



Roslagsbanan

Af Erik B. Jonsen

DSB og Tågkompaniet har kastet sig ud "i Roslagens famn" for der at drive lokalbanedrift – men på hvilken en jernbane?

Alle Roslagsbanans tog fremføres af i dag af nyere elektriske motorvognssæt, normalt op rangeret af én eller flere trevognssæt. Her ses et sæt bestående af UBxp 136 + UBp 821 + X10p 202 under indkørsel til Djursholm Ösby fra sidelinjen Näsbypark. Foto den 28. juli 1994.

Det trafiksystem, som Roslagståg AB – ejet af DSB og Tågkompaniet i fællesskab – nu har ansvaret for som "trafikutöver" fra 7. januar 2003, har en noget kompliseret forhistorie.

I 1882 stiftedes Aktiebolaget Stockholm-Rimbo Järnväg (SRJ) med det formål at forbedre afsætningsmulighederne af Roslagens jernmalm samt træ- og landbrugsprodukter i Stockholmsområdet. Under planlægnings- og anlægsarbejdet konstateres også et behov for passagerbefordring. Banen kunne åbnes for trafik i december 1885 efter højtidelig indvielse af Kong Oscar II.

Roslagen var i øvrigt blevet ramt af "jernbane-feberen" allerede i 1870'erne. Området havde ikke statsmagtens bevågenhed og følte sig noget forbigået ved anlægget af statsjernbanenettet, hvorfor man blev tvunget til at løse transportproblemerne selv. "Man" var i først række "brukspatroner" (ejerne af de mange malmbrud) og storgodsejere. Det førte til åbningen af Uppsala-Länna Järnväg (ULJ) i 1876, Dannemora-Harg Järnväg (DHJ) i 1878 og Länna-Norrälje Järnväg (LNJ) i 1884. Samtlige strækninger blev anlagt som smalsporede med den for Sverige så kendte sporvidde 891 mm, hvilket svarer til tre fod gammelt svensk mål. Forventningen om samtrafik banerne imellem var årsagen til, at også ovennævnte SRJ anlagdes med nævnte sporvidde. Begrundelsen for valg af smalspor er de traditionelle fordele – enklere at projektere, mindre arealkrævende, kurver kan gøres snævrere, hvilket alt i alt giver lavere anlægsomkostninger.

I 1890 åbnes Djurholmsbanan (DjB) mellem Ösby og Djursholm (senere benævnt Främnäsviken) finansieret af et grundudstykningsfirma Djursholm AB, der etablerede et velhaverbeboelsesområde i denne smukke

del af Stockholms omegn. Strækningen trafikeredes fra starten af SRJ (købt i 1892 og forlænget til Eddavägen i 1901). I 1895 indførtes elektrisk drift på denne bane samt afsnittet fra Stockholms Östra i gadeplan til Engelbrektsplan (Humlegården) – antagelig den første elektriske *jernbane* i Europa – for Stockholms bystyre ville ikke have flere damp tog i gaderne, man havde allerede besvær nok med dampsporvogns linjerne i Stockholm Söder. Den nævnte strækning (1 km), der gik tværs over Valhallavägen ved Östrastationen og midt ned gennem Engelbrekts gatan, var i drift til oktober 1960.

I 1901 åbnedes Södra Roslags Kustbana mellem Roslags Näsby og Åkersberga (i 1906 forlænget til Österskär) – bygget af et selvstændigt selskab, men trafikeret af SRJ, der købte linjen i 1909. I perioden frem til 1921 anlagde formelt selvstændige selskaber flere nye strækninger i den nordlige del af Roslagen (Rimbo-Hallstavik og Faringe-Gimo), medens SRJ selv stod for anlægget af den i dag vigtige sidelinje Roslags Näsby-Näsbypark, der anlagdes i etaper mellem 1910 og 1937.

SRJ, der var det mest fremgangsrigeste af de nævnte jernbaneselskaber, opkøbte efterhånden de andre (i tidsrummet frem til 1935), hvilket allerede i 1909 medførte en navneændring til Stockholm-Roslagens Järnvägar. I 1951 blev SRJ overtaget af staten, men drevet som et selvstændigt selskab til 1959, hvor Statens Järnvägar (SJ) overtog den samlede virksomhed.

