

## Förberedelser för Nynäsbanan

(Backspegeln nr 1, ©copyright Mauritz Henriksson 1999)

Den första utstakningen av järnväg mellan Stockholm och Nynäshamn gjordes 1856 av löjtnant Herman Sandberg. Han gav ut ett häfte med beskrivning av sträckning och redovisar en beräknad kostnad som slutar på 1.600 000 Riksdaler Banco. Den järnvägen skulle gå från hamnområdet och norrut, över ungefär där raffinaderiet ligger, korsa nuvarande bansträckning vid Älgviken, fortsätta åt nordväst mot Vansta och gå strax öster om Sorunda kyrka. Vidare mot Aska, Uringe mellan sjöarna Getaren och Stora och Lilla Skogssjön i Botkyka, öster om Kvarnsjön, vid Gladö Kvarn, över sjön Orlången (ungefär där Lännavägen går på bro över) och till Stuvsta.

Åren 1860-61 diskuterades en järnväg mellan Sthlm och Nynäs mera allmänt, både på olika möten och i Sthlms tidningar.

Löjtnant Sandberg ger ut en ny broschyr 1861, där han också påtalar värdet av Nynäs som lämplig uthamn och banans värde för hela Södertörn. Dels låg Sthlm infruset delar av året, dels var det en tidsödande insegling genom skärgården.

1862 gjorde kungen, Karl XV, ett besök i Nynäs för att titta på den föreslagna hamnen. Eftersom han tyckte att idén med hamnen verkade bra, sökte Sandberg ett anslag på 14.000 kr från 1863 års riksdag, för att kunna göra en noggrann undersökning av järnvägsförslaget. Han fick inga pengar från riksdagen men lyckades skrapa ihop pengar genom privata insamlingar. 1864 gör han en ordentlig undersökning och stakar då ut två olika bansträckningar på förslag.

Det ena förslaget går via Ösmo mot Sorunda, genom Grödinge, och närmaste väg till SJ:s stambana.

Det andra alternativet går öster om Ösmo, norrut mot Hemfosa, till Tungelsta, Västerhaninge, vidare mot Rikssten i Botkyrka och till Flemingsberg. Sen hände det inte mer under resten av 1860-talet. I början av 1870 talet blev det aktuellt igen.

Den 10 sept. 1870 avslog riksdagen en koncessionsansökan från Sandberg. Men Sandberg skickar in en ny ansökan som beviljas den 14 februari 1871, knappt ett halvår senare alltså. Det tillståndet gäller hans förslag via Västerhaninge till Flemingsberg.

Nu måste man skaffa pengar till bygget, och förhandlingar sker både med finska och ryska företag. Dock utan resultat. Enligt koncessionsvillkoren skulle bygget påbörjas senast i maj 1872. Men så blev det inte utan Sandberg fick ansöka om förnyelse av tillståndet. Detta beviljades den 10 maj samma år. Nu överlät han tillståndet till två stycken ryssar. Den 22 september 1872 togs första spadtaget till det som så småningom skulle bli Nynäsbanan.

Ryssarna som också hade köpt Nynäs hamn av Sandberg startade ett storstilat företag. Men av detta blev det ingenting och ryssarna försökte sälja tillståndet att bygga järnväg till några engelsmän. En spekulationsaffär i järnvägar som saknar motstycke i Sverige än i dag.

Efter en massa rättegångar och trubbel med ryssarna, lyckades Sandberg få tillbaks tillståndet, och arbetet med järnvägen, som legat nere ett tag, kunde återupptas igen.

Men nu hade man tröttnat på utländska spekulanter och åren 1875–76 försökte man sälja aktier till befolkningen på Södertörn. Men dom fick bara ihop 200 000 kr. och det räckte inte långt. En doktor A. Ljunggren, som köpt hamnområdet av Sandberg, försökte år 1879, ragga pengar av franska kapitalister.

Det låg en baktanke i detta. Nämligen att öppna en koloni i Nynäs för rika, franska, adelsmän som ville fly från Frankrike av politiska skäl.

Men den lösningen gillades inte av de andra så hela bygget stannade och låg nere under hela 1880-talet.

Drygt tio år senare var det dags igen. År 1891 var det en kapten vid Väg och Vattenbyggnadsbyrån vid namn C. H. Öhnell som under hösten stakade ut en järnväg. Men den började inte i Nynäs, utan vid Ösmo, och gick inte till SJ:s stambana utan till Saltsjöbanan.

Den sträckningen såg ut ungefär så här:

Från Ösmo, längre österut än nuvarande bana, nära Hammersta och Häringe, genom Landfjärden, ungefär där riksväg 73 går nu, till Västerhaninge. Sedan mer österut och skulle gå söder om Jordbro, öster om Brandbergen, för-

modligen mellan Svartbäcken och Tyresta By. Genom Vendelsö och över Gudöån där Gudöbroleden går nu. Sedan genom Ålta till Östervik, mellan Fisksätra och Saltsjö-Duvnäs.

