik stannar bussen vid Folkets Hus. Här ligger restaurang Källan som för 30:- serverar dagens rätt bestående av fläskkötlett (ev stek), smör och bröd, måltidsdryck och kaffe. Vegetariskt alternativ finns. Maten betalas och hämtas vid den ordinarie disken varefter vi går till en separat matsal.
- Några fotokörningar anordnas mellan Hallstavik och Örbyhus. De meddelas på tåget. Signalen "— . ." ("kontaktledningen spänningslös") ges då tåget bromsar in för fotokörning. Inställande av fotokörning eller annan programändring kan bli nödvändig vid t ex försening.

Under resan från Hallstavik till Örbyhus skall vi åka in på bangårdarna i Hargshamn och Dannemora. Hallstaviks bangård kan beses enskilt innan avgång. Möjligen står Holmens Bruks två lokomotorer framkörda för fotografering, i så fall på något av spåren in till bruket. I Hargshamn kör vi ut på hamnspåret. Ev står ett antal malmvagnar på malmlossningsspåret. I den byggnad som spåret går igenom, lossas en vagn i taget. Vagnen står på en vibrator som skakar ur all malm genom vagnens bottentömningsluckor ner på ett transportband. På detta transporteras malmen till de upplag som syns. Dels lastas styckemalm, dels slig. Exporten går huvudsakligen till Finland men även till Tyskland och England. Vid ett annat hamnspår lastas järnskrot som per båt köps från Sovjet f v b per järnväg till bl a Hofors. Vid f d motorvagnsstallet finns vid stallporten ännu en rest smalspår. Skiljeväxeln mellan bangården och linjen manövreras m h a trafikradion.

I Dannemora manövreras likaså växlarna mot linjen med trafikradion. Här går vi in till överlämningsbangården via triangelspåret högra gren i färdriktningen. Här görs ett kort uppehåll. Ett 891 mm-spår med trallor finns vid verkstaden. Ev står gruvans V1-lok uppställt här. Om inte, ser vi det när vi åker vidare, under malmlastningsfickan, in på malmbangården som tillhör SSAB. Vi kör in så långt det går och gör ett uppehåll avstigning. Fotografering är tillåten. Malmlastningsfickan används inte utan man använder frontlastare för vagnslastningen. Efter besöket åker vi ut på linjen mot Örbyhus via triangelspåret andra gren. Samtidigt har tåget vänt.

Från Örbyhus går tåget direkt till Uppsala C där resan avslutas för SJK:s del

Försäljning och servering.

Mellan Uppsala Ö och Faringe kommer SRJmf att sälja sina alster.

Mellan Hallstavik och Uppsala C finns lättare servering av kaffe, läsk mm.

Här har också SJK och SMOK försäljning av sina produkter. Tag tillfället och utöka Din samling.

Bandata roslagsbanenätet. Ur "Roslagsbanan 100 år", Frank Stenvalls Förlag.

Bansträcka	Öppnad	Eldrift	Nedlagd		Uppriven
			persontrafik	godstrafik	
Stockholm Ö—Kårsta	21/12 1885*	(a)		1/7 1969	
Kårsta—Rimbo	21/12 1885*	3/6 1946	12/1 1981	1/7 1969	1982
(Djursholms) Ösby—Framnäsvisken	20/12 1890	15/5 1895	1/1 1976	1/7 1969	1977
Framnäsvisken—Eddavägen	15/6 1901	15/6 1901	1/1 1976	1/7 1969	1977
Eddavägen—Svalnäs	1/5 1912	1/5 1912	1/1 1934	1/1 1934	1934
Stockholm Ö—Engelbredsplan	15/5 1895 (b)	15/5 1895	1/10 1960	—	1963
(Djursholms) Ösby—Altorp	31/12 1910	31/12 1910		1/7 1969	
Altorp—Lahäll	18/10 1928	18/10 1928		1/7 1969	
Lahäll—Näsbypark	15/5 1937	15/5 1937		1/7 1969	
Stocksund—Långängstorp (n)	15/10 1911	15/10 1911	25/9 1966	—	1967
Rimbo—Häverösund	18/12 1898	—	25/9 1966	1/7 1977	1978
Häverösund—Hallstavik	1/10 1915	—	25/9 1966	1/7 1977	1978
(Roslags) Näsby—Åkersberga	10/9 1901	15/5 1939		1/7 1969	
Åkersberga—Österskär	16/1 1906	15/5 1939		1/7 1969	
Uppsala Ö—Länna	5/11 1876	—	1/1 1967	1/7 1977	(m)
Länna—Faringe	23/10 1884	—	1/1 1967	1/7 1977	(m)
Faringe—Rimbo	23/10 1884	—	1/1 1967	1/7 1977	1978
Rimbo—Norrtälje	23/10 1884	17/12 1949	28/9 1969	1/7 1969	1970
Dannemora—Harg	2/1 1878 (c)	—	(d)		(e)
Knaby—Ramhäll (g)	2/1 1878	—	—	1959	1959
Risinge—Norrvällen (g)	1917 (o)	—	—	1951	1955
Norrmon—Lövssta (g)	23/12 1926 (p)	—	—	1952—54	1956—57
Faringe—Alunda	2/11 1920 (f)	—	1/2 1960	1/2 1960	1972
Alunda—Gimo	1/10 1921	—	1/2 1960	3/8 1970	1971

* Provisorisk godstrafik fr o m december 1884 Rimbo—Stocksund.

(a) Stockholm Ö—Ösby 15/5 1895, Ösby—Danderyd 29/9 (?) 1906, Danderyd—Roslags Näsby 6/11 1932, Roslags Näsby—Vallentuna 15/5 1939, Vallentuna—Lindholmen 5/6 1944, Lindholmen—Frösunda 27/7 1945, Frösunda—Rimbo 3/6 1946.

(b) Provisorisk trafik med hästspårvagn fr o m november 1894. Endast person- och paketgodstrafik på sträckan.

(c) Provisorisk godstrafik fr o m hösten 1876.

(d) Dannemora—Österbybruk 1/6 1953, Österbybruk—Hargshamn 29/5 1960.

(e) Breddad till normalspår 1960—70. Nytt normalspår Hargshamn—Hallstavik öppnat 1977.

(f) Provisorisk godstrafik Faringe—Upplandstuna fr o m 16/1 1919.

(g) Endast godstrafik.

(m) Museijärnväg fr o m 1977

(n) Ej godstrafik. Urspr spv 1,435 m, omb spv 0,891 m juni 1934.

(o) Enligt Ståhle (2) började "trafiken" 1/12 1915, medan tillstånd till allmän trafik erhöles först 29/5 1927!

(p) Enligt Ståhle.

