

Om Lidingö-trafiken

AV ARKIVARIE STEN HOLMBERG

Lidingöns förbindelser med fastlandet voro under långliga tider en besvärlig angelägenhet. Färjhållningen hade urgamla anor; under den tid ön utgjorde en del av det banérska fideikommisset (Djursholm etc.) var denna en fråga, som rörde fideikommissarien. Sedan socknens fideikommissnatur år 1774 upphört, blev färjförbindelsen Torsvik—Ropsten föremål för tvister med rättgångar och inlagor till olika myndigheter.

Av jordägarna på ön träffades år 1802 en överenskommelse att bygga en flottbro »på en i aktier grundad summa», och att var aktie skulle »innehålla 100 timberstockar och 25 rdr rgs eller gångbart mynt».

En bro var 1803 färdig från Bodals äng och strand till en udde på Kungl. Djurgården mellan hovjägarboställena Tegeludden och Kaknäs, dvs. den kommande platsen för Lidingöbro vårdshus. Till bron hade åtgått 4 879 st. på Lidingön huggna timmerstockar, vars skogstillgång därigenom blivit märkbart förminskad.

En flottbro kan som känt är vara en bra sak, så länge den håller ihop och flyter. Lidingöbron blev upprepade gånger uppriven av stormar och vattenflöden, särskilt var detta fallet år 1858. Stormen det året hade bl. a. till följd, att, då Stockholm hämtade större delen av sin mjölk från Lidingön, priset på denna vara på grund av utebliven leverans steg till nära det dubbla. Efter varje katastrof iståndsattes bron, ehuru röster höjdes för återgång till färja.

Efter hand kom hela brotungan att vila på Janne Zetterbergs, den avhållne och värdera-

de »Lidingökungens», massiva axlar, hos vilken även alla broandelarna samlades. Enligt ett avtal av den 9 maj 1882 med de zetterbergiska sterbhusdelägarna inlöstes bron av Stockholms stad för 30 000 kronor. Detta skedde ingalunda av några altruistiska motiv vare sig i förhållande till sterbhusdelägarna eller till Lidingö kommun, utan för att staden i samband med Värtahamnens tillkomst skulle få möjlighet förlägga bron utanför Värtahamnssområdet. Den gamla bron var borttagen den 1 maj 1884. Den nya flottbron, som byggdes av staden åren 1883—84 i läget Torsvik—Ropsten, var då färdig och ägde betydligt större trafikkapacitet och säkerhet, ehuru även den som litet var torde erinra sig icke heller alltid var så angenäm att passera.

Lidingöborna betraktade naturligt nog flottbron endast som ett provisorium, skötseln av densamma synes dessutom icke varit helt tillfredsställande. Den 22 januari 1906 ingick kommunen

med en skrivelse till stadsfullmäktige i Stockholm, vari bl. a. den s. k. slussens otidsenliga konstruktion påtalades, och skyndsamt avhjälpande begärdes. Från denna tid är den segslitna striden om bron mellan de två kommunerna att räkna. Till brofrågan återkomma vi längre fram i denna framställning.

Brofrågan utgjorde endast en del av Lidingöbornas trafikproblem; en järnvägs- eller spårvägsanläggning erfordrades även, och olika planer diskuterades. Kommunalstämman utsåg 1896 ombud för att, »gemensamt med Djursholms järnvägsaktiebolag begära koncession till byggande av järnväg mellan Lidingö bro landfäste (dvs. Ropsten) och Nybrohamnen». Huru man tänkt sig den saken skulle verkligen vara av intresse att veta, för övrigt fanns det strängt taget icke något »Djursholms järnvägsaktiebolag» att diskutera med. År 1901 gällde det en järnväg Stockholm—Vaxholm över Lidingön enligt ett förslag av dåvarande kaptenen i Väg- och Vattenbyggnadskåren Fr. Enblom — ett ur spårvägsarkivsynpunkt synnerligen välbekant namn. Han föreslog en bankbro i Värtan, avbruten av en bro



