

STOCKHOLM

Uppsala

STRÅLEBY

ÅRSJÖ

Fagerjö

SÖDERFORS

HUDDINGE

TUMBA

STOCKHOLMS

HANDEN

VÄSTERHANINGE

TUNGELSTA

HEMESSA

SEGERSÅNG

MUSKÖ

ÖSMO

LUND

ÅLGVIKEN

NYNÄSGÅRD

NYNÄSHAMN

Nynäs havsbud

SKALA 1:600000

0 5 10 km

A.-B. KARTOGR. INSTITUTET

B V

1999

Stockholm – Nynäs järnväg.



Ägare: Stockholm-Nynäs järnvägsaktiebolag.

Trafikeras av: Trafikaktiebolaget Stockholm-Nynäs, Nynäshamn.

Signatur: S.N.J.

Tanken på en järnväg från Stockholm genom Södertörn väcktes redan på 1850-talet. 1860-61 diskuterades livligt frågan i Stockholmspressen, varvid flera möten anordnades. Den 2 juni 1862 besökte konung Carl XV Nynäs för att titta på den där föreslagna hamnen.

Förslagets främste förespråkare löjtnanten H Sandeberg fick vid 1863 års riksdag en motion väckt om ett anslag av 14.000 kr. för undersökningar men motionen avslogs. På privat väg lyckades man samla in pengarna och undersökningen skedde 1864.

Frågan vilade tills den åter levde upp i början av 1870-talet. Sandeberg beviljades koncession med anslutning till stambanan i Huddinge eller Tumba. Denna koncession förföll och en ny beviljades den 10 maj 1872. Den nya koncessionen överläts i september på ryska undersåtarna titulärrådet Pohitonov och löjtnanten Lukashevitsch varefter järnvägsarbetet högtidligen påbörjades den 22 september samma år. De första spadtagen vid järnvägen togs vid Nynäshamn av bl.a. landshövding Strähle. I överlåtelsen ingick även hamnen i Nynäs.

mellan Sandeberg och de båda ryssarna. Sandeberg fick härigenom åter hamnen i Nynäs.

Förslaget om en järnväg Stockholm-Nynäshamn vilade nu tills år. A Ljunggren, vilken efter Sandeberg blivit ägare till hamnen, år 1879 satte sig i förbindelse med franska intressenter. Detta förslag förföll.

År 1891 återupptogs frågan med **en ny linjesträckning**, en lokalbana mellan Ösmo och Östervik på Saltsjöbanan. Detta förslag fick inget gehör från huvudstaden varför man åter fick uppgiva försöken.

Den 22 febr. 1897 förordade landshövdingen banans indragande till Älfsjö med förbindelse till Stockholm C. Koncession inlämnades samtidigt för den nya linjesträckningen. Stiftelseurkund för Stockholm-Nynäs järnvägsaktiebolag undertecknades den 30 sept. 1898.

Till arbetschef vid banbyggandet antogs löjtnanten i Väg- och vattenbyggnadskåren A Lundström.

Koncession å bananläggningen meddelades den 25 nov. 1898, varvid bolagsordningen samtidigt fastställdes.

Vid extra bolagsstämma den 21 juni 1899 beslöts att söka ändring i koncessionen med framdragning av järnvägen till Älfsjö. Den 8 sept. samma år beviljade K M:t denna ansökan med vilkor att en eventuell järnväg mellan Älfsjö och Dalarö **delvis skulle** läggas på samma bank. Konstituerande bolagsstämma med Stockholm-Nynäs järnvägsaktiebolag hade hållits den 27 febr. 1899.

Till medlemmar i styrelsen valdes prof. Hj. Sjögren, grosshandlare C Bengtson, distriktschefen greve C Taube och godsägare J Upmark. Till ordförande i styrelsen och verkställande direktör utsågs prof. Hj. Sjögren.

Styrelsen beslöt inköp av hamnområdet och det där befintliga hotellet för 26.600 kr. Därefter sattes hamnbyggnaderna och järnvägsbyggandet igång.

Järnvägen öppnades för allmän trafik den 28 dec. 1901.

Samtrafik med Gotlandsbolagets båtar mellan Nynäshamn - Visby under åren 1902 - 1973. Nynäshamn är isfri året runt.

Ake Jansson

Nynäsbanan klar

NYNÄSBANAN

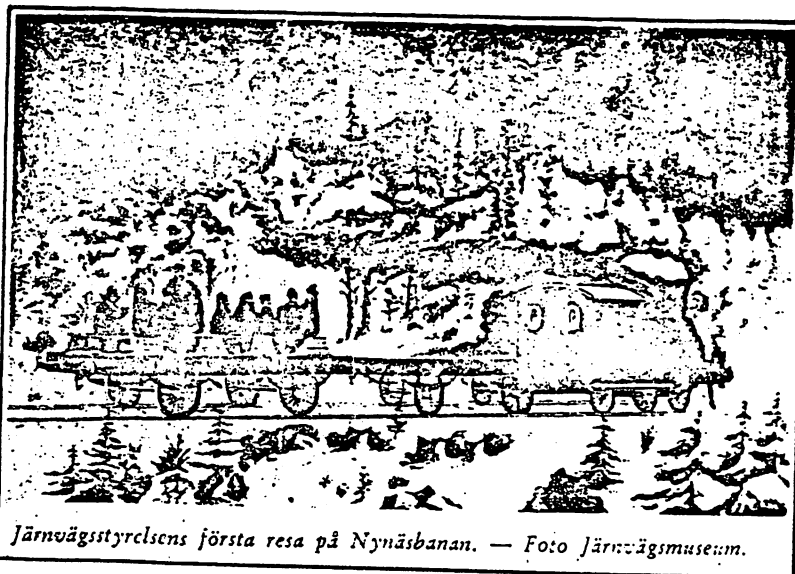
I lördags öppnades efter lyckligen avslutadt arbete den af många med spänd väntan motsedda nya kommunikationsleden från Stockholm till Nynäshamn. Trafiken kommer att besörjas af två tåg i hvardera riktningen med ankomsttider till Stockholm centralstation 8.17 f.m. och 4.53 e.m. samt afgång därifrån 7.45 f.m. och 5.35 e.m.

Längre fram, då man hunnit bli varm i kläderna är det meningen att ordna trafiken efter helt annan måttstock. Och hvad snabbhet beträffar, torde den nya banan kunna tillfredställa äfven mycket högt ställda fordringar, järnvägens öfverbyggnad är nämligen sådan, att hastigheten beräknas kunna uppdrivas till 90 km. i timmen, och nynäs ligger endast 60 km. från Stockholm. Tack vare "blixttågen" kan man nu i en hast förflytta sig från hufvudstaden ända ut till hafvet vid det sydligaste Södertörn och Stockholm har fått en ny villastad belägen så långt bort som möjligt från det jäktande hufvudstadsbullret.

Men fränsedt villastadssynpunkten erbjuder den nya banan Stockholm icke ringa materiella fördelar. Det är en rik hittills så godt som obruten mark den genomlöper, och man kan med skäl hoppas, att det lifliga varuutbytet mellan dessa trakter och hufvudstaden skall tillföra afsevärda fördelar i form af ökad tillförsel af landtmannaprodukter och därigenom äfven sänkta priser. Och slutligen har hufvudstaden fått en ypperlig isfri uthamn hvars betydelse det ännu kanske är svårt att till fullo uppskatta i ekonomisk och komersiellt hänseende, och genom hvars nu färdigblifna järnvägsförbindelse med hufvudstaden Gotlands rapport med fastlandet blifvit högst väsentligt underlättad. Man får ett begrepp om hvad den lilla genvägen öfver Nynäs betyder, då man tänker på den snabbare förbindelse vi genom den erhålla med Stockholm dit man, tack vare Nynäsbanan, kommer att resa på cirka sju timmar.

(Gotlänningen 30 december 1901)

Gun-Britt Jannesson



För egna anteckningar:

KÄLLOR OCH KÄLLMATERIEL

Svenska Järnvägsföreningen 1876 - 1926.
Järnvägsdata / SJK Bok 31.
Weine Stenqvist

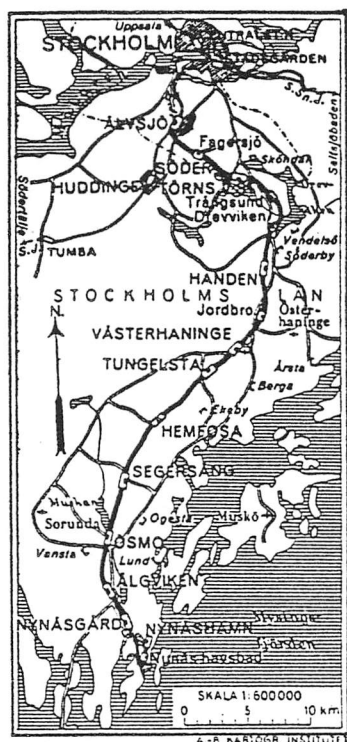
Jubileumsskriften SNJ AB 1899 - 1949.
Bengt Hammar och Eric Wallstenius

Egna uppgifter, bangårdsskisser, trafikplatser, signaturer, rullande materiel m m samt sammanställning.

Linjekarta och diagram.
Koncession mm.
Kompleterande uppgifter om rullande materiel.
Nynäsbanans sträckning. Gotl.
Kompleterande uppgifter om trafikplatser och signaturer.