Fra 1967 indgik SJ og Storstockholms Lokaltrafik (SL) en aftale om, at trafikken på de sydlige dele af Roslagsbanan skulle drives af SJ men for SL's regning – med de for SL-området gældende takster. SJ's interesse for Roslagsbanan var kølnet noget gennem årene, og ved



aftalens genforhandling satte SJ sit krav om betaling for kørslen op til et niveau, som af stockholmspolitikere tolkedes som et ønske om en nedlæggelse af hele smalsporsnettet (et ønske SJ formelt fremsatte i 1971). I 1972 fik Roslagsbanan derfor en tredje ejer – Stockholms läns landsting – der overtog alle strækninger syd for Rimbo for den beskedne sum af 6 mio. kr., men med pensionsforpligtigelser for andre 34 mio. kr. I beløbet var indbefattet alt rullede materiel, bygninger og øvrige faste anlæg, som f.eks. sporet. Jernbanen kom derefter officielt til at hedde Järnvägs AB Roslagsbanan (RB) indtil 1980, hvor en sammenlægning med Salsjöbanan resulterede i et nyt navn: Storstockholms Lokaltrafiks Järnvägar (SLJ).

I begyndelsen af 1990'erne besluttede landstinget, at al SL's trafik skulle i udbud, og det medførte pr. 1. april 1991, at infrastrukturen og bygninger overførtes til nye selskaber, og at den egentlige togdrift i perioden 1. januar 1992-6. januar 1998 udførtes af et nyt selskab SL Tåg AB. Et egentlig udbud blev vundet af Linjebuss Sverige AB for en femårig periode frem til 6. januar 2003 – Linjebuss blev i 2001 købt af det franske Connex, hvorfor det er det firma, der „afleverer nøglerne“ til det DSB-/Tågkompaniet-ejede Roslagståg AB i januar 2003.

Da systemet var på sit højeste, jf. kortet „Stockholm-Roslagens Järnvägars Trafikområde“, se side 48, var sporlængden 327 km; nu er der kun 65 km smalspor tilbage. De linjer (passagertrafik), som trafikeres i dag, er: Stockholm Östra-Kårsta/-Östraskär/-Näsby park. Strækningen Dannemora-Hargshamn (37 km) ombyggedes til normalspor i 1961/70, og strækningen Hargshamn-Hallstavig (16 km) nyanlagdes i 1977. Sporet på de sidstnævnte to afsnit, der forvaltes af Banverket, trafikeres i begrænset omfang af én af brugerne: Holmens Bruk (papir). Strækningen Uppsala Östra-Faringe (33 km) er i dag Sveriges længste museumsjernbane, ejet siden 1980 af Uppsala kommun og trafikeret af Museiföreningen Stockholm-Roslagens Järnvägar. På alle øvrige strækninger er såvel person- som godstrafik ophørt og sporene optaget i perioden 1955-1982.

Af de 65 km, som Roslagståg AB nu får det trafikale ansvar for, er de 12 km med dobbeltspor. Strækningerne fjernstyres. Højeste tilladte hastighed er 80 km/h.

Antallet af stationer og holdsteder er 39. Køreledningsanlægget er indrettet for en linjespænding på 1,5 kV jævnspænding.

På Roslagsbanan befordres næsten 10 mio. passagerer pr. år. (32.000 påstigende rejsende på en hverdag om vinteren). Årsproduktionen er på 2.432.000 togtkilometer – og på 56.750 togtimer. Trafikken afvikles med togsæt: Motorvogn, litra X10p (35 stk.), mellemvogn, litra UBp (32 stk.) og styrevogn, litra UBxp (34 stk.), anskaffet 1988-1995. På værkstedet i Mörby er stationeret et mindre antal rangertraktorer og køreledningstroljer.

For den læser, der ønsker flere detaljer om Roslagsbanan i dens „blomstringsperiode“ med damptrukne malmtog, lange persontog bestående af personvogne af bogietype fremført af „mini“ el-lokomotiver a la SJ og motorvogne med trævognkasser, kan der henvises til *Kurt Møller: Roslagsbanan – 100 år, Frank Stenvalls Forlag 1985* (udsolgt fra forlaget) og *Stig Svallhammar: Skendöd i Roslagen, Frank Stenvalls Forlag 2002* – sidstnævnte titel giver en detaljeret skildring af banernes historie med sværvægt på SJ-tiden 1959-1972 – 288 siders anbefalelsesværdig læsning inkl. en række fortræffelige fotografier fra de forskellige tidsepoker.

På Stockholm Östra findes faciliteter for daglig service og klargøring af X10p-togsættene. Her forlader X10p 225+UBp 815+UBpx 146 stationen den 29. juli 1994.



Tommy O. Jensen

Indtil 1995 anvendte Roslagsbanan stadig lokomotivtrukne persontog i myldretiden. Togene fremførtes typisk med lok i begge ender af en stamme bestående af 6-7 bogievogne. Her ses BdP 3255, bygget af ASEA i 1946, henstillet til næste morgens myldretid. Foto den 28. juli 1994.



Tommy O. Jensen

SRJ's officielle linjekort fra 1949 - bearbejdet af Lars E. Eriksson ved indtegning af den normalsporede strækning mellem Hargshamn og Hallstavik. Fra „Roslagsbanan 100 år“ (1985 - Frank Stenvalls Förlag, Malmö)

