
STOCKHOLM—NYNÄS JÄRNVÄG

Signatur: S.N.J. — Spårvidd: 1,435 m.

Ägare: Stockholm—Nynäs järnvägsaktiebolag.

Trafikeras av Trafikaktiebolaget Stockholm—Nynäs, Nynäshamn.

Tanken på en järnväg från Stockholm genom Södertörn till lämplig hamn vid Östersjön, så belägen, att den hela året om vore tillgänglig för sjöfart, är gammal. Den kan följas tillbaka ända till slutet av 1850-talet och diskuterades åren 1860 och 1861 livligt inom Stockholmspressen och på därför utlysta möten. År 1862 den 2 juni besökte konung CARL XV Nynäs för att taga den föreslagna hamnen i betraktande och lär därvid ha uttryckt sina livliga sympatier för saken.

Förslagets nitiske främjare, löjtnanten H. SANDEBERG, fick vid 1863 års riksdag en motion väckt om ett anslag av 14 000 kr. till förslagets noggranna undersökning, men motionen avslogs. På privat väg lyckades man emellertid åstadkomma de för en undersökning nödiga penningmedlen. Undersökningen utfördes under loppet av år 1864, varvid två alternativa linjer stakades, av vilka den ena, som avsåg att på kortaste väg förbinda Nynäshamn med stambanan, gick igenom Ösmo, Sorunda och Grödinge socknar, varemot den andra, som sökte anknytningspunkten närmare Stockholm, sträckte sig genom Ösmo, Västerhaninge och Botkyrka socknar till Flemingsberg i närheten av Hudinge järnvägsstation.

Frågan fick nu vila men levde åter upp i början av 1870-talet. Sedan K. M:t den 10 sept. 1870 meddelat avslag å en av SANDEBERG sökt koncession, beviljades på förnyad ansökan den 14 febr. 1871 åt SANDE-

BERG jämte ett antal av ortens mest framstående män koncession på en järnväg i huvudsaklig överensstämmelse med det senare av de ovan nämnda alternativen med anknytning till stambanan mellan Huddinge och Tumba. Underhandlingar bedrevos nu dels med Baltischportbolaget, dels med Hangöjärnvägens bolag om räntegaranti samt med tyska banker om kapitalteckning. Dessa underhandlingar ledde emellertid icke till något resultat och banans byggande, som enligt koncessionsvillkoren skulle vara igångsatt senast i maj 1872, kunde icke påbörjas. Koncessionen förföll, och en fjärdedel av de i Statskontoret som säkerhet för koncessionsvillkorens fullgörande deponerade 100 000 kr. förverkades härigenom. Emellertid erhöll SANDEBERG redan den 10 maj s. å. förnyelse av koncessionen efter en något ändrad plan. Den nya koncessionen överläts i september på ryska undersåtarna titulärrådet POHITONOV och löjtnanten LUKASCHEVITSCH, varefter järnvägsarbetet den 22 i samma månad högtidligen påbörjades genom några av landshövdingen STRÄHLE i närvaro av talrika gäster från Stockholm vid Nynäshamn gjorda spadtag. Samma ryska undersåtar hade ävenledes i sammanhang med övertagandet av koncessionen å banan av löjtnanten SANDEBERG tillhandlat sig Nynäshamn. Genom k. resolution i nov. s. å. erhöles de tillstånd att besitta denna egendom samt den 18 sept. 1872 K. M:ts fastställelse på bolagsordning för »Nordeuropeiska Transito- och Försäkrings Bolaget» med ett kapital av minst 1 1/2, högst 40 milj. francs.

Av detta i så stor stil anlagda företag blev emellertid intet. De ryska koncessionsägarna, som inlett underhandlingar med engelska kapitalister, lära ha begärt 2 milj. kr. för överlåtandet av koncessionen på ett engelskt konsortium, således fyra gånger mera än vad de utfäst sig att betala SANDEBERG för hans överlåtelse. Då dessa anspråk avskräckte spekulanterna, förföllo koncessionerna åter. K. M:t hade dock beviljat ytterligare förlängning till 31 dec. 1875 under villkor, att 100 000 kr. deponerades i svensk bankinrättning för att användas utslutande för byggnaden. Depositionen fullgjordes aldrig.

Såsom efterspel till denna spekulation med järnvägskoncessioner, till vilken man väl aldrig i vårt land haft ett motstycke, följde rättegång mellan SANDEBERG och ryssarna, varvid den förre yrkade, att han enligt kontrakt skulle utbekomma 200 000 rubel silver. Efter ingången förlikning nöjde han sig dock med de 75 000 kr., som blivit deponerade i Statskontoret och icke förverkats, och med hamnen i Nynäs, som därigenom kom i hans ägo.

Under närmast följande år arbetades fortfarande på järnvägens förverkligande, och man synes nu ha inslagit på den enda riktiga vägen, nämligen att undvika utländska spekulanter och söka intressera kommuner och enskilda inom orten. Under åren 1875 och 1876 ägde aktie-teckningar rum, vilka inom Sorunda, Ösmo och Västerhaninge uppgingo till omkr. 200 000 kr., men dessa belopp stannade långt under de nödiga summorna.