Gun-Britt & Åke Jannesson

NYNÄSBANANS STRÄCKNING



Banan utgår från Älvsjö station å statsbanan och utgör via denna station en direkt förbindelse i första hand mellan Stockholm och Nynäshamns stad samt vidare mellan fastlandet och Gotland genom den av Ångfartygsaktiebolaget Gotland trafikerade traden Nynäshamn-Visby i samtrafik med fastlandets och Gotlands järnvägar.

Inom Stockholms stad går linjen från Älvsjö genom skogig och kuperad terräng förbi Fagersjö hållplats utmed Magelungen och passerar Södertörns Villastad. I Huddinge socken ligger Trångsunds hållplats, vilken uppkallats efter Trångsunds gamla herrgård, belägen vid den smalaste delen av sjön Drevviken. Vid denna sjö ligger även Drevvikens trafikplats samt mellan dessa båda stationer Skogås hållplats. Sedan banan passerat Vega hållplats, framkommer den till Handens station, som anses vara gränsen för lokaltrafikområdet. Från Handen går landsväg till Dalarö. Efter Jordbro hållplats, som liksom Vega och Handen ligger i Österhaninge socken, följer Västerhaninge station, belägen i socknen med samma namn. Härifrån utgår väg till Hårsfjärden och Berga med ett flertal busslinjer. Banan fortsätter sedan förbi Tungalsta, Hemfosa och Segersång stationer. Själva stationen

Segersång ligger i Ösmo socken men järnvägen går här på en sträcka av över 1 km så gott som utmed gränsen mellan Ösmo och Sorunda socknar. Sydost om sjön Muskan når järnvägen därefter Ösmo och Älgvikens stationer. Från Ösmo utgår busslinjer över Sorunda till Lisön samt till Södertälje. Härifrån finnes även bussförbindelse till den stora cementfabriken vid Vika. Från Älgviken går landsväg till Södertörns sydligaste socken, Torö, med reguljär bussförbindelse i anslutning till järnvägens tåg. Såväl Lisön som Torö bebos i stor utsträckning av sommargäster, företrädesvis från Stockholm. Nynäsgårds station ligger i Nynäshamns stad och är belägen på kort avstånd från Nynäs herrgård vid den vackra Nynäsviken. Banan går därefter genom det storslagna kustlandskapet förbi Nynäs Havsbad's hållplats till Nynäshamns station, belägen vid en av stadens mera centrala delar. Linjen fortsätter här efter till den allmänna hamnen, där station finnes omedelbart intill Gotlandsbåtarnas tilläggsplats, samt har sidospår till industriområdena med de industriella anläggningarna, bl.a. Telegrafverkets verkstäder samt A. Johnson & Co:s oljeraffinaderi. Denna senare industri, som åren 1939-1941 kraftigt utbyggde sina anläggningar, har verksamt bidragit till att tillföra järnvägen ökad trafik.

(Ur Jubileumsskriften Stockholm - Nynäs Järnvägs AB 1899 - 1949)

VAD FINNS KVAR IDAG AV STOCKHOLM - NYNÄS JÄRNVÄG 1987 ?

Av järnvägens fasta anläggningar har samtliga stationshus rivits inom SL-området, och bangårdarna har byggts om för att passa pendeltrafiken. Nedanför Västerhaninge har mycket lite förändringar skett. Järnvägens verkstad med lokstall finns kvar och har i många år disponerats av en mekanisk verkstad vilken reviderade Nynäs tankvagnar fram till 1984. Åren 1985-86 flyttade Nynäshamns Järnvägsmuseum in i lokalerna med sitt rullande materiel från lokstallet i Nynäshamn. Föreningen håller på att renovera lokalerna så att de blir mer ändamålsenliga för deras verksamhet. Av den rullande materielen finns idag endast lok nr 10 och en del godsvagnar kvar hos Nora-Bergslags Museiförening.

STATIONER-, HÅLLPLATSER-, & LASTPLATSER M.M. VID STOCKHOLM-NYNÄS JÄRNVÄG

Km.	Plats:	SNJ Sign.	SJ Sign.	Öppnad.	Nedlagd.
+ 0,458	Nynäshamns Ångbåtsstation.	Nyhåbs.	Nyh.	/ 1902	12/6 1973
0	NYNÄSHAMN stn.	Nyh.	Nyh.	28/12 1901	
1	Nynäs Hafsbad hpl.		Nhd.		
3	NYNÄSHAMNS ÖFRE stn. 1) 9/8 1902 NYNÄSGÅRD stn.	Nyg.	Ngd.	28/12 1901	
7	VALSJÖ stn. / ÄLGVIKEN stn.	Äv.		28/12 1901	28/5 1967
12	ÖSMO stn.	Ös.	Öso.	28/12 1901	
17	SORUNDA stn. 1/5 1917 SEGERSÄNG stn.	Sg.	Ssä.	28/12 1901	
23	HEMFOSA stn.	Hf.	Hfa.	28/12 1901	
28	TUNDELSTA stn.	Ts.	Ts.	28/12 1901	
30	Nedersta hpl. 18/6 1973 Krigslida hpl.	Ned.	Kda.		
32	VÄSTERHANINGE stn.	Wh.	Vhe.	28/12 1901	
35	Jordbro hpl.	Jd.	Jbo.		
38	ÖSTERHANINGE stn. 2) 1/1 1913 HANDEN stn.	H.	Hnd.	28/12 1901	
40	Vega hpl.				18/6 1973
42	Drefviken hpl.	Dv.	Dv.	28/12 1901	18/6 1973
45	SKOGÅS stn.	Skg.	Skg.	18/6 1973	
46	Trångsund hpl.	Tr.	Tåd.	28/12 1901	
47	Forsen hpl.				26/5 1963
48	SÖDERTÖRNS VILLASTAD stn. 3)	Swd.	Sdv.	28/12 1901	
49	Farsta hpl.		Far.	23/10 1960	18/6 1973
51	Fagersjö hpl.	Fsö.			26/5 1963
53	HÖGDALEN stn. (Mötesstation)		Hön.		
55	ÄLFSJÖ stn. (SJ)	-	Äs.	1/11 1879	
61	STOCKHOLM S stn. (SJ)	-	Sst.	1/12 1860	
63	STOCKHOLM C stn. (SJ)	-	Cst.	17/7 1871	

- 1) Under byggnadstiden var namnet Kullsta.
- 2) Under byggnadstiden var namnet Nyvreta.
- 3) Under byggnadstiden var namnet Ågesta.

Vissa fasta anläggningar vid SNJ:

Vid Älfsjö Vändskiva 15 m.

Vid Nynäshamn Vändskiva 15 m. Lokstall för 3 lok.

Vid Nynäsgård Vändskiva 15 m. Lokstall för 4 lok. SNJ Verkstad.

Vid Handen Lokstall för 1 lok.

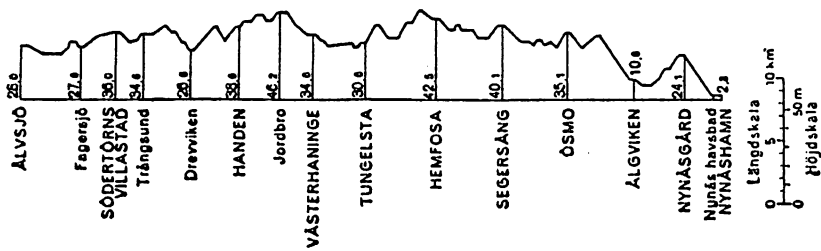
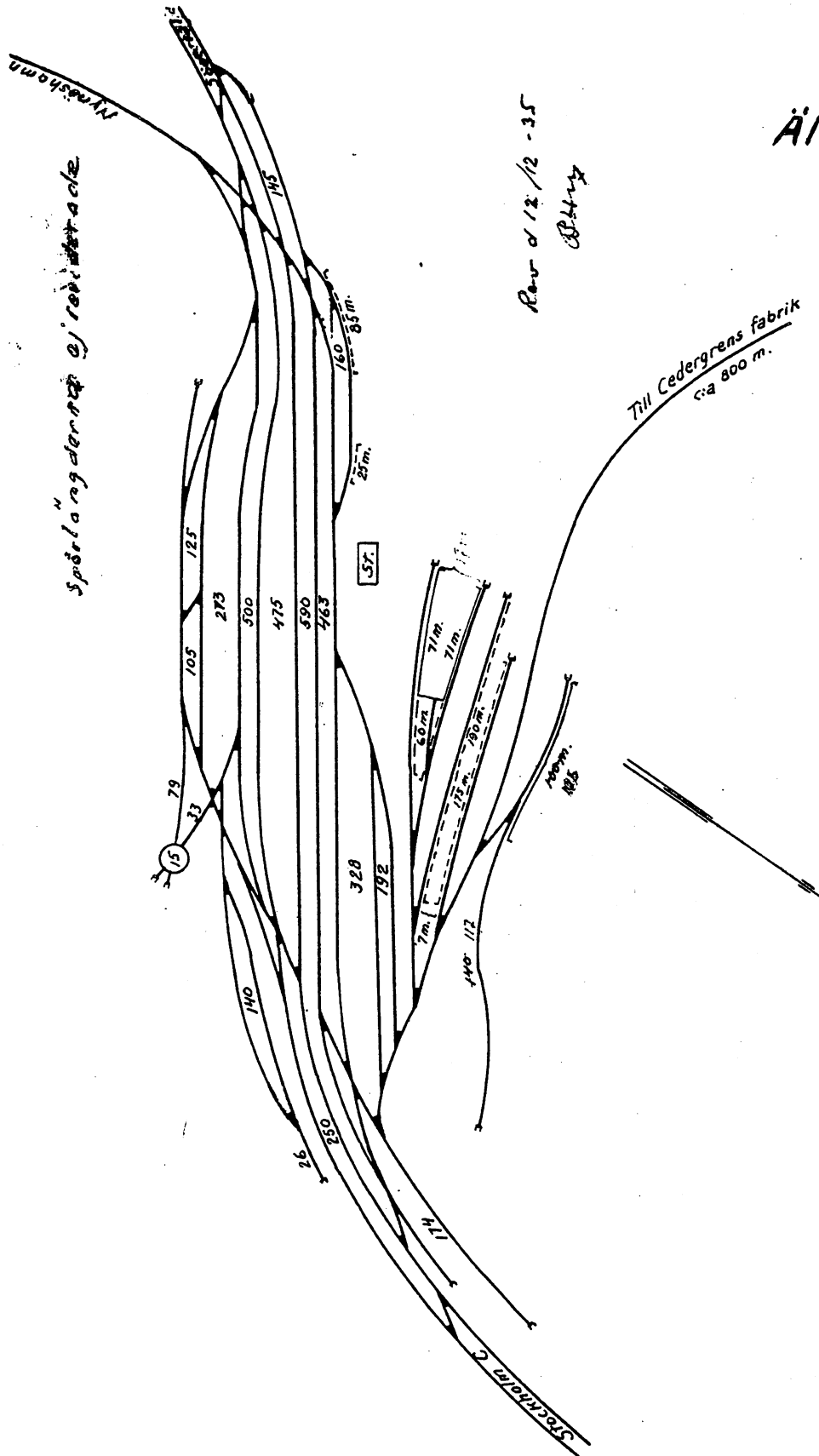
Bengt Hammar Eric Wallstenius
Åke Jannesson

