
STOCKHOLM—SALTSJÖNS JÄRNVÄG

Signatur: S.Sn.J. — Spårvidd: 1,435 m.

Ägare: Järnvägsaktiebolaget Stockholm—Saltsjön, Stockholm.

När bankdirektören K. A. WALLENBERG i slutet av 1880-talet beslöt att anlägga Saltsjöbaden och järnvägen dit, hade han två mål i sikte. Det ena var att bereda Stockholms invånare och resande främlingar tillfälle att på ett snabbt och bekvämt sätt nå den yttre skärgården och njuta av de förmåner, som en badorts- och hotellanläggning av stora mått kunde bereda. Det andra målet var att samtidigt med markförvärvet för badortsanläggningen ställa erforderlig mark till disposition för upptagandet av en ny segelled mellan Baggensfjärden och Lilla Värtan genom den s. k. Moranedskanalen, vilken skulle förkorta sjövägen mellan Stockholm och södra Sverige med 41 km. Det sistnämnda målet har ännu icke kunnat realiseras. Det första uppnåddes däremot på synnerligen kort tid tack vare planmässighet, energi och ett samband mellan ändamål och medel, som framför allt den tiden var sällsynt.

Innan den storslagna planen kunde realiseras, måste emellertid betydande svårigheter av såväl ekonomisk som teknisk art övervinnas. Dels tillhörde den mark, vilken efter noggranna undersökningar befunnits lämplig för de planerade anläggningarna, Erstaviks fideikommiss, dels saknades alla kommunikationer med huvudstaden. Förhandlingar inleddes nu med ägaren av detta fideikommiss, hovjägmästaren H. AF PETERSÉNS, om försäljning av det önskade området och ledde även till positivt resultat. Under åren 1889 och 1890 igångsattes undersökningar för framdragandet av en järnväg från huvudstaden.

På basis av det förslag, som följde på dessa undersökningar, begärde

bankdirektören K. A. WALLENBERG m. fl. koncession å anläggandet av en järnväg mellan Stadsgården i Stockholm och Baggensfjärden.

Den 12 juni 1891 beviljades koncessionen men i två delar, den ena avseende sträckan från Stadsgården till Stockholms stads gräns vid Danviken, den andra avseende järnvägens återstående del. Anledningen till denna tudelning var, att Stockholms stad ansåg sig böra uppställa vissa villkor för framdragandet av en järnväg inom stadens område, speciellt med hänsyn till tanken på en framtida trafikled genom Hammarbysjön. Den beviljade koncessionen innehöll även bestämmelser, enligt vilka koncessionssökarna förpliktades att vidkännas de kostnader, som järnvägens ombyggnad över nämnda trafikled skulle draga.

Omedelbart efter koncessionens beviljande läto koncessionsinnehavarna vidtaga åtgärder för arbetenas igångsättande. Samtidigt utfärdades inbjudan till teckning av aktier i Järnvägsaktiebolaget Stockholm—Saltsjön, vars ändamål skulle vara att från Erstaviks fideikommiss förvärva ett omkr. 800 har (1 600 tunnland) stort område med över 30 km. strand och från detta stycka och sälja tomter, vidare att på Neglinge halvö vid Baggensfjärden befordra anläggning och utveckling av en sommarbadort, kallad Saltsjöbaden, samt att anlägga och trafikera en järnväg med bibanor mellan Stockholm och Saltsjöbaden. Mark skulle kostnadsfritt lämnas för upptagande av den ovannämnda segelleden. Aktiekapitalet föreslogs till minst 1 och högst 2 milj. kr.

Konstituerande bolagsstämma med *Järnvägsaktiebolaget Stockholm—Saltsjön* hölls den 11 maj 1892, varvid anmäldes, att det stipulerade minimikapitalet var fulltecknat. Vid stämman antogs det av K. M:t den 8 okt. 1891 gillade förslaget till bolagsordning, varjämte styrelse valdes. Till medlemmar av denna utsågos bankdirektören K. A. WALLENBERG, kaptenen G. O. WALLENBERG, ingenjören J. DANIELSSON och grosshandlaren TH. NYGREN.

Stämman bemyndigade styrelsen att upptaga ett obligationslån på 1 milj. kr. Slutligen valde styrelsen bankdirektören K. A. WALLENBERG till ordförande, vilken post han ännu bekläder, och kaptenen G. O. WALLENBERG till verkst. direktör.