År 1879 satte sig dr A. LJUNGGREN, vilken efter SANDEBERG blivit ägare till Nynäshamn, i förbindelse med franska kapitalister och medlemmar av de legitimistiska och orleanistiska partierna i Frankrike i avsikt att grunda en koloni för dem av franska adeln, som av politiska skäl önskade lämna sitt fädernesland. Dessa skulle å andra sidan med kapital understödja järnvägsföretaget. Det något äventyrliga förslaget röntej tillräcklig anslutning, och frågan om Nynäshamnsbanan fick åter vila under hela 1880-talet.

År 1891 återupptogs frågan, och en ny linje stakades under hösten av kaptenen i Väg- och vattenbyggnadskåren C. H. ÖHNELL. I stället för anknytning med stambanan drogs nu linjen längre åt öster, så att den skulle ansluta till Saltsjöbanan vid Östervik. Järnvägen fördes icke ned till Nynäshamn, utan stakningen stannade vid Ösmo kyrka. Den nu föreslagna järnvägen var således uteslutande en lokalbana i motsats till de förut projekterade, som lagt huvudvikten vid hamnens förbindande med statsbanan. Ehuru intresset inom orterna var synnerligen livligt för saken, lyckades man dock icke erhålla det understöd från huvudstaden, på vilket man räknat, och man såg sig av denna anledning nödsakad att ännu en gång uppgiva företaget.

Det var många svårigheter på den tiden, som skulle övervinnas, för att få ett företag som detta till stånd. Inom Stockholms stad voro intressena mycket delade rörande en järnväg till Nynäs, och även på andra håll motarbetades förslaget av olika orsaker. Såsom exempel härpå kan anföras, att när löjtnanten SANDEBERG, såsom förut nämnts, på egen bekostnad uppgjorde dels ett förslag till järnväg från Nynäshamn till västra stambanan, dels plan och kostnadsförslag för Nynäshamns fullständiga ordnande med kajer, magasin, docka, fyrrar och vattenledning samt därefter vände sig till ägaren av godset Nynäs, f. d. översten, frih. C. G. ADLERCREUTZ, motsatte sig denne till en början förslaget, då det skulle störa traktens frid. Men då han snart insåg sakens vikt, erbjöd han Stockholms stad att *gratis* få hamnen med angränsande område och vacker trädgård, betydligt över 1 000 tunnland mark,

om staden genast byggde järnvägen dit. Denna plan föll på den då i Stockholm allsmäktige FRANS SCHARTAUS energiska motstånd. Han uttalade vid flera tillfällen öppet sin åsikt, att Stockholms handel och sjöfart snart skulle flytta till Nynäs, om en dylik bana komme till stånd.

Efter översten ADLERCREUTZ' död inköptes Nynäs gods år 1892 av professorn HJ. SJÖGREN, och därmed kom järnvägsfrågan i ett nytt skede. På prof. SJÖGRENS initiativ och genom hans outröttliga energi kom banan jämte hamnanläggningen till stånd efter ett tiotal år av intensivt arbete. Prof. SJÖGRENS plan upptog anläggandet av såväl villastad och badort som fullständig hamn och frihamn med direkta ångbåtsförbindelser till lämplig rysk Östersjöhamn i anslutning till direkta tåg till Petersburg. Restiden till Petersburg över denna väg skulle kunna bli avsevärt mindre än över den brukliga finska traden. Efter långa utredningar och förberedelser organiserade prof. SJÖGREN en kommitté av intresserade personer från såväl Stockholm som Nynäs och mellanliggande orter. Denna kommitté bestod av landshövdingen P. G. W. ISBERG, prof. HJ. SJÖGREN, grosshandlaren O. ARVIDSSON, kommunalnämndsordföranden G. KJELLBERG, frih. W. LÖWEN, kontraktsprosten A. T. PETERSSON och godsägaren J. UPMARK såsom representanter för Stockholms län samt grosshandlaren C. BENGTSOHN och fil. dr J. MÜLLER såsom representanter för Stockholms stad. Kommittén sammanträdde första gången den 15 jan. 1897 i landshövdingens ämbets sessionsrum i Stockholm.

Såsom tekniskt biträde hade på anmodan infunnit sig löjtnanten i Väg- och vattenbyggnadskåren FR. ENBLOM. Vid sammanträdet meddelades, att stakning av järnvägen verkställdes och kostnadsförslag för densammans byggande å sträckan mellan Nynäshamn och Stockholms stads gräns vid Hammarby sjö uppgjorts av kaptenen J. E. HAGDAHL, varefter såväl stakningen som kostnadsförslaget granskats av löjtnanten ENBLOM, vilken jämväl utarbetat plan och kostnadsförslag för delen mellan Hammarby sjö och Södra stationen i Stockholm. Vidare meddelades, att kostnaderna för ifrågavarande anläggningar beräknats till 2 200 000 kr., inkl. 180 000 kr. för rullande materiell. Vad aktieteckningen angick, hade enligt kommunalstämmobeslut stamaktier i ett blivande bolag tecknats av Ösmo för 100 000 kr., av Västerhaninge 65 000 kr. och av Österhaninge 40 000 kr., tillsammans 205 000 kr. Därjämte hade stamaktier tecknats av enskilda personer till ett belopp av 123 000 kr. Härutöver hade utlovats teckning av aktier för virkesleverans och jordlösen till belopp, som ej kunde när-

mare uppgivas, och dessutom upplystes, att aktieteckningsfrågan ännu ej varit föremål för överläggning inom Sorunda församling. Efter förhandlingar med kommitterade tecknade församlingen 50 000 kr.