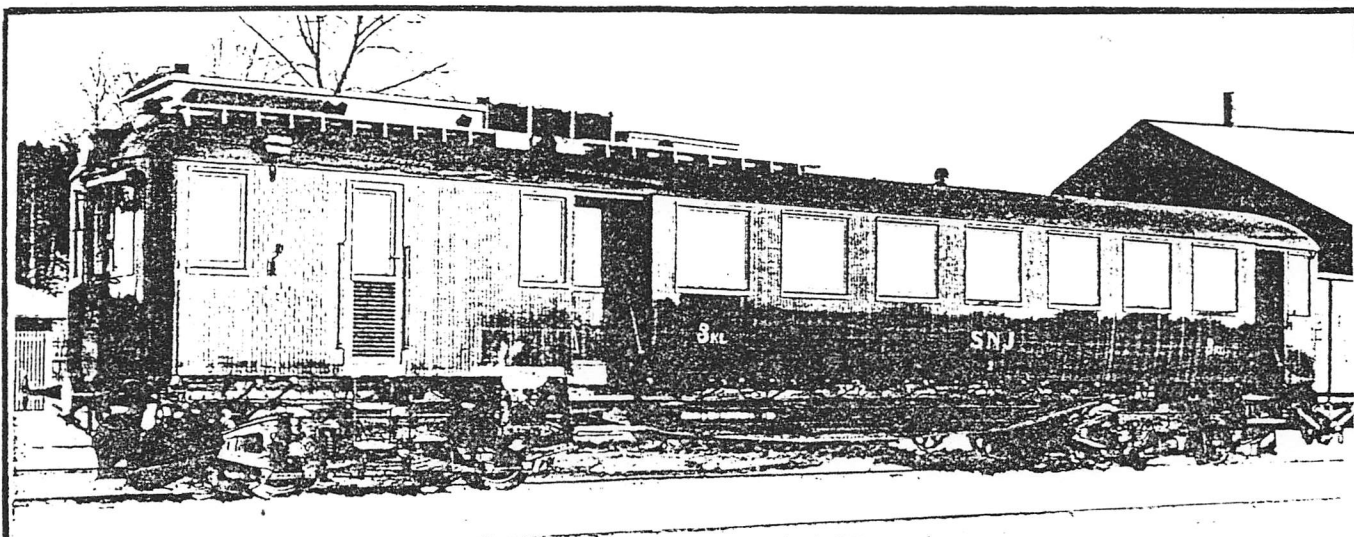
Älvsjö

Rev d 12/12-35
B.H. 23

Till Cedergrens fabrik
ca 800 m.

Spörlosgesellschaft



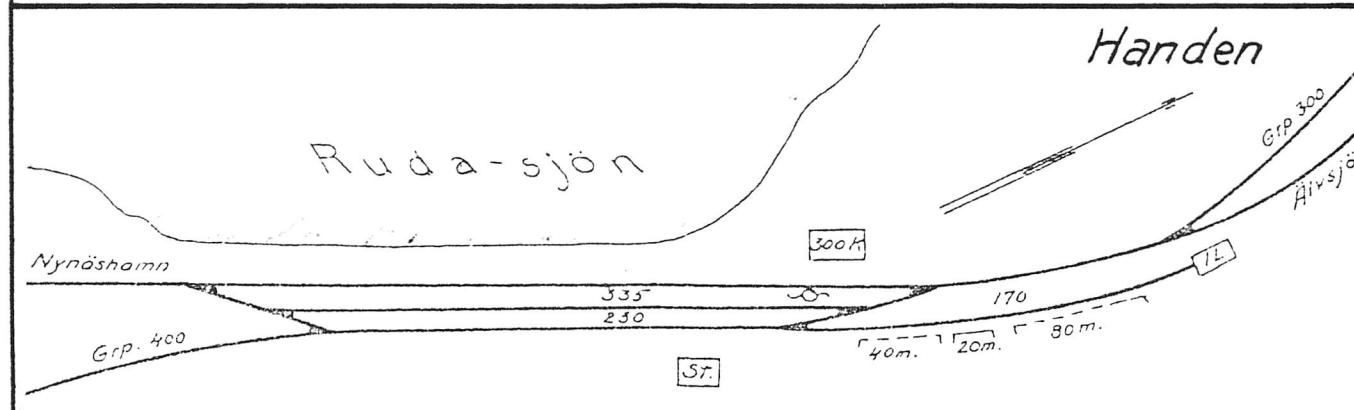
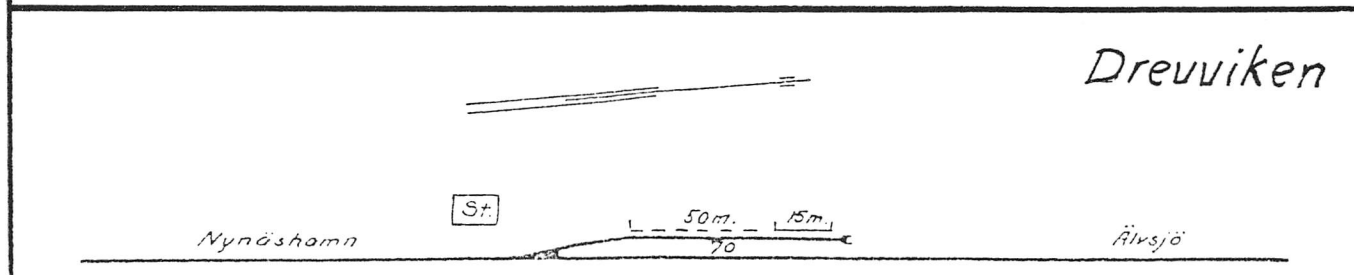
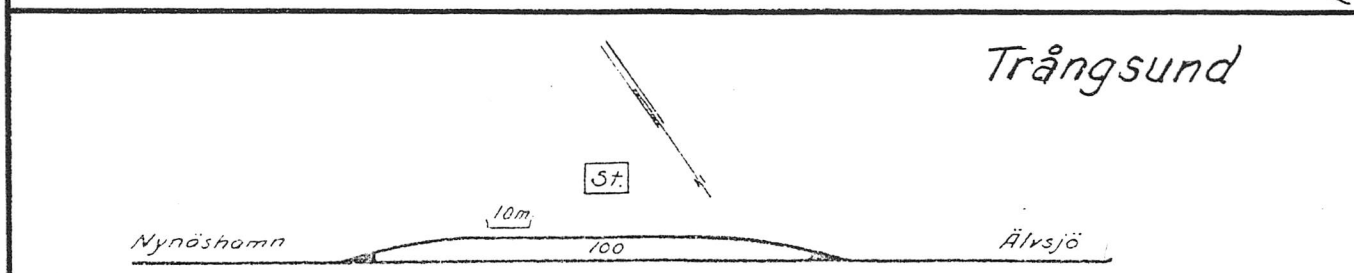
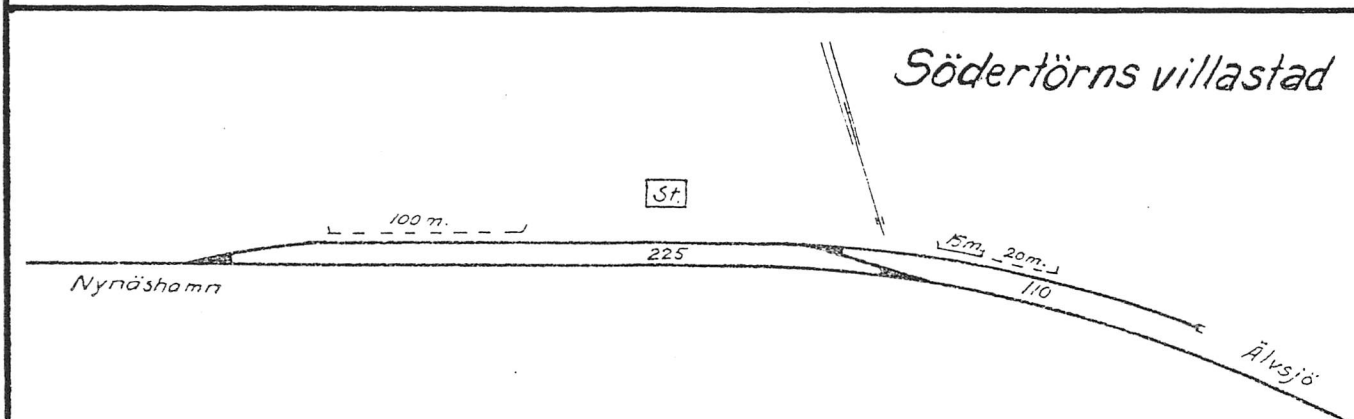


Stockholm Nynäs Järnväg XI/Co 2, tillverkad av Deva 1929, skrotad 1959. Foto: ASEA.