Enligt den koncessionerade planen skulle banan från kvarteret Glasbruket nedre i Stadsgården framdragas på hamnplanet strax bakom då befintliga, numera rivna magasin till Södra varvet, framför vilket banan skulle på en bank med tillhörande svängbro ledas över Tegelviken, där djupet till fast botten är mer än 40 m., fram till Patons brädgård och berget vid Fåfången, genom vilket berg en 164 m. lång tunnel

skulle utföras för banans framdragande till Folkungagatan, som skulle korsas i gatuplanet. Därifrån skulle järnvägen dragas genom Liljeholmens stearinfabrik, vilket skulle ha medfört betydliga ersättningar, och vidare på en sjöbank över Hammarbysjön till stranden vid Alphyddan förbi Sickla-Järsla och Duvnäs till den blivande badortsanläggningen.

Efter undersökningar under sommaren och hösten 1891 uppgjorde löjtnanten i Väg- och vattenbyggnadskåren B. STAFSING ändringsplaner dels för sträckan utom stadens gräns, avseende banans uträtning och förläggande på mark, mera jämn och tillförlitlig än den som enligt den koncessionerade planen skulle för banan användas, dels för sträckan inom Stockholms stads område.

Enligt denna ändringsplan, å vilken fastställelse sedermera erhöles, skulle järnvägen redan vid Söderbergs trappor avskiljas från Stadsgårdens hamnplan och därifrån i en 648 m. lång, under Fjällgatan och Diakonissanstalten förlagd tunnel föras upp över inre delen av Södra varvets tomt innanför Tegelviken. Över nämnda varv och den därtill gränsande Folkungagatan skulle banan ledas på en hög viadukt i 7 spann och vidare å en i Åsöberget utsprängd pall fram till en viadukt nr 2 i 3 spann, som ånyo skulle leda banan över Folkungagatan fram till södra kanten av berget vid Fåfången, därifrån banan på en tredje större viadukt i 4 spann skulle ledas förbi Danviks kvarn och över landsvägen vid Danviks tull fram till Henriksdals station. Genom denna plan blev det möjligt att framföra järnvägen från landsbygden till hjärtat av staden utan att på störande sätt beröra annan trafikled och utan att komma i beröring med gatutrafiken. Expropriationskostnaden till Danviks hospital uppgick till omkr. 70 000 kr. För att vinna tid och spara expropriationskostnaden för Lindbergs varv inköpte bankdirektören K. A. WALLEMBERG detta. Av samma skäl inköpte järnvägsbolaget egendomarna Sickla och Järsla.

Ändringsförslaget mötte emellertid på intresserat håll ganska skarpt motstånd, vilket var så mycket underligare, som man på grund av det koncessionerade förslagets många svårigheter för banans framförande från östra stranden av Tegelviken och över denna vik var betänkt på att låta järnvägen stanna där och därifrån förmedla trafiken med ångfärjor till staden. Huvuddelägaren i företaget, bankdirektören K. A. WALLEMBERG, insåg dock genast betydelsen av den gjorda ändringen, som bl. a. medförde fördelen av järnvägens förbindelse med statsbanan, och gillade därför detta förslag, som därefter lades till grund för en till vederbörande myndigheter inlämnad ansökan om stadfästelse.

Till grund för arbetets utförande antogs vidare de tekniska bestämmelser, som tillämpats för Statens järnvägar genom övre Norrland. Sålunda antogs en spårvidd av 1,435 m., en rälsvikt av 27,5 kg/m. och en minsta kurvradie av 300 m. Vidare bestämdes, att arbetet skulle så bedrivas, att banan senast efter fyra år eller 1895 skulle kunna öppnas för allmän trafik. Den rullande materiellen skulle bestå av 5 lokomotiv, 12 personvagnar och 32 lastvagnar.

Järnvägsarbetet påbörjades i sept. 1891 under ledning av löjtnanten B. STAFSING och bedrevs under detta år med en mindre styrka på den inom Saltsjöbadens område belägna sträckan. Samtidigt igångsattes anläggandet av villastaden Saltsjöbaden med hotell och restauranter.

Ändringsförslaget för den nya sträckningen genom huvudstaden erhöll fastställelse den 4 aug. s. å., efter vilken tid arbetena med viadukter och tunnel inom staden kunde taga sin början. Arbetet bedrevs emellertid med sådan iver, att bandelen Tegelviken—Saltsjöbaden kunde öppnas för allmän trafik den 1 juli 1893 och hela järnvägen från utgångspunkten vid Stadsgårdens station den 23 dec. s. å. Även arbetena å badortsanläggningen hade bedrivits med stor energi, och den 1 juli 1893 voro bl. a. Grand Hotell och Grand Restaurant i det närmaste färdiga.