Frågan om sättet för järnvägens indragande till Stockholm var alltså föremål för kommitténs uppmärksamhet. Vid sammanträde den 22 febr. 1897 förordade landshövdingen järnvägens framdragande till Älvsjö, varigenom direkt tågförbindelse med Stockholms Centralstation skulle erhållas, och framhöll därvid detta förslags många och stora andra fördelar. Samtliga kommitténs övriga ledamöter uttalade sig emellertid för linjens framdragande till Stockholms Södra station, och kommittén beslöt att ingå med skrivelse till Stockholms stadsfullmäktige med anhållan dels om kostnadsfri upplåtelse av den för Södra stationen behöfliga marken, dels om bidrag av staden, dels slutligen om räntegaranti för ett obligationslån å 1 650 000 kr., motsvarande $\frac{3}{4}$ av anläggningskostnaden för järnvägen. Samtidigt beslöts att till K. M:t ingiva ansökan om koncession.

Vid kommitténs sammanträde den 27 mars 1897 beslöts att giva järnvägen en kraftigare överbyggnad för en beräknad kostnad av 320 000 kr. Medel härtill skulle anskaffas dels genom ökning av obligationslånet från 1 650 000 till 1 700 000, dels genom utsläppandet av preferensaktier till ett belopp av 300 000 kr.

Underhandlingarna mellan kommittén och Stockholms stad gävo emellertid vid handen, att stadens myndigheter icke voro villiga att medverka till förslaget om järnvägens inledande till Södra stationen på bank över Hammarby sjö och vidare i Katarina bangata, såsom kommittén ursprungligen föreslagit. På grund härav utarbetades två nya förslag för infarten till Stockholm, av vilka det ena avsåg att draga järnvägen från sjön Drevvikens norra ände till Liljeholmen, det andra att från södra ändan av nämnda sjö föra järnvägen till närheten av Älvsjö station och vidare parallellt med Statens järnvägar till Liljeholmen, varifrån järnvägen enligt båda förslagen skulle fortsätta till Stockholms Södra station antingen på statsbanans spår, om tillstånd därtill erhöles, eller på eget nytt spår. Dessa nya förslag översändes till stadsfullmäktige med anhållan att, för den händelse kommitténs förut gjorda framställning icke skulle vinna bifall, fullmäktige måtte bifalla någotdera av de nämnda förslagen och i sådant fall medverka till företagets genomförande genom upplåtande av erforderlig mark samt beviljande av räntegaranti för ett obligationslån å 1 700 000 kr.

Den kommitté, som hittills handhaft frågan, upplöste sig den 27 juni

1898 och densammas medlemmar konstituerade sig i stället såsom stiftare i det nya bolaget. Därjämte vidtalades kontraktsprosten AUG. PETTERSSON, grosshandlarna I. HIRSCH, F. G. ALTHAINZ och O. ALMGREN att anmäla sig såsom stiftare. Landshövdingen ISBERG, grosshandlaren O. ALMGREN och dr J. MÜLLER anmälde sig sedermera förhindrade att delta i bolagets stiftande. Stiftelseurkund för Stockholm—Nynäs järnvägsaktiebolag undertecknades den 30 sept. 1898, och samma dag beslöto stiftarna att hos K. M:t anhålla om fastställelse av bolagsordning. Därjämte beslöto stiftarna att förvärva hamnområdet i Nynäshamn, vilket område oundgängligen ansågs böra tillhöra bolaget. Avtal skulle träffas mellan enskilda stiftare och prof. SJÖGREN om rättighet för det nya bolaget att inom tre års tid förvärva det erforderliga området, för vilket majoren i Väg- och vattenbyggnadskåren W. GAGNER uppgjort hamnordning, jämte vattenrätt i hela hamnbassängen för ett pris av 200 000 kr., vilken summa skulle likvideras med hälften i stam- och hälften i preferensaktier.

Till arbetschef vid banbyggnaden antogs löjtnanten i Väg- och vattenbyggnadskåren A. LUNDSTRÖM.

Koncession å bananläggningen meddelades den 25 nov. 1898, varvid bolagsordningen samtidigt fastställdes. Koncessionen avsåg två olika bandelar, av vilka den ena skulle utgöras av linjen mellan Nynäshamn och Stockholms stads gräns vid Liljeholmen och den andra delen linjen mellan nämnda gräns och Stockholms Södra station. Senare verkställda utredningar, särskilt med hänsyn tagen till Statens järnvägars nya stationsanordningar i och invid Stockholm, visade emellertid fördelen av att låta banan ingå till Älvsjö station och därifrån komma i förbindelse med Stockholms Central. I enlighet härmed beslöt extra bolagsstämma den 21 juni 1899 att söka ändring i koncessionen i syfte av järnvägens framdragande mellan sjöarna Drevviken och Magelungen till Älvsjö station. Den 8 sept. 1899 beviljade K. M:t denna ansökan, men bl. a. på villkor, att en eventuell järnväg mellan Älvsjö och Dalarö skulle delvis få utläggas på samma bank.

Vid sammanträde med aktietecknarna den 19 dec. 1898 tillsattes en interimsstyrelse av fyra personer jämte en suppleant för dem med uppdrag att, intill dess bolaget blivit lagligen konstituerat, omhändervärd aktieägarnas intressen samt vidtaga alla erforderliga åtgärder för järnvägsarbetets skyndsamma bedrivande. Till ledamöter i denna interimsstyrelse utsågos prof. HJ. SJÖGREN, grosshandlaren C. BENGTSON, distriktschefen greve C. O. TAUBE och godsägaren J. UPMARK.

