

## Stationer på Nynäsbanan

(Backspegeln nr 2, ©copyright Mauritz Henriksson 1999)

Det har snart gått hundra år sedan trafiken kom igång på Nynäsbanan. Den har blivit elektrifierad, och har fått dubbelspår mellan Älvsjö och Västerhaninge. Tågen har naturligtvis följt med i den allmänna utvecklingen. På stationsfronten har det hänt en hel del. Godshanteringen har helt försvunnit, och på många håll fanns postkontor, som också är borta. 21 st stationer och hållplatser har det funnits mellan Nynäs och Älvsjö. I dag finns bara 14 st av dem kvar.

Sträckan Nynäs–Västerhaninge har klarat sig bäst, där bara Älgviken har försvunnit.

Här följer en sammanfattning över stationers och hållplatsers öden genom åren.

**NYNÄSHAMNS** Station var huvudstation och det var men ingen att verkstäder och lokstallar skulle byggas där. Stationshuset finns kvar och används av SJ än i dag.

**NYNÄS HAVSBAD** öppnades 9 aug. 1902.

**NYNÄS GÅRD** hette från början **KULLSTA** fram till 1916. Här kom lokstallar och verkstäder att byggas. I dessa lokaler finns idag Nynäshamns Järnvägmuseum inrymt.

**ÄLGVIKEN** hette från början **WALSJÖ** fram till 1916. Pendeltågen stannar inte här men huset finns kvar i privat ägo

**ÖSMO** station har det stationshus som är utseendemässigt bäst bevarat utefter Nynäsbanan. Från 1926 blev Ösmo knutpunkt för busstrafiken till Sorunda.

**SEGERSÄNG** hette från början **SORUNDA**, men bytte namn den 1 maj 1917.

**HEMFOSA** skulle från början ha fått ett annorlunda hus, men så blev det inte. De första bussarna mot Sorunda utgick härifrån i början av 1920- talet, innan man började köra från Ösmo 1926.

**TUNGELSTA** var ändstation för lokaltrafiken från Sthlm i många år, och hade bl. a. bussgarage, godsmagasin och flera uppställningsspår, men idag finns bara stationshuset kvar.

**KRIGSLIDA** öppnades så sent som 1980. Den fanns tidigare men hette då **NEDERSTA** som öppnades 1931, men fick ett nytt läge närmare den nya villabebyggelsen.

**VÄSTERHANINGE** gamla stationshus är sedan länge borta. Stationen skulle från början ha fått ett storstilat hus i norsk stil, men så blev det inte. Västerhaninge blev ändstation när pendeltågen började gå 1973 och passagerarna fick byta tåg om man ville fortsätta mot Nynäshamn. Numera fortsätter samma tåg till eller från Nynäs.

**JORDBRO** hållplats med biljettförsäljning öppnades den 28 december 1901. Biljettförsäljningen drogs in 1924. På 1960-talet byggdes bangård med flera spår. 1973 tillfällig ändstation för pendeltågen från Sthlm medan Västerhaninge station byggdes om.

**HANDENS** station låg något längre norrut än nuvarande pendelstation. Före 1913 hette den **ÖSTERHANINGE**. Härifrån gick de första bussarna till Dalarö resp. Vendelsö. I anslutning till Handens station fanns också brytning av torv och torklador för denna, som användes för eldning i ångloken under bägge världskrigen. Numera heter stationen Haninge Centrum.  
*(Har åter ändrats till Handen. författarens tillägg år 2008)*

**VEGA** hpl kom till 1929 men är numera borta.

**DREVVIKEN** var med från början men bara som hållplats. Den blev senare station med stickspår för godsvagnar, och hade regelbundna tågmöten. Det fanns godsmagasin och i stationshuset inrymdes också postkontor för postadress Drevviken. Posten, godset och tågklareringen sköttes här som på många andra håll av en och samma person. Mellan 1908 och 1938 fanns härifrån regelbunden båtförbindelse med Norrby och Vendelsö under sommaren. (läs vidare nr 3 av backspegeln)  
Hela stationen är numera jämnad med marken.

**SKOGÅS** hpl öppnades först i mars 1932.

**TRÅNGSUNDS** station har haft två stationshus. Det första ersattes redan 1907 av ett nytt men inget av dem står kvar idag.

**FORSEN** blev hpl på luciadagen 1929 och låg, ungefär, nedanför busshållplatsen Björkallén om man åker 830:an mot Farsta

**SÖDERTÖRNS VILLASTAD** heter numera **FARSTA STRAND**. Här har också funnits godsmagasin och tågmötesplats. Under ett antal år var detta också omlastningsstation för oljetransporter från Nynäs Petroleum.

**FARSTA** finns inte längre men är den senaste av alla hpl utefter Nynäsbanan. Den öppnades så sent som 1960, men stängdes redan 1973 då pendeltågen började gå.

**FAGERSJÖ** finns inte heller längre , men låg straxt öster om Fagersjövägens korsning med järnvägen.

**HÖGDALEN** är också en hpl med kort historia. Den öppnades 1929 och stängdes i slutet av 40-talet. Användes däremot som mötesplats för pendeltågen innan banan blev dubbelspårig för inte så många år sedan.

**ÄLVSJÖ** här växladades tågen in på SJ:s stambana och från början byttes också lok eftersom SJ ville dra vagnarna med egna lok.

Några ord om den tidtabell som gällde på premiärdagen den 28 december 1901. Den berättar bl. a. att tåget som avgick från Nynäshamn på morgonen kl.05:17 anlände till Sthlm C kl. 08:17 och biljettpriset enkel resa var 3:30 kr till Älvsjö plus 0:80 kr för sträckan Älvsjö–Sthlm C. Nynäsbanan går ju fortfarande bara till Älvsjö, resten är Stambanan

I de fall jag använder uttrycket ”idag” så är det mars 1999.

Faktauppgifter om Nynäsbanan i detta och föregående häfte ”I BACKSPEGELN” har jag hämtat ur boken ”Nynäsbanan” skriven av Kenneth Landgren, Bengt Hammar och Göte Johansson i Svenska Järnvägsklubben. Boken ”Nynäsbanan” rekommenderas varmt. Många bilder och annan information.