Den inom staden belägna tunneln sprängdes på entreprenad av kaptenen i Väg- och vattenbyggnadskåren A. AMUNDSON, varvid såväl pneumatisk borrar som elektrisk tändning användes. I betraktande av de vid denna järnväg ovanligt svåra terrängförhållandena och de därav föranledda tunnel- och viaduktbyggnaderna, framledandet av banan över gator och hustak m. m., samt med hänsyn till de svårigheter, som i allmänhet äro förenade med en järnvägs framdragande genom en sådan stad som Stockholm, torde den sålunda använda byggnadstiden, omkring 11 månader för sträckan från Saltsjöbaden till Tegelviken i Stockholm och 16 månader för hela företagets fullbordan till Stadsgården, få anses synnerligen kort. I alla händelser var den ej mer än hälften av den beräknade. I anslutning till järnvägstrafiken anordnades ångfärjetrafik mellan Karl XII:s torg och stationen i Stadsgården.

Den 30 juni 1894, då samtliga kompletteringsarbeten voro utförda, uppgick summan av alla på järnvägen med tillhörande bispår och lastbryggor vid Pålänsvik och Saltsjöbaden bokförda kostnader till 2 577 000 kr. utom rullande materiell för 322 000 kr.

Kostnaden för den 648 m. långa tunneln vid Stadsgården med tillhörande sidogallerier belöpte sig, inbegripet extra tillägg för anordnandet av pneumatiska borrarordningar, till sammanlagt 353 000 kr.

Arbetet utfördes på 15 månader. Längden av tunneln strax söder om Henriksdals station är 337 m. och kostnaden för denna tunnel uppgick till 101 000 kr. Arbetstiden var ungefär 1 år.

Trafiken å banan blev redan från början betydlig, vilket bidrog till att häva den misstro till företagets framgång, som på många håll gjorde sig gällande mot den under alla omständigheter för Stockholms stad så gagneliga anläggningen. Vid särskilda tillfällen uppgick passagerareantalet ända till 6 000 i vardera riktningen pr dag, varvid dock samtidigt icke mindre än fyra tåg voro i rörelse på den korta banan.

Utefter järnvägen uppväxte under årens lopp flera ganska tätt bebyggda orter, och behoven av bättre trafikmöjligheter gjorde sig starkt gällande under 1900-talets första decennium. Tanken på att genom banans elektrifiering skapa en ändamålsenligare förstadstrafik trängde sig alltmer i förgrunden, och efter ingående undersökningar om lämpligaste systemet härför, beslöt styrelsen den 24 okt. 1911 att omedelbart påbörja arbetena med Saltsjöbanans elektrifiering.

Med Stockholms elektricitetsverk träffades överenskommelse om leverans av den erforderliga elektriska energien. För densammas omformande från 6 000 volts 3-fas växelström till 1 350 volts likström lät järnvägsbolaget uppföra en omformarestation vid Storängens station, belägen ungefär mitt emellan järnvägens ändstationer.

Järnvägens elektrifiering var dock icke nog för att möjliggöra ett rationellt skötande av trafiken. Tågledningen måste underlättas och tågens antal ökas, varför styrelsen beslöt att samtidigt med elektrifieringsarbetet anlägga dubbelspår mellan Storängen och Duvnäs.

Vid samma tillfälle fattade styrelsen ytterligare två, för järnvägens vidare utveckling betydelsefulla beslut, det ena att anlägga en omkr. 3 km. lång bibana från *Igelboda* station till området vid Vårgårdssjön i Saltsjöbaden, med nuvarande ändstation *Solsidan*, det andra att ombygga och utvidga stationen i Stadsgården.

Elektrifieringen av järnvägen var i huvudsak genomförd i maj 1913 och kostade fullt färdig i aug. 1914 omkr. 1 500 000 kr. Kostnaderna för dubbelspåret mellan Storängen och Duvnäs stationer uppgingo till 87 700 kr., för bibanan till Vårgårdssjön till 499 000 kr. och för ombyggnaden och utvidgningen av stationen i Stadsgården till 171 000 kr.