Konstituerande bolagsstämma med *Stockholm—Nynäs järnvägsaktiebolag* hölls den 27 febr. 1899. Till medlemmar av styrelsen valdes härvid: prof. HJ. SJÖGREN, grosshandlaren C. BENGTSON, distriktschefen greve C. TAUBE och godsägaren J. UPMARK. Till ordförande i styrelsen och verkst. direktör utsågs prof. HJ. SJÖGREN.

Den konstituerande bolagsstämman beslöt inköp av hamnområdet och dessutom av det inom detsamma belägna hotellet, vilket med inventarier erhöles för 26 600 kr. Därefter sattes hamnutbyggnaderna i gång och bedrevos samtidigt med järnvägsbyggnaden.

Arbetet med banans byggande fortskred utan några störande avbrott av betydelse men fördröjdes och fördröjades till följd av synnerligen ogynnsamma grundförhållanden och allmänt ökade arbets- och materialpriser under byggnadstiden, varigenom ytterligare penningmedel måste anskaffas och tiden för banans fullbordande framskjutas. Järnvägen öppnades för allmän trafik den 28 dec. 1901.

Redan under första byggnadsåret konstaterades, att det för järnvägens byggande anskaffade kapitalet icke var tillräckligt. Vid en under hösten 1900 företagen beräkning av kostnaderna för järnvägens fullbordande visade det sig, att förutom dittills tecknat aktiekapital och ett efter åtskilliga underhandlingar erhållet obligationslån å 1 700 000 kr. från ALFR. NOBELS stärbhus, ytterligare omkr. 600 000 kr. erfordrades för detta ändamål. Då detta belopp ej kunde upplånas enbart mot inteckningar i järnvägen, hänvände sig styrelsen till de i företaget närmast intresserade landskommunerna, Ösmo, Västerhaninge och Österhaninge, med anhållan om räntegaranti för ett nytt lån å nämnda belopp. Sådan garanti beviljades även beredvilligt av Ösmo församling för 330 000 kr. och av Västerhaninge för 180 000 kr. men vägrades av Österhaninge för återstående 90 000 kr. För detta belopp lämnades i stället såsom ytterligare säkerhet en inteckning i hamnområdet vid Nynäs, och därefter träffades avtal om ett obligationslån å 600 000 kr. Vid Nynäshamns utbrytning ur Ösmo kommun övertog köpingen två tredjedelar av kommunens garantibelopp. Emellertid visade det sig under år 1901, att ytterligare kapitalanskaffningar voro nödvändiga för färdigbyggandet av banan och fortsatt utbyggande av hamnen, varför ytterligare lån mot inteckningar och styrelsemedlemmarnas borgen måste upptagas.

För det förut omnämnda obligationslånet från ALFR. NOBELS stärbhus å 1 700 000 kr. hade efter mycket långvariga underhandlingar erhållits räntegaranti av Stockholms stad. I samband härmed hade över-

enskommelse träffats om deposition hos Stockholms stad av inteckningar i järnvägen å tillhopa 500 000 kr. såsom säkerhet för järnvägsbolagets åtagande att framdraga järnvägen från Älvsjö till Stockholms Södra station inom tre år efter den dag, då stadsfullmäktige sådant påfordrade. Då det emellertid sedermera visade sig, att de nya anordningarna för indragande av statsbanan till Stockholm gjorde det högst osannolikt, att Stockholms stad någonsin skulle bli ställd inför nödvändigheten att påfordra Nynäsbanans fortsättande från Älvsjö till Södra stationen, anhöll bolaget om att återfå dispositionsrätten till förenämnda inteckningar, vilket även efter en del underhandlingar beviljades i dec. 1902. Styrelsen hade emellertid redan i förväg vidtagit vissa åtgärder för att vid inteckningarnas återlämnande omedelbart kunna använda dem för anskaffande av ytterligare medel för bolagets rörelse. I sådant syfte hade på styrelsens initiativ upprättats avtal med åtskilliga för bolagets bestånd intresserade personer om bildandet av ett trafik- och förlagsaktiebolag, med ändamål att, sedan inteckningarna till förlags- och trafikbolaget överlämnats, tillhandahålla de penningbelopp, som erfordrades för gäldande av förfallande amorteringar å järnvägsbolagets obligationslån och för gäldande av de svävande skulderna, omkr. 200 000 kr., för anskaffande av ytterligare rullande materiell till ett belopp ej understigande 100 000 kr. och slutligen för hamnanordningar, kajbyggnader m. m. i Nynäshamn samt fullbordande av järnvägsanläggningen minst 110 000 kr. *Stockholm—Nynäs förlags- och trafikaktiebolag* bildades nu, och ett avtal träffades med järnvägsbolaget den 31 mars 1903, varigenom trafikbolaget förutom förenämnda åtaganden även övertog vården och förvaltningen av järnvägsbolagets järnväg och övriga egendom fr. o. m. den 1 april 1903.