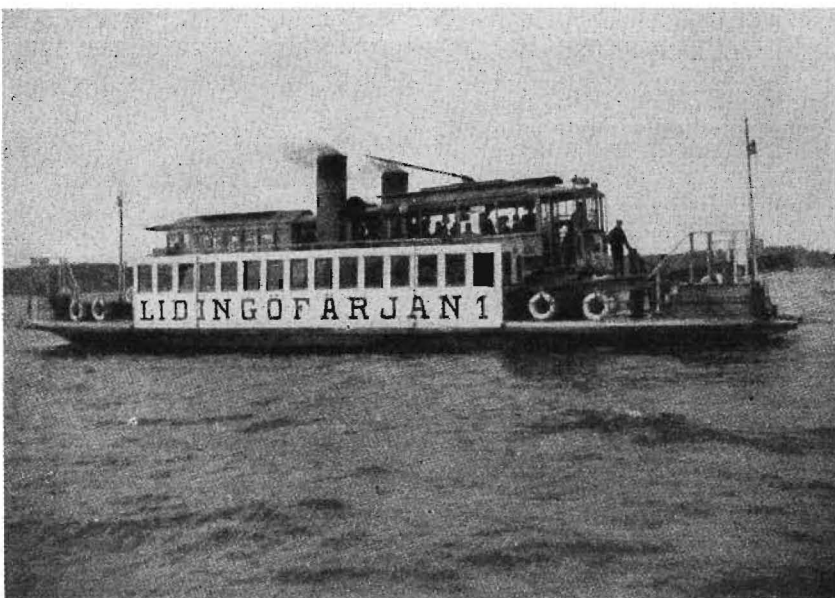
Den första Lidingöbron efter stormen 1858. Efter en teckning av Marcus Larsson.



Den äldsta Lidingö-bron.



Brofästet vid Lidingöbro värdshus.



Färjan på väg mellan Ropsten och Sommarbo.

med två fasta spann om vardera 30 m och ett svängspann om 40 m. Över Askrikefjärden skulle man komma på liknande sätt. Den 18 km långa banan beräknades till 3 150 000 kr. inkl. rullande materiel. Projektet strandade, ty man saknade något väsentligt — pengar.

Emellertid höll den nya tiden ungefär samtidigt sitt intåg på Lidingön. På initiativ av ingenjören Hjalmar Arwin bildades år 1906 AB Lidingö Villastad, som i rask takt inköpte egendommarna Vattängen, Hersby, av ålder den förnämsta possessionen på ön, Boo, Litselgärdet och Rudboda med Sundby.

Med sagda villastadsföretag som huvudintressent bildades år 1906 Lidingö Trafikaktiebolag, för vilket Kungl. Maj:t beviljade koncession den 5 juli 1907. Den innefattade tillstånd att anlägga en järnväg från Sommarbo (Islinge) vid Lilla Värtan till Boo samt från Ropsten till en punkt på statsbanans spårssystem vid Värtan och vidare att medelst ångfärja uppehålla trafik mellan Sommarbo och Ropsten. Att spårvidden i det av oss studerade exemplaret av koncessionen anges till 1 433 m, är väl ett litet tryckfel. Det skall väl heta 1,435 m.

I sin till Konungen ställda ansökan om koncession hade trafikbolaget även anhållit om tillstånd att anlägga en bankbro över Värtan. Det var nog tur, att Kungl. Maj:t ej ville lyssna därtill, ty liksom det efter första flottbrons tillkomst klagades över, att Lidingös skogar blivit illa åtgångna, skulle det väl efter anläggningen av en bankbro beklagats, att en avsevärd del av själva Lidingön försvunnit i form av bankfyllning i Värtan.