Året efter fullbordandet av dessa arbeten blev frågan om trafikled genom Hammarby sjö aktuell. Efter stadsfullmäktiges i Stockholm beslut av den 25 maj 1914 om byggandet av denna trafikled vidtog järnvägsbolaget med anledning av koncessionens bestämmelser åtgärder för

ombyggnaden av bron vid Danviken. Då det tillkom Stockholms stad att ordna landsvägsförbindelse över den nya sjötrafikleden, inleddes mellan staden och järnvägsbolaget ett samarbete, som resulterade i en för järnvägs- och landsvägstrafik gemensam, elektriskt driven klaffbro.

Den nya bron medförde ett ändrat läge i plan av järnvägen väster om bron. De kostbara arbetena härför utfördes av järnvägsbolaget i egen regi, under det att bron utfördes på entreprenad av firman LUTH & ROSÉN. Ombyggnaden kostade järnvägsbolaget 935 000 kr.

Ekonomi. År 1893 höjdes aktiekapitalet från 1 milj. kr. till 2 milj. kr., och följande år upptogs ett nytt obligationslån å 2 milj. kr., med vilket det första lånet å 1 milj. kr. konverterades.

För att skaffa medel till elektrifieringen och bispåret från Igelboda upptogs år 1911 ett obligationslån å 2 milj. kr., och 1913 företogs en aktieemission å 1 milj. kr. till en kurs av 200 %.

Utdelningen har utgjort: åren 1909—1912 resp. 4 %, 5 %, 6 % och 7 % å 2 milj. kr., år 1913 8 % å 3 milj. kr., åren 1916—1918 resp. 4 %, 5 % och 5 % å 5 milj. kr. samt vartdera av åren 1921—1925 4 %.

Styrelse och chefer år 1926.

Styrelse.

WALLENBERG, K. A., bankdirektör, *ordförande*,
NACHMANSON, J., bankdirektör,
SACHS, J., generalkonsul,
BODMAN, H., kapten, se nedan.

Verkställande direktör.

BODMAN, H., kapten i V. V. K. 1924—

Trafikchef.

WALDEN, O. 1913—

Förutvarande chefer.

Verkställande direktörer.

WALLENBERG, G. O., kapten 1891—1896
BUSCH, O. A., major 1896—1911
HEDLUND, M., civilingenjör 1911—1913
WREDE, F:SON, F., greve 1913—1924

Trafikchef.

LARSON, C. 1894—1913



K. A. WALLEMBERG,
bankdirektör.



G. O. WALLEMBERG,
kapten.



O. A. BUSCH,
verkst. direktör.



M. HEDLUND,
verkst. direktör.



Greve F. F:SON WREDE,
verkst. direktör.



H. BODMAN,
verkst. direktör.



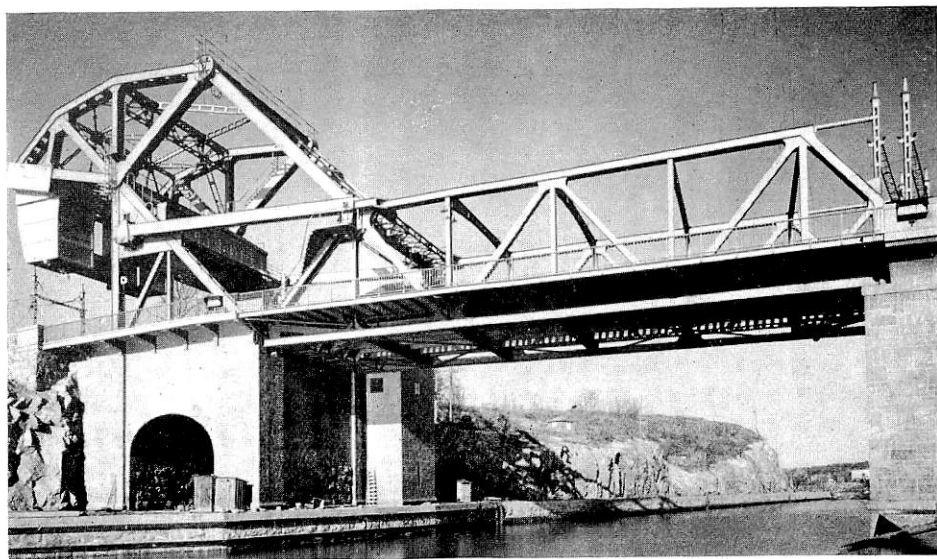
C. LARSON,
trafikchef.



O. WALDEN,
trafikchef.



Saltsjöbanans station i Stockholm.