Under järnvägens första trafikår uppstodo emellertid betydande driftförluster. Dessa uppgingo under år 1902 till över 35 000 kr. och under år 1903 till nära 50 000 kr., allt förutom räntor och amorteringar. Detta ogynnsamma resultat torde bl. a. berott på den långa tid, som socknarna behövde för att ordna tillfartsvägarna till järnvägens stationer, under vilken tid landsbefolkningen begagnade sina gamla vägar till Stockholm. På grund av driftsförlusterna och betydande kostnader för kompletteringsarbeten å järnvägen visade det sig under år 1904, att det åsyftade ändamålet med bildandet av trafik- och förlagsaktiebolaget icke uppnåtts, enär järnvägsbolaget fortfarande saknade tillräckligt rörelsekapital.

I november 1904 ingavs å Stockholms stads vägnar till överståt-

hållareämbetet ansökan om fastställelse av betalning av förskotterad ränta och förordnande om järnvägens försäljning, vilken ansökan även beviljades. Till sysslomän att omhändertaga järnvägens förvaltning förordnades därvid medlemmarna av Stockholm—Nynäs förlags- och trafikbolags styrelse. Den ekonomiska situationen vid 1905 års början framgår bäst av revisorernas yttrande i revisionsberättelsen för år 1904, i vilken de säga: »Såsom förhållandena nu äro, då medel till banans fullbordande och slutavsyning icke finnas eller kunna erhållas på låneväg, och då Stockholms stad erhållit utmätning av järnvägen för stadens fordran på grund av förskotterad ränta, synes någon räddning för bolaget icke möjlig, utan torde bolaget vara nödsakat att träda i konkurs eller likvidation, så framt icke personer eller bolag, som disponera tillräckliga medel, övertaga järnvägsbolagets finansiering.»

Ansträngningar gjordes även att genom bildandet av ett nytt trafikaktiebolag förekomma järnvägens exekutiva försäljning eller järnvägsbolagets konkurs, och efter åtskilliga underhandlingar med å ena sidan järnvägsbolagets fordringsägare och å andra sidan personer, som antogs vara villiga att insätta kapital i ett nytt bolag, uppgjordes förslag till kontrakt mellan järnvägsbolaget och det ifrågasatta nya bolaget, Trafikaktiebolaget Stockholm—Nynäs. Detta kontrakt antogs för järnvägsbolagets del vid bolagsstämma den 17 juli 1905, och vid samma stämma upphävdes kontraktet med Stockholm—Nynäs förlags- och trafikaktiebolag. Trafikaktiebolaget Stockholm—Nynäs åtog sig genom det nya kontraktet bl. a. värden och förvaltningen av all järnvägsbolagets egendom för en tid av 20 år framåt samt att fullborda järnvägen enligt av K. M:t fastställd plan, så att slutlig avsyning och godkännande kunde erhållas inom två år efter arrendetidens ingång. Dessutom förband sig Trafikbolaget att likaledes inom två års tid från arrendetidens ingång nedlägga omkr. 200 000 kr. å förbättrandet av Nynäs' hamn samt att utföra andra anläggningar, byggnader och företag som Trafikbolaget ansåg vara för järnvägens drift och trafikens ekonomiska skötsel erforderliga.

Konstituerande bolagsstämma med *Trafikaktiebolaget Stockholm—Nynäs* hölls den 18 sept. 1905 i Stockholm. Aktiekapitalet, 300 000 kr., var inbetalt. Vid stämman antogs bolagsordning, som av K. M:t fastställdes den 22 sept. 1905. Till styrelseledamöter utsågos grosshandlaren A. ABRAMSON, grosshandlaren W. BÄCKSTRÖM, auditören E. NATHORST-BÖÖS, löjtnanten i Väg- och vattenbyggnadskåren K. A. LAGERGREN och kanslisekreteraren G. NORSTRÖM. Stämman uppdrog

åt styrelsen att ingå avtal med järnvägsaktiebolaget angående övertagande av järnvägens förvaltning fr. o. m. den 1 okt. 1905. Till verkst. direktör och trafikchef utsåg styrelsen sedermera löjtnanten K. A. LAGERGREN.

Under de första åren av Trafikaktiebolagets verksamhet utsträcktes järnvägsspåren till det norr om Nynäshamn belägna industriområdet, varjämte arbetena med järnvägens fullbordande i och för slutavsyning fortsattes. Denna slutavsyning blev också verkställd inom av K. M:t föreskriven tid och förrättades den 11 och 12 nov. 1907, varvid avsyningsförrättarna betecknade arbetena såsom utmärkt väl och omsorgsfullt utförda. Dels för bestridande av kostnaderna för dessa arbeten, dels för inköp av ytterligare rullande materiell höjdes aktiekapitalet under år 1907 med 150 000 kr. till 450 000 kr.

I sept. 1909 undergick banan förnyad besiktning, efter vilken tillstånd lämnades till banans trafikerande med en maximalhastighet av 90 km/t., en tåghastighet, som då ännu icke var tillåten vid någon annan enskild järnväg i landet.

Gotlandstrafiken. Så snart Stockholm—Nynäs järnvägsaktiebolag fått sin järnväg färdig och hamnen vid Nynäs nödortfött ordnad, vidtogos omedelbart åtgärder för att åtminstone delvis leda trafiken mellan Stockholm och Gotland över Nynäshamn. Det första avtalet härom träffades den 8 sept. år 1902 med Ångfartygsaktiebolaget Gotland, varigenom detta bolag åtog sig att låta en av sina ångare få sin ändstation vid Nynäshamn under vintern 1902—1903. Sedermera gjorde järnvägsbolaget framställning om att tiden skulle utsträckas till året runt, men Gotlandsbolaget avböjde detta under den motiveeringen, att det endast vore under tiden 15 juni—31 aug., som någon livligare persontrafik mellan Stockholm och Visby ägde rum. På grund härav upphörde Gotlandsbolagets båtar t. v. att angöra Nynäshamn vintertiden.