En av anledningarna till detta förslag var att man i Sthlm inte var särskilt intresserad av järnväg till Nynäs. Även Sandberg hade ju stött på motstånd med sitt förslag. För när han gick till friherre Adlercreutz på Nynäs Gods med sitt förslag på hamnanläggning med fyror, magasinsbyggnader och alltfick han nobben. För Adlercreutz var rädd att det skulle störa friden kring Nynäs. Men Adlercreutz ändrade sig och erbjöd Sthlm stad att gratis få överta hamnområdet med över 1 000 tunnland mark om man lät bygga järnvägen. Men i Sthlm satt en mäktig man, Franz Schartau, och satte käppar i hjulet för det förslaget. Han var nämligen rädd att handel och sjöfart skulle flytta till Nynäs. Men när Adlercreutz avled köpte professor Hjalmar Sjögren Nynäs Gods år 1892.

Sjögren var en energisk man och gjorde långa utredningar. Han lyckades frälsa många människor både i Sthlm och på Södertörn. Han fick ihop en kommitté, som hade sitt första sammanträde den 15 januari 1897 i Sthlm. Kommittén gjorde en kostnadsberäkning som slutade på 2,2 milj. kronor, inkl. rullande material, och lämnade ett nytt förslag på sträckning.

Ungefär så här:

Från hamnen, runt Nynäs ungefär som nu, men från Kvarnägens IP längre österut och öster om Ösmo, nära Hammersta, men sedan mot Hemfosa och vidare som nu till f.d. Drevvikens station. Därifrån fanns det tre alternativ. Ett går söder om sjön Magelungen till Älvsjö. Ett annat fortsätter som nu till Farsta, och viker sedan mera norrut till Hökarängen. Där delar sig det alternativet, varav det ena går till en punkt norr om Älvsjö. Det tredje alternativet fortsätter från Hökarängen mot nordost, öster om Enskede och Hammarby och över Hammarby Sjö till Södra station.

Landshövdingen ville att Nynäsbanan skulle gå till Älvsjö, men Sthlm ville att den skulle gå via Hammarby och Katarina Bangata till Södra station.

Den 27 juni 1898 upplöstes den kommitté som jobbat med förberedelserna, och medlemmarna konstituerade sig som stiftare i det nya, blivande bolaget.

Den 30 september samma år, alltså tre månader senare, undertecknade man stiftelseurkund för det nya bolaget som kom att heta Sthlm-Nynäs Järnvägsaktiebolag.

Den 19 december tillsatte man en interimsstyrelse bestående av grosshandlare Bengtsson, greve Taube, godsägare Upmark och professor Sjögren. Sjögren blev verkställande direktör vid bolagsstämman den 27 februari 1899.

Den 21 juni samma år, sökte man ändring i bansträckningen och den 8 september beviljades Nynäsbanans sträckning såsom den ser ut i dag. Men på ett villkor, att man på samma banvall fick dra ett spår mellan Älvsjö och – hör och häpna- Dalarö!

Arbetet med banan hade återupptagits i november året innan och nu satte man igång med hamnbygget i Nynäs.

Den 13 juni 1901 skarvade man ihop Nynäsbanan med SJ:s stambana vid Älvsjö, och den 28 december började trafiken att rulla på Sthlm-Nynäs-Järnvägar.

## SNABBÖVERSIKT

1856	Herman Sandbergs första förslag. Sträckning över Sorunda-Botkyrka-Gladö Kvarn till Stuvsta	1898	27 juni Kommittén konstituerar sig som stiftare i det blivande järnvägsbolaget.
1861	H. Sandberg ny broschyr		30 sept. undertecknas stiftelseurkund för bolaget Sthlm-Nynäs Järnvägsaktiebolag
1862	Kung Carl XV besöker Nynäs		november arbetet med banan återupptas 19 dec. Interrimsstyrelse tillsätts
1864	H. Sandberg ordentlig undersökning och två förslag:  1. över Ösmo-Sorunda-Grödinge till SJ stambana 2. öster om Ösmo, Hemfosa-Västerhaninge-Riksten till Flemingsberg	1899	27 febr. Hjalmar Sjögren blev verkställande direktör  21 juni söktes ändring i bansträckningen
1871	14 febr. beviljar riksdagen Sandbergs koncessionsansökan via Västerhaninge till Flemingsberg.		8 sept. beviljades sträckningen som den ser ut i dag
1872	22 sept. togs första spadtaget, men det arbetet lades ner.	1901	13 juni skarvas Nynäsbanan och SJ:s stambana ihop  <b>28 dec. börjar trafiken att rulla.</b>
1875-76	försökte man sälja aktier till befolkningen på Södertörn.		
1879	A. Ljunggren försökte ragga pengar av fransmän		
1891	C. H. Öhnell föreslår en järnväg från Ösmo via Västerhaninge-Vendelsö-Ålta till Saltsjöbanan.		
1897	15 jan. en kommitté sammanträder första gången. Gjorde en kostnadsberäkning till 2,2 milj. kronor.  Lämnar förslag på tre olika alternativ. Runt Nynäs som nu, mot Hammersta-Hemfosa till Drevviken. Därifrån:  1. söder om Magelungen till Älvsjö 2. till Farsta-Hökarängen till norr om Älvsjö 3. till Farsta-Hökarängen-Hammarby-Katarina Bangata och till Södra station.		