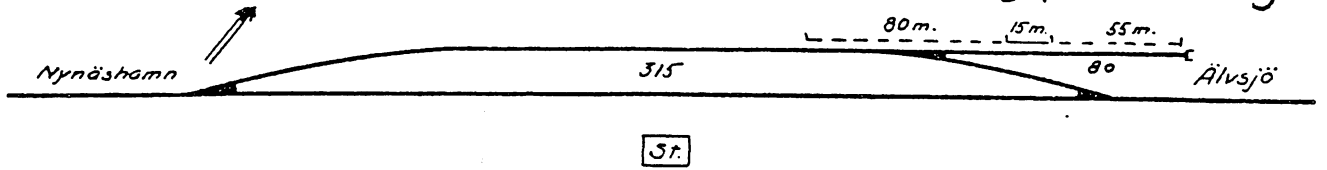
S.N.J.

BANGÅRDSSKISSER FRÅN ÅR 1935

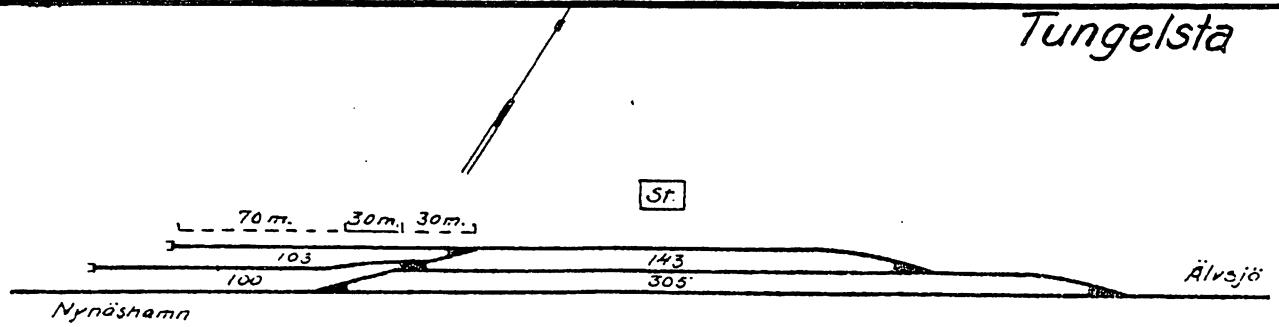
S.N.J.



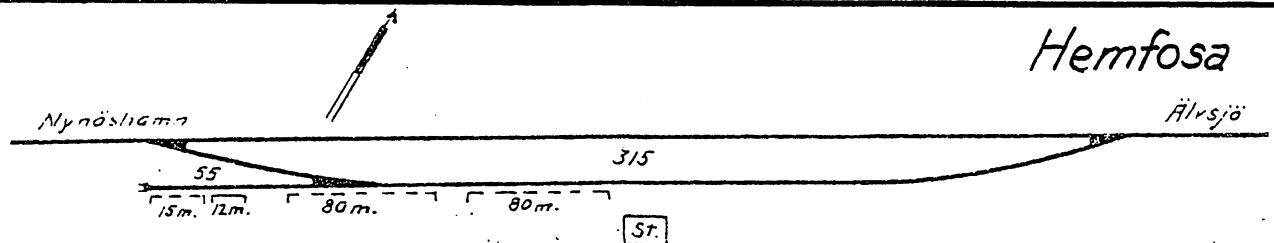
Västerhaninge



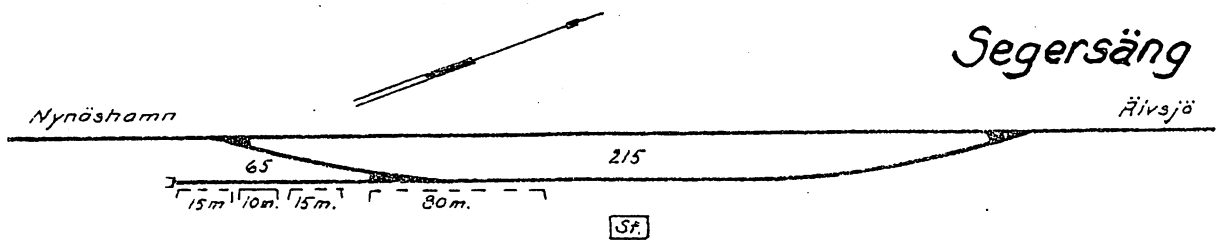
Tungelsta



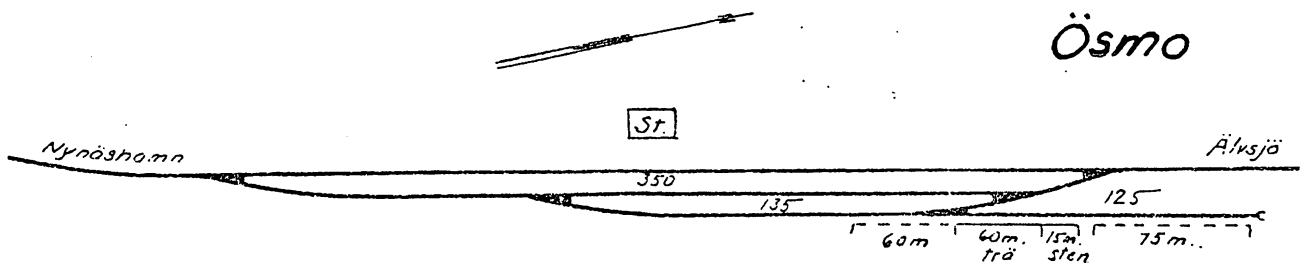
Hemfosa



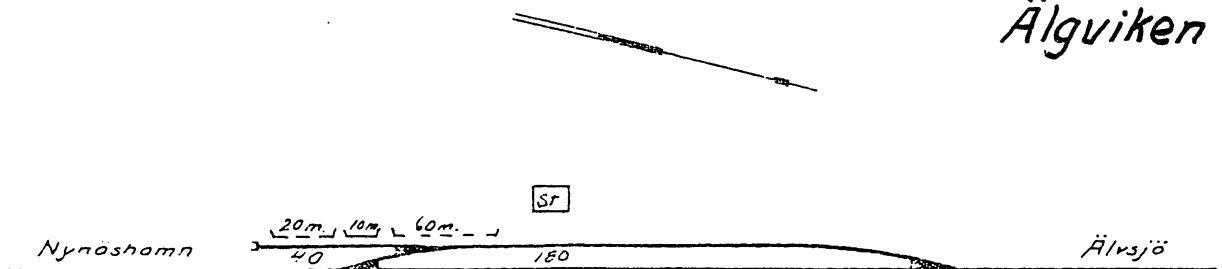
Segersång



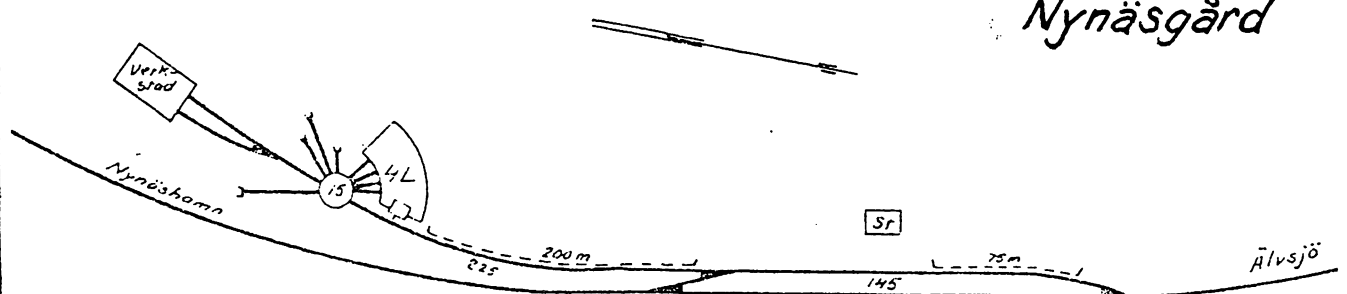
Ösmo



Älgviken



Nynäsgård



S.N.J.