Beträffande sommartrafiken träffades däremot den 4 maj 1903 en överenskommelse, genom vilken Gotlandsbolaget förband sig att under tiden juni—aug. 1903 uppehålla trafiken emellan Visby och Nynäshamn med inalles 6 turer i veckan med ångfartyget »Gotland», sålunda att ångaren skulle avgå från Visby kl. 10 e. m. alla dagar i veckan utom lördagar samt återvända från Nynäshamn alla dagar utom söndagar. Avgångstiden från Nynäshamn skulle vara kl. 10 f. m. de dagar båten ginge, med undantag av lördagar, då avgångstiden skulle bli kl. 12 på natten. Biljettpriset Visby—Stockholm C. för 1:a kl. å båt och 2:a

kl. å järnväg bestämdes till 10 kr. samt för mellandäck och fördäck å båten och 3:e kl. å järnväg till 4 kr. för samma sträcka.

Denna överenskommelse gällde emellertid, som förut nämnts, endast tre månader om året och var således icke tillfredsställande för järnvägen. 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 ångfartygsaktiebolag, 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 på ett nöjaktigt sätt uppehålla regelbunden trafik emellan Gotland och Nynäshamn med minst 6 turer pr vecka i vardera riktningen under tiden fr. o. m. den 15 maj till den 15 okt. varje år samt under den övriga delen av året med om möjligt tre, dock minst två turer i vardera riktningen pr vecka. Kontraktet avsåg inrättande av samtrafik med avseende såväl på gods- som persontrafik mellan samtliga järnvägar å fastlandet samt Ångfartygsaktiebolaget och järnvägarna på Gotland.

Ifrågavarande kontrakt bröts emellertid av ångfartygsaktiebolaget redan i början av år 1905, och Trafikbolagets styrelse beslöt den 5 maj samma år att hos Stockholms skiljenämnd begära ersättning för det brutna åtagandet att uppehålla ifrågavarande trafik. Skiljenämnden dömde sedermera Ångfartygsaktiebolaget Visborg att betala 2 500 kr. Då detta avtal bröts, inriktade Trafikbolagets styrelse återigen sina ansträngningar på att söka förmå Ångfartygsaktiebolaget Gotland att låta sina ångare anlöpa Nynäshamn, vilket också till att börja med provisoriskt uppnåddes genom en överenskommelse av den 16 nov. 1905, varigenom Ångfartygsbolaget förband sig att ångare skulle anlöpa Nynäshamn två gånger i veckan under vintermånaderna. Denna anordning, som dock icke medförde samtrafik emellan 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. NORSTRÖM och K. A. LAGERGREN 851 st. aktier i Ångfartygsaktiebolaget Gotland, varefter nya förhandlingar mellan bolagen inleddes. Dessa underhandlingar ledde till ett kontrakt av okt. 1906, varigenom Trafikbolaget erhöll rätt att utse en ledamot i Ångfartygsbolagets styrelse. Detta kontrakt gälde för en tid av 5 år. Ångfartygsbolaget åtog sig bl. a. att sommartiden

uppehålla 12 förbindelser pr vecka mellan Nynäshamn och Visby med bolagets bästa ångare, »Hansa». I samband med detta avtal träffades avtal mellan vissa intresserade parter om inköp av Ångfartygsaktiebolaget Visborgs båda ångare »Gustaf Adolf» och »Norden» samt dessa ångares försäljning till annan trade än Gotland—fastlandet för att därigenom befria Ångfartygsaktiebolaget Gotland från denna konkurrent. Kontraktet emellan Trafikaktiebolaget Stockholm—Nynäs och Ångfartygsaktiebolaget Gotland har sedermera förnyats i huvudsaklig överensstämmelse med 1906 års kontrakt.

Styrelse och chefer år 1926.

Stockholm—Nynäs järnvägsaktiebolag.

BÄCKSTRÖM, J. W., grosshandlare, *ordförande*,
 SJÖGREN, A. CHR. P., disponent,
 SCHARP, J., civilingenjör,
 THELANDER, TH. FR., civilingenjör, *Stockholms stads ombud*,
 ROOS, C. J. A., godsägare, *verkst. direktör*, se nedan.

Trafikaktiebolaget Stockholm—Nynäs.

BÄCKSTRÖM, J. W., grosshandlare, *ordförande*,
 SJÖGREN, A. CHR. P., disponent,
 RICHERT, J. G., professor,
 ROOS, C. J. A., godsägare, *verkst. direktör*, se nedan.

Verkställande direktör.

ROOS, C. J. A., godsägare..... 1926—

Vice verkställande direktör.

ANDERSON, E. R., civilingenjör 1926—

Företvarande styrelseordförande och chefer.

Stockholm—Nynäs järnvägsaktiebolag.

Ordförande.

SJÖGREN, S. A. HJ., professor..... 1899—1907
 HALLSTRÖM, P. O. L., rektor 1907—1910
 PETTERSSON, A. T., kontraktsprost..... 1910—1912
 SJÖGREN, S. A. HJ., professor 1913



Hj. SJÖGREN,
professor.