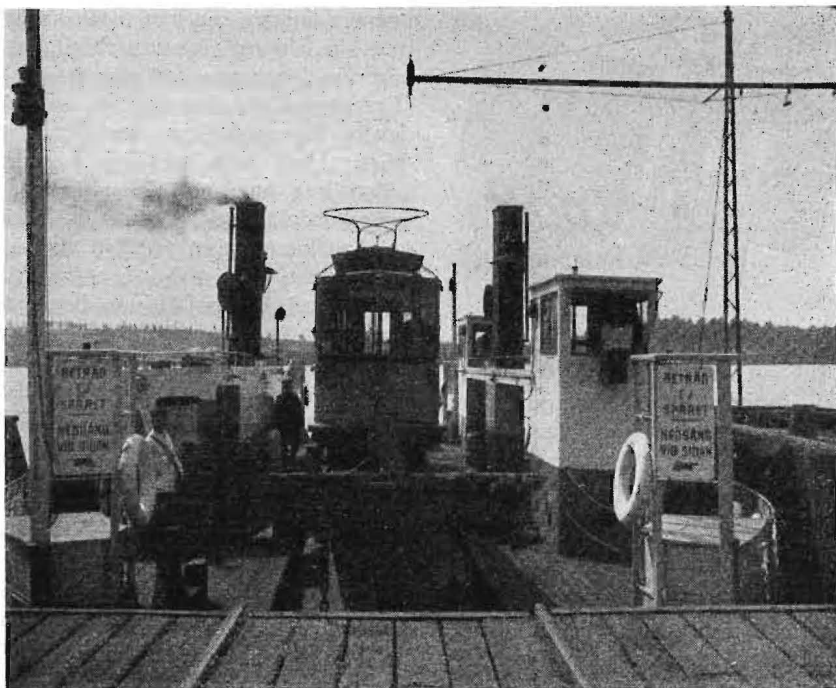
Lidingö Trafikaktiebolag hade redan den 6 mars 1906 i skrivelse till Stockholms Nya Spårvägsaktiebolag väckt förslag om sam-

arbete. I denna skrivelse omnämnes, att »Lidingö folkmängd är nu omkring 1 600 personer, vartill komma omkring 3 000 st. sommargäster». Ett avtal ingicks även samma år mellan de två trafikföretagen, varigenom det dåvarande spårvägsbolaget åtog sig att med sin personal och materiel ombesörja trafiken.

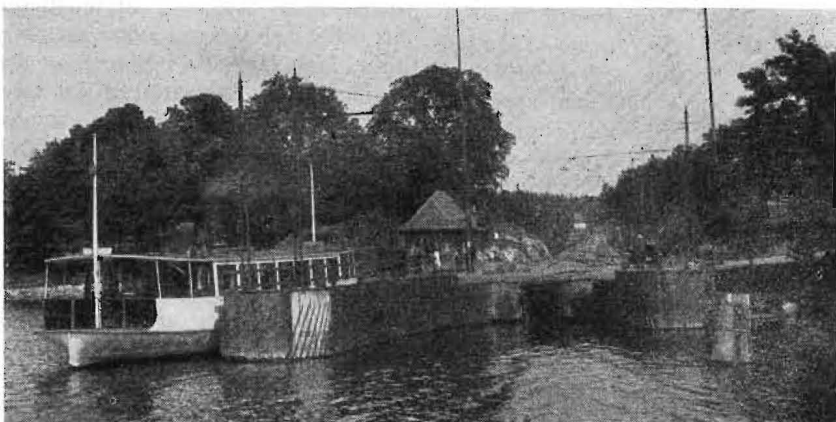
Denna kunde igångsättas den 26 oktober 1907 på sträckan Boo—Sommarbo, varifrån passage-rarna medelst ångfärja överfördes till Ropsten. Biljettpiserna blevo för resa spårväg och färja 15 öre, för enbart spårväg 10 och för enbart färja 5 öre. För samtliga tre fallen tillhandahölls rabattbiljetter: 11 biljetter för priset för 10. Den 2 december s. å. inrättades paketgodsbefordran mellan Lidingö Trafikaktiebolags kontor vid Sturegatan 7 och Lidingön; paket intill 10 kg. befordrades mot en avgift av 25 öre. Fr. o. m. den 1 febr. 1913 fastställde Kungl. Maj:t ny taxa, varigenom den ovannämnda 15-öres biljetten kom att kosta 20 och 5-öres-biljetten 10 öre; priset för enbart spårväg ändrades icke. Årsbiljetter gällande för ett obegränsat antal resor skulle för spårväg och färja kosta 65 kronor, för enbart färja 40 kronor. Om årsbiljetter funnits tidigare är för författaren okänt.