Nynäshamn

Nynäshamns
ångbåtsstation

Gårds fjärden

Hamnen

Marinförv.
6000 K.

14000 X

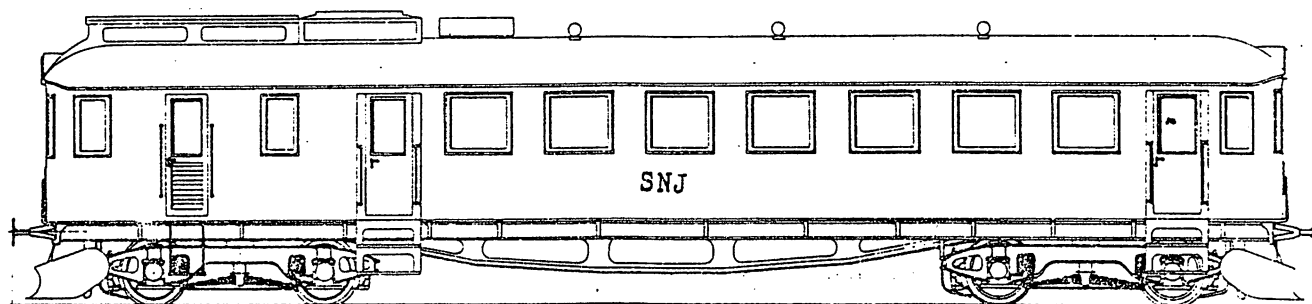
15
31
Fabriksspår 1800

Tekniska uppgifter.

	1901	1913	1926
Spårvidd	1.435 mm.	1.435 mm.	1.435 mm.
Huvudspår	55,458 km.	55,458 km.	55,458 km.
Bispår	6,100 km.	12,390 km.	12,476 km.
Största lutning	10 ‰	10 ‰	10 ‰
Minsta kurvradie	300 m.	300 m.	300 m.
Banks krönbredd	6,0 m.	6,0 m.	6,0 m.
Jordskärning	6,0 m.	6,0 m.	6,0 m.
Bergskärning	6,0 m.	6,0 m.	6,0 m.
Ballast bredd	2,6 m.	2,6 m.	2,6 m.
Ballast djup.	0,6 m.	0,6 m.	0,6 m.
Syllars längd	2,7 m.	2,7 m.	2,7 m.
Skenvikt 40,5 kg. (Huvudspår)	55,458 km.	55,458 km.	55,458 km.
Skenvikt 31,23 kg. (Bispår)	6,100 km.	12,390 km.	12,476 km.
Största tillåtna hastighet	30 km/tim.	90 km/tim.	90 km/tim.

Rullande materiel.

	1901	1913	1926
Ånglokomotiv tanklok	4	3	3
Ånglokomotiv tenderlok	-	4	4
Motorvagnar	-	-	-
Personvagnar 2-axl.	2	6	6
Personvagnar 4-axl.	3	12	13
Resgods- och godsvagnar med 2 axl.	70	120	111
Postvagnar, hela eller komb. med 2 axl.	2	2	2



===== DEN RULLANDE MATERIELEN VID STOCKHOLM - NYNÄS JÄRNVÄG =====

ÅNGLOKEN

Nr	Tillverkare	Tillv.nr	Byggd år	Axel-följd	Litt.	Köpt, sålt, skrot m.m.
9	Peckett	807	1899	C	-	1900 fr. N&H, sålt 1904 till Korsnäs-Marma AB, 1955 skrot.
1	N&H	583	1900	2B1	-	1936 skrot.
2	N&H	584	1901	2B1	-	1945 såld.
3	N&H	585	1901	2B1	-	1945 såld.
4	Manning-Wardle		1865	C	-	1899 köpt NOJ 10, 1902 skrot

SVENSKA JÄRNVÄGSKLUBBEN

5	Nasmyth, Wil- son & Co	177	1875	C	VA	1900 köpt SJ 289 "NORA", 1902 skrot.
6	Beyer, Pea- cock & Co	621	1865	C	Fb	1900 köpt SJ 69 SIGURD RING" 1904 såld.
4	N&H	788	1905	C	-	1933 skrot.
5	N&H	818	1906	2B	-	1933 skrot.
6	Motala	447	1910	2B	A	1954 skrot.
7	Motala	448	1910	2B	A	1954 skrot.
4	N&H	340	1892	2B	Cd	1933 köpt SJ 419, 1956 skrot
5	N&H	558	1899	2B	Cd	1933 köpt SJ 562, 1956 skrot
1	Motala	309	1903	2B	Cc	1937 köpt SJ 747, 1950 skrot
8	Motala	234	1900	D	N	1943 köpt TGOJ 88 fd SJ 577, 1966 skrot.
9	Motala	330	1904	1C	ÖCBa	1944 köpt SJ 1524, fd ÖCJ 7, 1957 skrot.
11	ASJ Falun	225	1916	2C	H3	1944 köpt BJ 85, 1952 omnum- rerad till SNJ 1, 1960 skrot
12	ASJ Falun	269	1919	2C	B	1947 köpt BJ 129, fd SJ 1383 1952 omnumrerad till SNJ 2, 1960 skrot.

MOTORLOK

10	Kockums	103	1936	1-Co-1	ÄF	1968 SJ 140, 1970 såld SSnJ 25, 1977 såld NBVJ.
11	MAK	500.001	1951	C	T 31	1968 SJ 138, skrotad.
12	MAK	500.002	1951	C	T 31	1968 SJ 208, 1969 SJ 139.skr
13	Motala	1047	1954	1-D-1	T 7/T 12	1968 SJ 207, skrotad.

MOTORVAGNAR

1	ASEA	42	1928	Bo,Bo,	-	1955 skrot.
2	ASEA	43	1928	Bo,Bo,	-	1959 skrot.
3	ASEA	47	1931	Bo,Bo,	XCFo3 XBFO3	1961 skrot.
4	ASEA	49	1932	Bo,Bo,	XBCFo5 XCFo5 XBFO5	1944 köpt SJ Xod5 6 f.d. LyJ 10, 1966 skrot.
5	ASEA	50	1935	Bo,Bo,	XCo1 XBo1	1944 köpt ASEA, f.d. VBHJ 4, 1966 skrot.
6	ASEA	51	1937	Bo,Bo,	XCo1 XBo1	1946 köpt SJ Xo1 5, 1966 skrot.
7	ASEA	52	1937	Bo,Bo,	XCo1 XBo1	1946 köpt SJ Xo1 17, f.d. UVHJ 51, 1966 skrot.
8	Linke-Hoffman	-	1938	Bo,Bo,	XBo4	1955 köpt SJ Xo4 15, f.d. VBHJ 5, 1966 skrot.
9	Linke-Hoffman	-	1938	Bo,Bo,	XBo4	1955 köpt SJ Xo4 16, f.d. VBHJ 6, 1966 skrot.
30	Kockums	304	1935	Bo,Bo,	XBo5	1955 köpt SJ Xo5 20, f.d.MYJ 250, omnumrerad till MYJ 300 1967 ombyggde SJ motorvagnen till snöplog.1978 skrotad.

PERSONVAGNARNA

Litt.	Nr.	Tillv./Nr.	År.	Omlittrering, omnumrering m.m.
BCo	1	Ljunggren 1494	1901 z	1940 omb. till Co 1
BCo	2	Ljunggren 1495	1901 z	1922 omb. till Co 2
BCo	3	Ljunggren 1496	1901 z	1930 omb. till Co 3
BC	4 (1)	Ljunggren 1497	1901 z	1912 omnumrerad till BC 31
BCo	4 (2)	Kalmar V	1912 z	
BC	5 (1)	Ljunggren 1498	1901 z	1912 omnumrerad till BC 32
Bo	5 (2)	Kalmar V	1914 z	1941 omb. till Co 5
DF	6 (1)	Ljunggren 1499	1901 z	1912 omnumrerad till DF 41
Co6	6 (2)	Kockums	1945 z	
DF	7 (1)	Ljunggren 1500	1901 z	1912 omnumrerad till DF 42
Co6	7 (2)	Kockums	1945 z	
BCo	8	Göteborgs MV	1906 z	
BCo	9	Kockums	1909 z	
BCo	10	Kockums	1909 z	
Co	11	Kalmar V	1912 z	
Co	12	Kalmar V	1912 z	
Co	13	Kalmar V	1913 z	
Co	14	Kalmar V	1913 z	
Co	15	Kalmar V	1913 z	
BC	16 (1)	Ljunggren 1874	1903 z	1912 omb. & omnumrerad till C 23
CoX	16 (2)	Kockums	1937 z	
BC	17 (1)	Ljunggren 1875	1903 z	1912 omb. & omnumrerad till C 24
CoX	17 (2)	Kockums	1937 z	
CoX	18	Kockums	1938 z	
CoX	19	Kockums	1939 z	
C1	21	Arlöf	1903 z	omlittererad till C4 21
C1	22	Arlöf	1903 z	omlittererad till C4 22
C	23	Ljunggren 1874	1903 z	
C	24	Ljunggren 1875	1903 z	
C	25	Ljunggren 1497	1901 z	
C	26	Ljunggren 1498	1901 z	
BC	31	Ljunggren 1497	1901 z	1922 omb. & omnumrerad till C 25
BC	32	Ljunggren 1498	1901 z	1922 omb. & omnumrerad till C 26
F	40	Kalmar V	1956 z	
DF	41 (1)	Ljunggren 1499	1901 z	1941 omlittererad till F 41
F	41 (2)	Kalmar V	1957 z	
DF	42	Ljunggren 1500	1901 z	1942 omlittererad till F 42
DF5	2780	Arlöv	1929 z	1941 inköpt SJ DF5 2780
DFo5	2758	Kockums	1928 z	1942 inköpt SJ DFo5 2758

GODSVAGNARNA

L4	44		1912 z	Omlitt. L
L4	45,46		1911 z	Omlitt. L 1913
L4	47		1912 z	Omlitt. L 1913
L4	48-50		1913 z	Omlitt. L
N1	51,53,54,59,60, 63,65,66,68,70, 71,75,77,82,85, 92,93,95,97,98.	Södertelge V	1899	z 59,77,93.
N1	52,55-58,61,62, 64,67,69,72-74, 76,78-81,83,84, 87-91,94,96,99, 100.	Södertelge V	1900	z 56,61,74,94.
N1	86	Södertelge V	1902	
N1	101-110	Ljunggr.1673-1682	1901	z 109,110. Vagnarna inköpta 1902
Nn3	201-220	Kockums	1906	z 201-204
Nn3	221-230	Hessleholms MV	1901	Hyresvagnar nr.30625- 30634 inhyrda 1901, inköpta 1925. z 221,226.