P. O. L. HALLSTRÖM,
rektor.



A. T. PETERSSON,
kontraktsprost.



E. D. W. MARTIN,
auditör.



J. W. BÄCKSTRÖM,
grosshandlare.



E. G. NORSTRÖM,
kanslisekreterare.



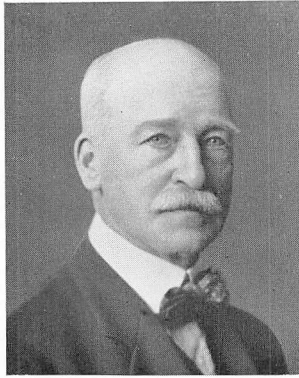
Greve N. C. A. CRONSTEDT,
verkst. direktör, trafikchef.



K. A. LAGERGREN,
verkst. direktör, trafikchef.



S. A. J. BERGELMER,
verkst. direktör, trafikchef.



C. J. A. Roos,
godsägare.



Nynäshamn, båtkajen.

MARTIN, E. D. W., auditor	1913—1916
SJÖGREN, S. A. Hj., professor	1916—1922

Verkställande direktörer.

SJÖGREN, S. A. Hj., professor	1899—1903
CRONSTEDT, N. C. A., greve	1903
LAGERGREN, K. A., löjtnant i V. V. K.	1903—1906
SJÖGREN, S. A. Hj., professor	1906—1913
NORSTRÖM, E. G., kanslisekreterare	1913—1916
BERGELMER, S. A. J., major i V. V. K.	1916—1926

Trafikaktiebolaget Stockholm—Nynäs.*Ordförande.*

NORSTRÖM, E. G., kanslisekreterare	1905—1915
SJÖGREN, S. A. Hj., professor	1915—1922

Verkställande direktörer och chefer.

LAGERGREN, K. A., kapten i V. V. K.	1905—1914
BERGELMER, S. A. J., major i V. V. K.	1914—1926

Trafikchefer.

LUNDSTRÖM, F. A.	1902
LAGERGREN, K. A., löjtnant i V. V. K.	1903—1905

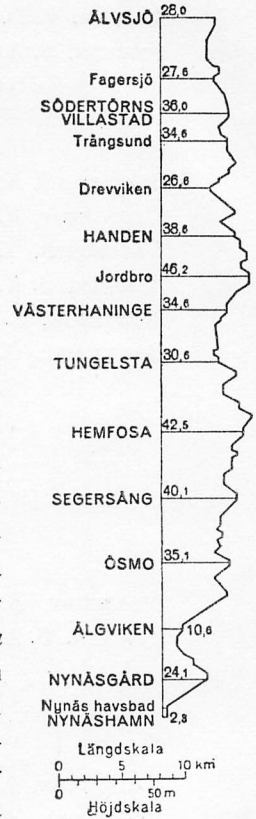
Stockholm—Nynäs järnväg, Älvsjö—Nynäshamn, 55 km. (Stockholm—Nynäshamn 63 km.). Stockholm—Nynäs järnväg är det vackra och bördiga Södertörns förnämsta kommunikationsled. Banan utgår från *Älvsjö* station å statsbanan och utgör via denna station direkt förbindelse i första hand emellan Stockholm och Nynäshamns köping samt vidare med Gotland genom den av Ängfartygsaktiebolaget Gotland trafikerade traden Nynäshamn—Visby i samtrafik med fastlandets och Gotlands järnvägar.

Från Älvsjö går linjen genom skogig och kuperad terräng förbi *Fagersjö* hållpl. utmed sjön Magelungen och passerar *Södertörns villastad* samt *Trångsunds* hållpl., vilken uppkallats efter Trångsunds gamla herrgård, belägen vid den

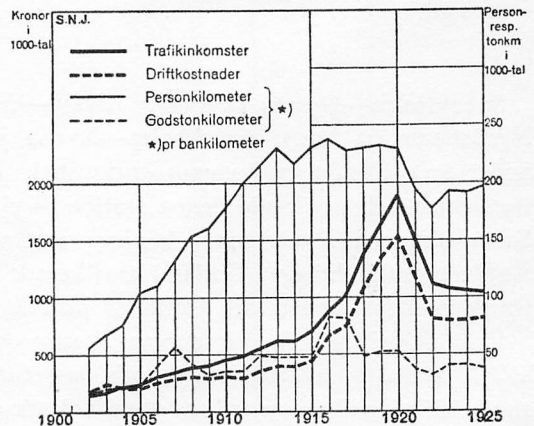


smalaste delen av sjön Drevviken. Vid denna ligger ock *Drevvikens* hållpl. Genom skogstrakt framkommer linjen därefter till *Handens* station. Mellan denna och Stockholm C. är lokaltågstrafik anordnad. Från Handen går landsväg till Dalarö. Efter *Jordbro* hållpl. följer *Västerhaninge* station i socknen med samma namn, en av de största efter banan. Hanningebygden är en av de intressantaste i Stockholms närhet, bl. a. på grund av den rikliga förekomsten av fasta fornminnen. Banan fortsätter förbi *Tungelsta*, *Hemfosa* och *Segersångs* stationer, den sistnämnda belägen delvis i Sorunda socken, som utmär-