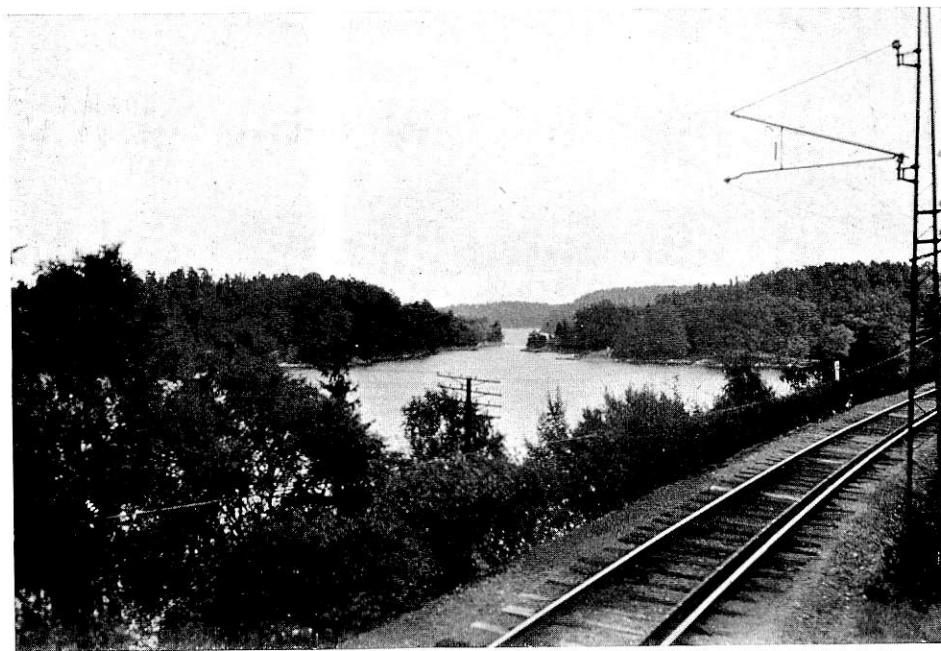
Klaffbron över Hammarbyleden.



Saltsjöbadens station.



Tågsätt på linjen.

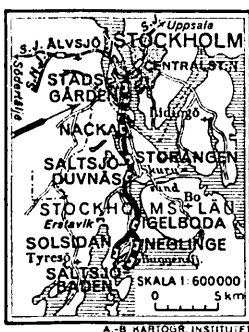


Utsikt från linjen mot Lännerstasunden.

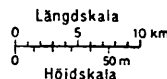
Stockholm—Saltsjöns järnväg

(Stockholm—Saltsjöbaden), 15 km.

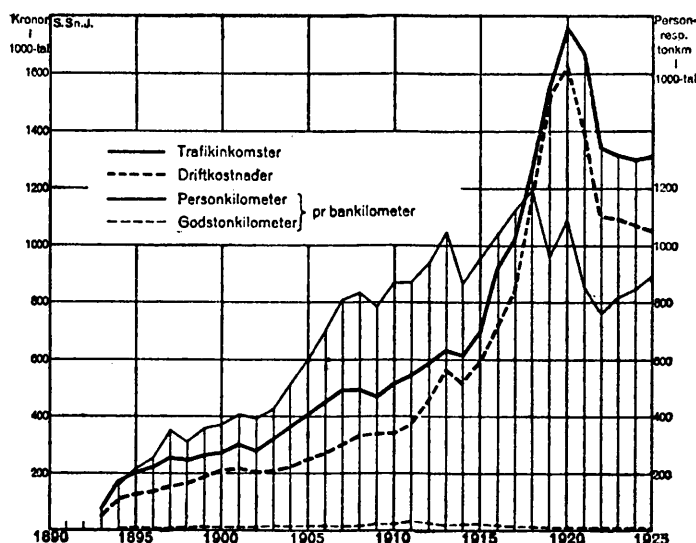
Från *Saltsjöbanans station* i Stads-gården, som har ångfärjeförbin-delse med Karl XII:s torg och där järnvägsbolaget uppfört en ny stationsbyggnad, insprängd i det bran-ta berget, går linjen genom en 570 m. lång tunnel under södra bergen. Linjen stiger starkt och efter ut-trädet ur tunneln nedanför Ersta öppnar sig en synnerligen ståtlig utsikt över inloppet till Stockholm och det å andra sidan liggande Djurgårdlandet. Över gator och hustak framgår järnvägen å en viadukt samt passerar Hammarby farled å en ny bro. Ytterligare en tunnel passe-ras vid *Henriksdal*, varefter *Sickla* och *Nacka* stationer uppnås. Dessa äro belägna i synnerligen natursköna nejder, där en mängd villor under senaste åren blivit upp-förda. Därefter följa *Saltsjö-Järsla* och *Storängens* stationer, den sistnämnda belägen i ett betydande villasamhälle med många vackra villor och natursköna sjö- och skogsområden. Järnvägslinjen närmar sig nu Järslasjöns östra ände vid *Saltsjö-Duwnäs* villasamhälle samt löper därefter utmed Duwnäsviken och Län-nerstasunden med synnerligen vackra utsikter samt når efter att ha passerat *Österviks* och *Fisksättra* stationer *Igelboda* föreningsstation, därifrån en 3 km. lång bibana utgår förbi *Tattby* till *Solsidan*. Huvudlinjen fortsätter till *Neglinge* station och vidare öster om den vackra Neglinge-viken med utsikt över de yttre delarna av villasamhället förbi stationen *Ringvägen* till *Saltsjöbadens* station, belägen få minuters väg från hotell och restauranter. Från stationen utgår ett bispår till hamnen, som har ångbåtsförbindelse med Dalarö m. fl. platser.