SVENSKA JÄRNVÄGSKLUBBEN

Få	401	Södertelge V	1901 z	Omlitt. F2, omlitt. F1
F	402-405	Södertelge V	1901 z	Omlitt. F1
G1	406-410	Södertelge V	1902	Hyresvagnar inhyrda 1905, inköpta 1925.
G1	411-414	Göteborgs MV	1906 z	Omlitt. F1
G1	415-419	Södertelge V	1901 z	Omlitt. F1
G1	420,421	Göteborgs MV	1901	Hyresvagnar nr. 30036, 30044 inhyrda 1905, inköpta 1925.
G1	422-433	Arlöf	1902	Hyresvagnar inhyrda 1905, inköpta 1925. Omlitt. Gmh.
Gmk	434-439	Södertelge V Ljunggrens	1899-1900 1901	Ombyggda från N1, 6st. Södertelge V och 2st. Ljunggrens

TANKVAGNAR (Ägare: Nynäs Petroleum)

Q12	500001-004,007	Tyska	1915-1916	F.d. SJ Q12 502143-147, överförda 1928-1930.
Q12	500005,006,008-010,012-018	Tyska	1928-1930	
Q12	500011,019-030,039-055	Landskrona MV	1934-1935	
Q12	50031,032	Tyska	1929	F.d. Naftasyndikat.
Q12	500033-038	Landskrona MV	1933	F.d. Naftasyndikat.
Q12	500056-063	O & K	1930-1931	F.d. Naftasyndikat.
Q12	500064-088	Qnedlinb.	1940	
Q12	500089,090	Chr.Olsson	1944	
Q12	500091-114	Chr.Olsson	1944-1947	
Q12	500115-121	Tyska	1916-1931	F.d. Sv.Träimpr. m.fl.
Q12	500122-141	Chr.Olsson	1947	
Q12	500142-146	Chr.Olsson	1948	
Q12	500147-150	Chr.Olsson	1948	F.d. Hyresvagnar överförda från SJ 1951
Q12	500151-166	Chr.Olsson	1948	F.d. Hyresvagnar överförda från SJ 1951
Q12	500167-269	ASJ	1951-1958	
Q12	500270-275	Chr.Olsson	1954	F.d. Hyresvagnar överförda från SJ 1958

ÖPPNA GODSVAGNAR (Ägare: Televerket)

Is	500170	Tysk	Inköpt från MGJ 1951.
Ou	500302	Gävle Vagnverst.	1953 Omnr. 500301 1951.

z = skruvbroms

Försålda till NBJ 1936: 30 st. N1-vagnar i nummerserien 51-110.
10 st. G1-vagnar i nummerserien 406-410,420-433.
Försåld till LRJ 1946: 1 st. F1 418 =LRJ G1 33.

Personvagnarnas Sittplatser år 1913

Litt.	Nr.	Tillv.år	2 kl/3 kl	Litt.	Nr.	Tillv.år	2 kl/3 kl
BCo	1	1901	18/48	Co	13	1913	116
BCo	2	1901	15/46	Co	14	1913	116
BCo	3	1901	17/48	Co	15	1913	116
BCo	4	1912	22/44	BC	16	1903	20/25
BCo	8	1906	25/36	BC	17	1903	24/24
BCo	9	1909	30/31	C1	21	1903	48
BCo	10	1909	30/31	C1	22	1903	48
Co	11	1912	116	BC	31	1901	6/36
Co	12	1912	116	BC	32	1901	6/36

År 1956 omlittererade SNJ sina personvagnar liksom övriga järnvägar i Sverige.
 Litt. B = A och C = B.

ÅNGLOK INHYRDA AV SNJ.

Från SJ: Cc 419, Cc 463, Cc 530, Kd 536,
 Cc 552, Cc 556, Cc 562, Kd 683, Cc 742,
 Cc 747, L 796, L 837, L 843, Tb 860,
 L 964, B 1139, E4 1511, E4 1513, E4 1514

Från TGOJ: C3 37, N 82, N 84, N 88,
 M3a 101, M3a 103, M3a 104

Från SWB: Y3 69

DIESELLOK INHYRDA AV SNJ.

Från SJ: T7 207, T8 208

Från AB Nynäs-Petroleum: Lok 12, Lok 13

PERSONVAGNAR INHYRDA AV SNJ.

Den 14/2 1964 redovisas följande vagnar
 inhyrda från SJ: ABo14 1744, Bo15 4201,
 Bo15 4207, Bo15 8164

Redan den 18/8 1960 redovisades ovan-
 stående vagnar inhyrda från SJ.

Den 15/6 1964 redovisas följande vagnar
 inhyrda från SJ: ABo13 4117, ABo13 8019,
 ABo14 1742, Bo12 4119, Bo12 8129,
 Bo12 8143, Bo15 4178, Bo15 8023,
 Bo15 8041, Bo15 8060, Bo15 8133

År 1965 avställdes följande vagnar:
 4117 i Snyten, 8019 i Ludvika, 2303 i
 Norsholm, 4119 i Nynäshamn, 4178 i
 Hagalund

Den 3/11 1964 redovisas följande vagnar
 inhyrda från SJ: F1 8600, F1 25071,
 F1 25468, F1 25515, ABo13 1208,
 ABo13 1341, ABo13 8002, Bo6c 3322,
 Bo6a 3334, Bo6a 3342, Bo6a 3833,
 Bo6a 3941, Bo6a 4070, Tillfälligt Bo8a
 3490, Tillfälligt A015br 4442,
 Bo13 2834, Bo13 2835, Bo13 2836,
 Bo15 1392, Bo15 3651, Bo15 4184,
 Bo15 8007, DBo15 2752

År 1965 avställdes följande vagnar:
 1208 i Mora, 1341 i Råppe, 8002 i
 Tillberga

GOTLANDSTRAFIKEN.

Fr.o.m. den 1/1 1988 övertar ett nytt
 rederi Gotlandstrafiken.

UPPGIFT FÖR SNJ ÅNGLOK OKTOBER 1947.

Lok nr	Pannans tillv/fyrb.	Inre eldstad	Ny fyrbox erfodras år
1/1903	1922/1928	koppar	
4/1892	1932/1932	-"	
5/1899	1924/1942	stål	1949
6/1910	1910/1942	koppar	1954
7/1910	1910/1935	-"	1948
8/1900	1936/1936	-"	1949
9/1903	1944/1944	-"	1956
11/1916	1912/1937	-"	1950
12/1919	1918/1936	-"	1948

AVSTÄLLDA PERSONVAGNAR 1962-63.

I Ljusdal uppställdes personvagnarna
 ABo 4, ABo 8, ABo 10 och B 25

I Ystad uppställdes personvagnarna
 Bo 1, Bo 2, Bo 3 och Bo 14 som snö-
 beredskapsvagnar

Samtliga vagnar sändes till Visland
 för skrotning. Boggierna från vagnarna
 4, 8 och 10 sparades i Visland för
 eventuell försäljning. Boggienumren var
 SNJ 17, 18, 10, 11, 12 och 23 Mod 1891.
 Boggierna från vagnarna 1, 2, 3 och 14
 försåldes 1965 till SSNJ. Boggienumren
 var SJ 408, SJ 814, SJ 5405, SJ 5406,
 SJ 337, SJ 596, SNJ 21 och SNJ 22 Mod
 1891. Vagnarna skrotades under 1966.

ÅR 1945 HADE VAGNARNA FÖLJANDE BOGGIER.

1 SNJ 1-2	13 SNJ 19-20
2 SNJ 3-4	14 SNJ 21-22
3 SNJ 5-6	15 SNJ 23-24
4 SNJ 17-18	Samtliga Modell 1891
5 SNJ 25-26	16 SNJ 31-32
8 SNJ 10-11	17 SNJ 33-34
9 SNJ 7-8	18 SNJ 35-36
10 SNJ 9-12	19 SNJ 37-38
11 SNJ 15-16	Moderniserad Modell
12 SNJ 13-14	

FÖRSÄLDA VAGNAR.

Efter slopningen försåldes vagnskorg-
 arna till vagnarna 16, 17 och 41 till
 privatperson i Stallarholmen där de nu
 är ombyggda till sommarstugor.