ker sig för vacker natur samt gamla, väl bibehållna byar och gårdar. Här finnes Södermanlands enda hittills kända boplatz från stenåldern, belägen 29 m. ö. h. Vattenståndet 2 500 år f. Kr. torde ha varit 25 m. högre än nu, och man kan därav göra sig en föreställning om traktens dåvarande utseende. Sydost om sjön Muskan når järnvägen därefter *Ösmo* och *Älgvikens* stationer. Från den sistnämnda går landsväg till Södertörns sydligaste socken, Torö. Sedan *Nynäsgrård*s station passerats, belägen på kort avstånd från Nynäs herrgård vid den vackra Nynäsviken, når linjen Nynäshamns område i havsbandet. Med sin omväxlande, bergiga och skogiga terräng, med öar, vikar och utsikt över öppna havet är denna plats en av de vackraste i Stockholms skärgård. Den sydligaste delen av detta område, omfattande bl. a. ön Trehörningen, är avsett till villaområde, och ett stort antal villor finnas även uppförda. Förträffliga hotell jämte kuranstalt byggdes på sin tid, vilka anläggningar nu disponeras av pensionsstyrelsen. För denna del av köpingen är hållplatsen *Nynäs havsbad* anlagd. I km. från denna ligger *Nynäshamns* station vid kö-



Trafikdiagram.



pingens centrala del. Linjen fortsätter till hamnen, där hållplats finnes omedelbart intill Gotlandsbåtarnas tilläggsplats, samt har sidospår till industriområdet med de industriella anläggningarna, bl. a. telegrafverkstäder, som sysselsätta omkr. 800 arbetare. Den förträffliga isfria hamnen skyddas av den stora ön Bedarö.

Tekniska uppgifter.

Stockholm—Nynäs järnväg.

Byggnadssätt.		År 1901	År 1926
Spårvidd	m.	1,435	1,435
Spårlängd i huvudspår	km.	55,458	55,458
» i sidospår	»	6,1	12,476
Största lutning i huvudspår.....	‰	10	10
Minsta krökningsradie i huvudspår	m.	300	300
Rälsvikt	kg/m.	40,5	40,5
Största tillåtna hjultryck.....	ton	6,9	9,095
» » tåghastighet	km/t.	30	90

Rullande materiell.

Ånglokomotiv, tanklok	st.	4	3
» tenderlok	»	—	4
Personvagnar med 2 axlar	»	2	6
» » 4 »	»	3	13
Resgods- och godsvagnar med 2 axlar.....	»	70	111
Postvagnar, hela eller komb., med 2 axlar.....	»	2	2

Personal, antal.

Ordinarie		60	93
Extra		32	13
Verkstadsarbetare		—	20
Banarbetare		—	6

Balansräkningar.

Tillgångar den 31 dec. 1902.

Kassa		91: 66
Stamaktier		26 950: —
Preferensaktier		1 050: —
Innestående å bankinrättning		84 814: 34
Trafikutredning		20 722: 03
Rullande materiell		494 142: —
Förråd		30 066: 34
Nynäs' hamn		238 023: 91
Nynäs' hotell		37 295: 54
Marketenteribyggnaden		1 700: 06
Fordringar av diverse personer		4 601: 10
Blankett- och formulärförråd		7 290: 55
Banbyggnaden t. o. m. år 1901		3 571 039: 41
» under år 1902		555 746: 31
Förlust å järnvägsdriften		35 150: 29

S:a kr. 5 108 683: 54

Skulder den 31 dec. 1902.

Stamaktier		775 700:—	
Preferensaktier		822 400:—	
Kassakreditiv, kapital	90 000:—		
ränta	4 427: 10		94 427: 10
Obligationslån, 5 %, kapital	600 000:—		
ränta	16 250:—		616 250:—
Obligationslån, 3½ %, kapital	1 682 400:—		
ränta	2 453: 50		1 684 853: 50
Växelkonto			430 168: 23
Professor Hj. Sjögren, kapital	503 150: 90		
ränta	6 962: 66		510 113: 56
Grosshandl. C. Bengtsons stärbhus			13 583: 40
A.-b. Skånska cementgjuteriet			13 213: 56
Skulder till diverse personer			70 677: 35
Stockholms stads drätselnämnd			59 869: 42
Avräkning till Sveriges statsbanor			17 427: 42
			S:a kr. 5 108 683: 54

Tillgångar den 31 dec. 1925.

Järnvägen Älvsjö—Nynäshamn:			
Banbyggnaden	5 068 339: 05		
Rullande materiell	296 689: 53		
Inventarier	48 965: 98		5 413 994: 56
Nynäshamns hamnområde:			
Nynäshamns hamn	764 660: 34		
Industrispår	102 042: 48		
Nynäshamns hotell	32 400:—		
Marketenteribyggnaden	6 171: 38		905 274: 20
Kassa			2: 11
Vinst- och förlustkonto			1 496 230: 54
			S:a kr. 7 815 501: 41

Skulder den 31 dec. 1925.

Stamaktier	1 024 700:—		
Preferensaktier	1 264 500:—		2 289 200:—
3½ % obligationslånet			1 368 000:—
5 % obligationslånet: kapital	327 000:—		
ränta	641: 82		327 641: 82
Stockholms stad			192 735: 65
Ösmo kommun: kapital	90 576: 75		
ränta	59 729: 11		150 305: 86
Nynäshamns köping: kapital	86 111: 75		
ränta	31 654: 20		117 765: 95
Trafik a.-b. Stockholm—Nynäs			3 369 852: 13
			S:a kr. 7 815 501: 41