STADSGÅRDEN	2,37
HENRIKSDAL	12,08
SICKLA	16,14
NACKA	19,58
SALTSJÖ-JÄRSLA	17,32
STORÄNGEN	5,92
SALTSJÖ-DUVNÄS	11,20
ÖSTERVIK	19,74
FISKSÄTRA	9,17
IGELBODA	2,58
NEGLINGE	14,44
RINGVÄGEN	12,54
SALTSJÖBADEN	0,17
IGELBODA	0,17
TATTBY	23,34
SOLSIDAN	13,34



Trafikdiagram.



Tekniska uppgifter.

Byggnadssätt.		År 1893	År 1925
Spårvidd	m.	1,435	1,435
Spårlängd i huvudspår	km.	15,315	19,679
» i sidospår	»	4,708	7,346
Största lutning i huvudspår.....	‰	16,3	16,3
Minsta krökningsradie i huvudspår	m.	300	300
Rälsvikt	kg/m.	27,5	40,5
Största tillåtna hjultryck.....	ton	5,5	7
» » tågastighet	km/t.	50	50

Rullande materiell.

Ånglokomotiv, tanklok	st.	3	4
Motorvagnar, elektriska med strömtillförsel utifrån ..	»	—	8
Personvagnar med 4 axlar	»	9	7
Godsvagnar med 2 axlar	»	12	57
Postvagnar, hela eller komb., med 2 axlar.....	»	1	—
Post-, person- och godsvagnar med 4 axlar.....	»	—	3

Personal, antal.

Ordinarie		34	119
Extra		—	18
Verkstadsarbetare.....		2	18
Banarbetare		20	14

Balansräkningar.

Tillgångar den 31 dec. 1894.

Järnvägen	2 680 079: 41
Järnvägens förråd	48 537: 96
Ångfärjorna	65 000: —
Fastigheter	1 531 161: 52
Reverser o. div. personer..	220 762: 70

S:a kr. 4 545 541: 59

Skulder den 31 dec. 1894.

Aktiekapitalet	2 000 000: —
Obligationslånet	2 000 000: —
Reverser o. div. personer..	367 812: 53
Vinst- och förlustkonto:	
vinst fr. fö-	
reg. år ..	162 588: 95
årets vinst..	15 140: 11
	177 729: 06

S:a kr. 4 545 541: 59

Tillgångar den 31 dec. 1925.

Järnvägen	6 653 995: 17
Järnvägens förråd	63 438: 47
Ångfärjorna	39 000: —
Fastigheter	3 495 804: 54
Reverser och diverse per-	
soner.....	2 132 554: 40
Aktier	100 000: —

S:a kr. 12 484 792: 58

Skulder den 31 dec. 1925.

Aktiekapitalet	5 000 000: —
Reservfonden	1 200 000: —
Dispositionsfonden	300 000: —
Järnvägens underhålls- o.	
förnyelsefond	1 625 378: 92
Obligationslånen	3 251 000: —
Reverser och div. personer	698 154: 53
Obetalda räntor	36 058: 35
Vinst- och förlusträkning:	
vinst fr. fö-	
reg. år	167 246: 36
årets vinst	206 954: 42
	374 200: 78

S:a kr. 12 484 792: 58