KONCESSION Älvsjö - Nynäshamn 8/9 1899.

ÖPPNAD FÖR

ALLMÄN TRAFIK Älvsjö - Nynäshamn 28/12 1901.

Anm.

SNJ blev statligt bolag 1/7 1957, till SJ 1/1 1968.
 Eldrift november 1962.



NYNÄSHAMN

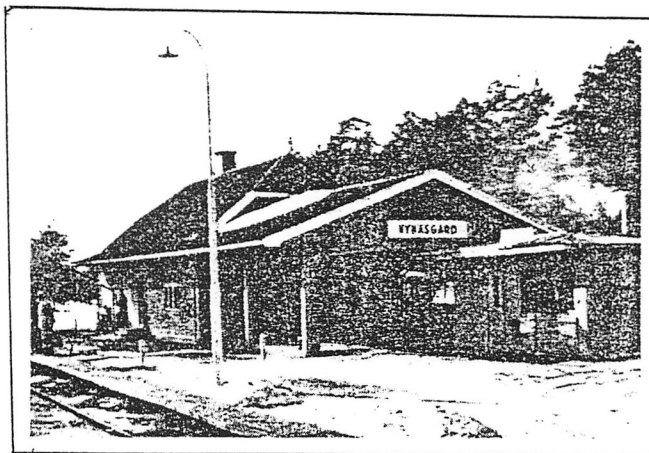
Stationshuset har moderniserats och renoverats ett flertal gånger under åren. Bangården har även utvidgats med flera spår liksom hamnen. Industrispår oljeraffinaderiet.

Industrier: Televerkets verkstad, oljeraffinaderi och Nynäsverken.

NYNÄSGÅRD

Stationshuset ombyggdes helt år 1931. Industrispår till järnvägens verkstad och Nya murbruksfabriken.

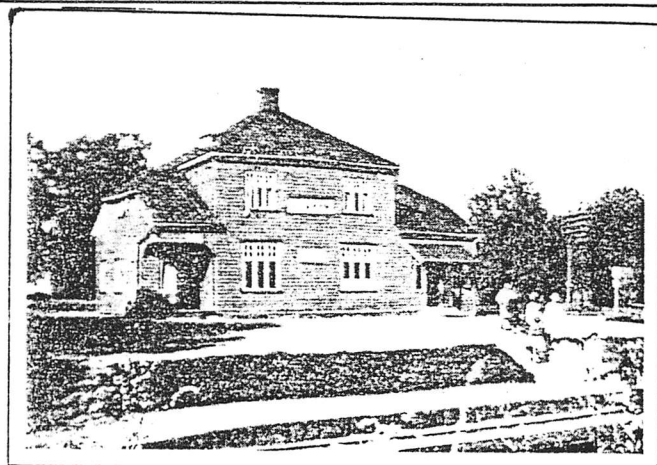
Industri: Nya murbruksfabriken.



ÄLGVIKEN

Stationen ombyggdes åren 1932 och 1946. Bangården förlängdes ca 60 m. norrut år 1945.

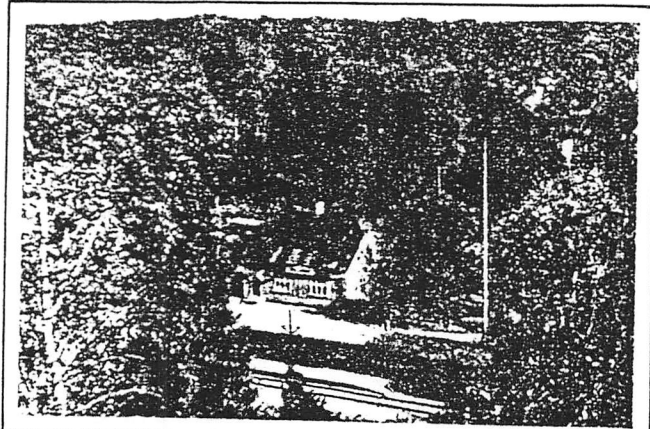
Företag: Ösmo bryggeri.



ÖSMO

Industri: Cementfabrik.

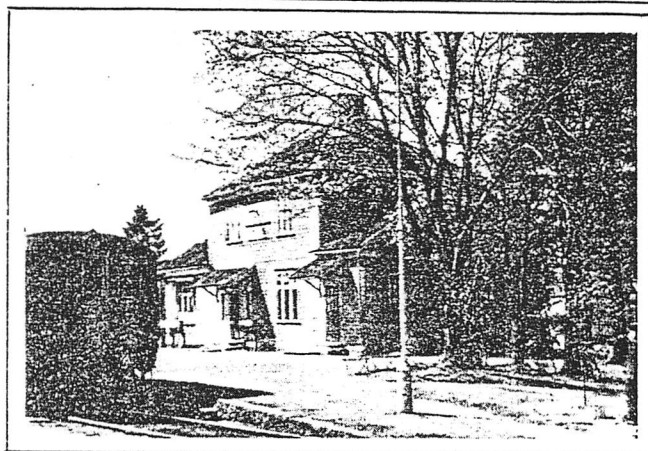
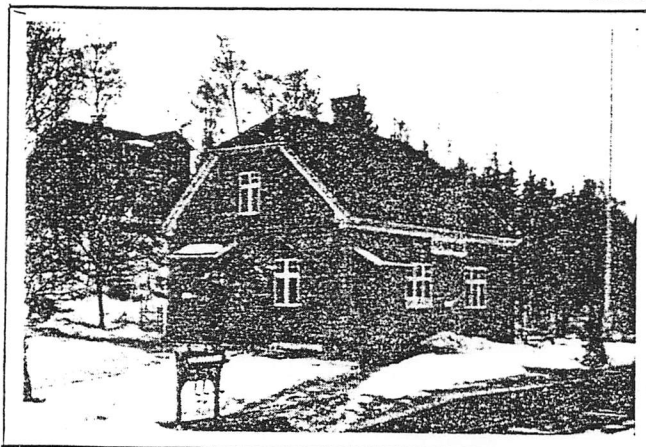




SEGERSÅNG

HEMFOSA

Industrier: Två sågverk.



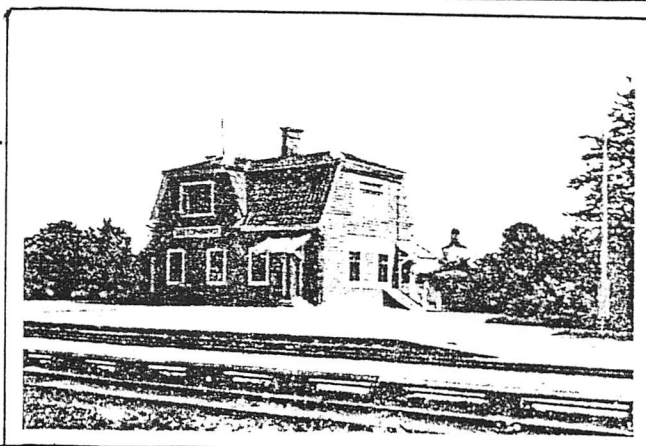
TUNGELSTA

Industrier: Ca 100 st. trädgårdsmästare med stora trädgårdar.

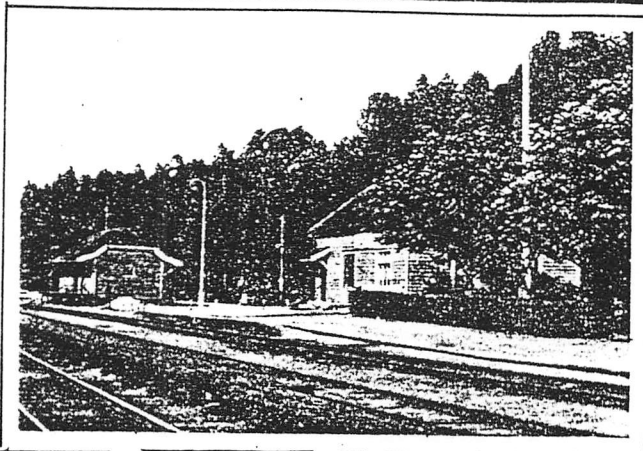
VESTERHANINGE

Bangården utökades år 1945.
Personvagnarna C 25 och 26 voro stationerade här som förstärkningsvagnar till tågen, liksom två motorvagnar.

Industrier: Vägförvaltningens länsgarage och verkstäder, Hårsfjärdens örlogsdepå.



För egna anteckningar:



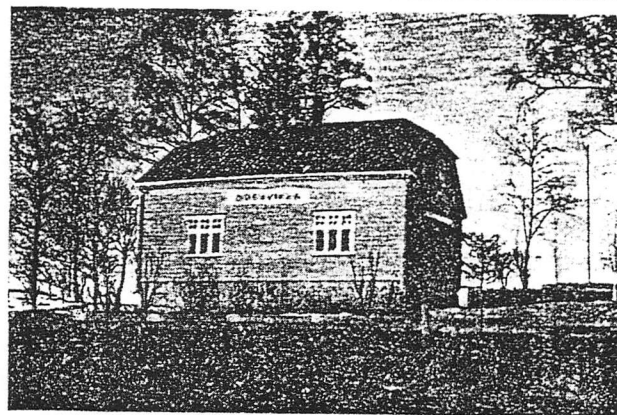
HANDEN

Stationshuset om- & tillbyggdes 1916.
Industrispår till järnvägens grusgrop

Industrier: Handens bruk och Nya mur-
bruksfabrikens grusgrop söder om
stationen vilken är densamma som järn-
vägens grusgrop under byggnadstiden,
Kåbergs tapetfabrik och embalagefa-
brik.

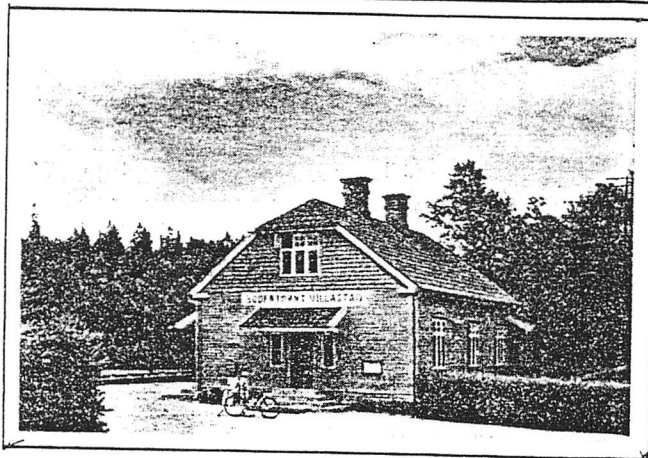
DREVIKEN

Industri: Låd- & snickerifabrik och
mekanisk verkstad.



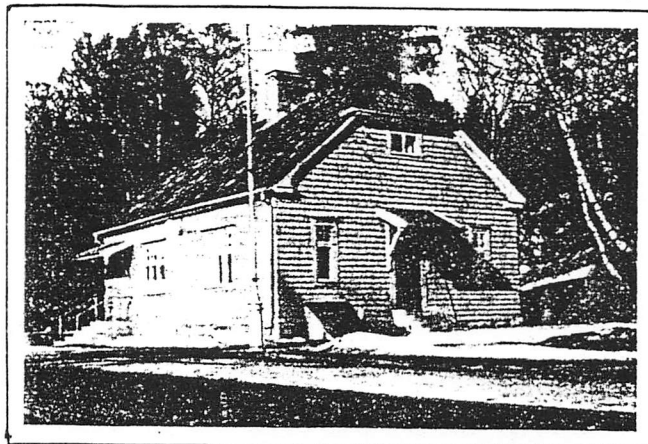
SÖDERTÖRNS VILLA STAD

Stationshuset ombyggdes 1928.
Bangården förlängdes 1944.



FAGERSJÖ

1946 om- & tillbyggdes stationshuset.

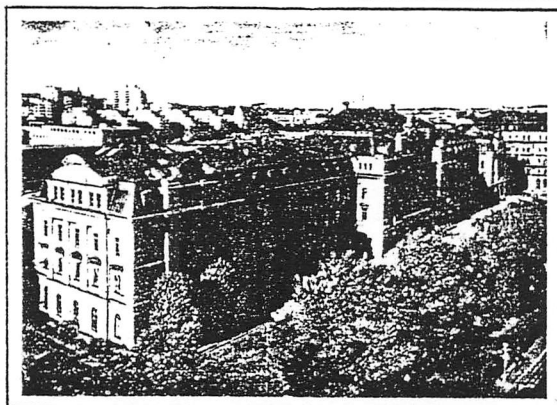
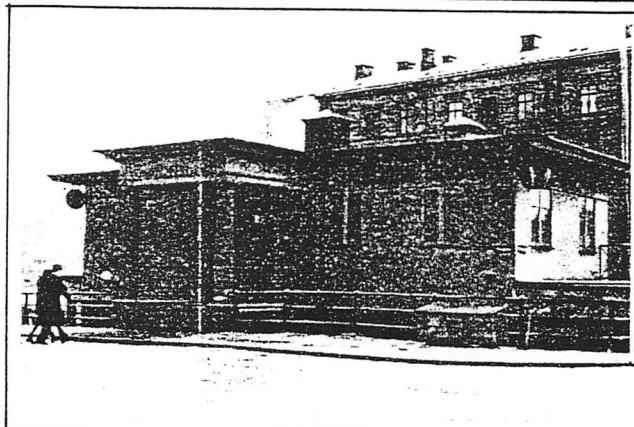


ÄLVSJÖ



År 1917 uppfördes det nuvarande stationshuset. Det gamla stationshuset blev kvar till 1980 med personallokaler. Bangården utbyggdes i flera etapper under åren 1909, 1926 och 1929. Industrispår till Västberga, Liljeholmen, Enskede bangård och slakthus.

STOCKHOLM S



STOCKHOLM C

För egna anteckningar:

GOTLANDSTRAFIKEN

Så snart Stockholm-Nynäs järnvägsaktiebolag fått sin järnväg färdig och hamnen vid Nynäs nödtorftigt ordnad, vidtogs omedelbart åtgärder för att åtminstone delvis leda trafiken mellan Stockholm och Gotland över Nynäshamn. Det första avtalet härom träffades den 8 sept. 1902 med Ångfartygsaktiebolaget Gotland, varigenom detta bolag åtog sig att låta en av sina ångare få sin ändstation vid Nynäshamn under vintern 1902-1903. Därefter upphörde Gotlandsbolagets båt-tar t.v. att angöra Nynäshamn vintertid.

Beträffande sommartrafiken träffades däremot den 4 maj 1903 en överenskommelse, genom vilken Gotlandsbolaget förband sig att under tiden juni-augusti 1903 uppehålla trafiken mellan Visby och Nynäshamn med inalles 6 turer i veckan med ångfartyget "Gotland". Då underhandlingarna med Ångfartygsaktiebolaget Gotland om trafikens utsträckning till även den övriga tiden av året strandade, kommo underhandlingar till stånd med representanter för ett ifrågasatt nytt ångbåts-aktiebolag, som skulle åtaga sig att trafikera traden Gotland-Nynäshamn året om.

Dessa underhandlingar resulterade i ett kontrakt av den 3 april 1904 emellan Trafikbolaget och Ångfartygsaktiebolaget Visborg, som förband sig att under fem år uppehålla regelbunden trafik mellan Gotland och Nynäshamn. Kontraktet bröts emellertid redan i början av år 1905 av ångfartygsaktiebolaget, som för kontraktsbrott dömdes att betala 2.500 kronor. Trafikbolagets styrelse inrik-tade återigen sina ansträngningar på att söka förmå Ångfartygsaktiebolaget Got-land att låta sina ångare anlöpa Nynäshamn, Vilket också till att börja med provisoriskt uppnåddes genom en överenskommelse av den 16 november 1905, vari-genom Ångfartygsaktiebolaget förband sig att ångare skulle anlöpa Nynäshamn två gånger i veckan under vintermånaderna. Denna anordning, som dock icke med-förde samtrafik mellan bolagen, hade föranletts därav att postverket önskade, att posten skulle tagas över Nynäshamn. För att underlätta en fördelaktigare uppgörelse, inköpte styrelseledamöterna i Trafikbolaget, W.Bäckström, O Nor-ström och K.A.Lagergren 851 aktier i Ångfartygsaktiebolaget Gotland, varefter ett nytt kontrakt för en tid av 5 år upprättades. Ångfartygsbolaget åtog sig bl.a. att sommartiden uppehålla 12 förbindelser pr. vecka mellan Nynäshamn och Visby med bolagets bästa ångare "Hansa". Kontraktet mellan Trafikaktiebolaget Stockholm-Nynäs och Ångfartygsaktiebolaget Gotland har sedermera förnyats i huvudsaklig överensstämmelse med 1906 års kontrakt.

Sedan järnvägen och hamnen blivit färdigbyggda och förbindelserna till Gotland över Nynäshamn tryggats, genomgick järnvägsföretaget en lugn och säker utveck-lingsperiod, som sträckte sig ända till det första världskrigets utbrott 1914. Under de därpå följande krigsåren lämpades trafiken efter de då uppstående trafikbehovet. Särskilt godstrafiken ökades i hög grad. Driftskostnaderna ste-ga också avsevärt, men inkomsterna ökades icke i samma takt som utgifterna. Stockholm-Nynäs järnväg och de båda bolag som sedan 1905 haft hand om järnvägs-och hamnföretagens utveckling, hade därför vid 1925 års slut fått sin affärs-ställning mycket ansträngd samtidigt som det arrenderande Trafikbolagets och det ägande Järnvägsbolagets inbördes ekonomiska förhållanden blivit högst in-vecklade.

Sedan under år 1927 ett 5-årigt räntemoratorium erhållits, genomfördes år 1932 en genomgripande rekonstruktion av företaget, varigenom Stockholm-Nynäs järn-vägsaktiebolag i sin hand helt återtog trafikledningen och Trafikaktiebolaget Stockholm-Nynäs funktion inskränktes till att bli endast ett formellt hjälp-bolag utan inflytande på järnvägsbolagets affärs- och trafikledning. Det sist-nämnda bolaget har sedermera trätt i likvidation och avvecklats.

Sedan järnvägsbolaget sålunda återupprättats och förvärvat trafikbolagets egendom, sedan krigsårens överorganisation avvecklats, driftbillig dragkraft anskaffats och en genomgående renovering av all bolagets egendom verkstälts, genomgick Stockholm-Nynäs järnväg en fullt tillfredsställande utveckling, hu-vudsakligen baserad på snabba och täta tågförbindelser samt billiga frakter och biljettpriser.

(Jubileumsskriften Stockholm-Nynäs järnvägsaktiebolag 1899-1949)