Direkt linjetrafik med Stockholm etablerades fr. o. m. den 2 aug. 1909 genom vagnarnas överförande med färja från Ropsten till Sommarbo. Vart fjärde tåg av dåvarande linje 5 (Karlberg—Vasagatan—Gust. Adolfs Torg—Stureplan—Ropsten) fick göra resan över Värtan. S. å. utsträcktes linjen till Kyrkviken. Gamla trafikmän uppgiva sig vilja minnas, att mellan dessa överförda tåg extra vagnar gingo vissa tider på dagen mellan Kyrkviken och Sommarbo, vilkas passagerare medelst en

(Forts. sid. 62)



Färjläget vid Ropsten.



Färjläget vid Sommarbo.



Spårvägens kiosk vid Ropsten. (T. h. ingången till bron).

Lidingötrafiken

(Forts. fr. sid. 59)

mindre färja eller båt överfördes till Ropsten. Denna uppgift har det icke varit möjligt att verifiera.

Den 3 augusti 1914 upphörde överförandet av vagnar. Orsaken är oss okänd, men man är böjd att sätta åtgärden i samband med det ett par dagar tidigare utbrutna första världskriget och den allmänna mobilisering, som samtidigt därmed påbjöds. Man har velat göra gällande, att indragningen skedde i kolbesparande syfte. Detta är omöjligt. Ett par dagar efter krigsutbrottet kunde man icke ha kolsituationen i landet klar för sig, för övrigt ansågs kriget bliva kortvarigt.

Lidingö Trafikaktiebolag övertog den 1 januari 1917 driften med egen personal och fr. o. m. den 21 januari s. å. med egna vagnar.

Några trafiksiffror från dessa första år böra vara av något intresse. Härtill skulle komma möjligen sålda årsbiljetter.

	Spårväg och färja	Enbart spårväg	Enbart färja	Summa resor
26 okt. 1907.....	753	101	137	991
Dec. 1907.....	21 580	2 533	10 834	34 947
År 1908	316 610	35 846	213 824	566 280
» 1910	583 233	77 271	310 277	970 781

Det förefaller som om de söderboende på Lidingön med något av avund betraktat, huru öns samojeder visste att ordna sin kommunikationsfråga. Omdömet bör kanske mildras därhän, att det gällde en s. k. sympatisk avundsjuke, man önskade sig själva samma förmån.

Även på södra Lidingön hade

nämligen den nya tiden gjort sig gällande, och man dryftade olika förslag för kommunikationsfrågans lösande. Ett förslag omfattade en ringlinje runt hela Lidingön med anslutning till norra banan. Professor Carl Forssell hade den djärva tanken att vilja förbinda södra Lidingön medelst en tunnel under Värtan från Lidingöbro värdshus till Gasaccumulatorns nuvarande anläggning.

Svenska AB Gasaccumulator hade år 1911 flyttat sin rörelse till Skärsåtra. Det var till stor del tack vare doktor Gustaf Daléns energi och målmedvetenhet, som södra Lidingön fick en modern elektrisk snabbgående förortsbana. Den 18 oktober 1912 antogs bolagsordning för Trafikaktiebolaget Stockholm—Södra Lidingön, och trafik öppnades i januari 1914 från stationerna Gasaccumulator och Parkvägen i förening med färjförbindelse Herserud—Ropsten. Bolaget handhade trafiken från början med egen personal och egna vagnar.

I administrativt hänseende råder numera det förhållandet mellan de två trafikföretagen, att verkställande direktören och trafikinspektören äro gemensamma för dem bägge. Norra Lidingöbanan äges av Lidingö stad, och i den Södra är Gasaccumulator huvudintressent.

En anknytning till brofrågan skall nu åter göras.

Stockholms stadsfullmäktige fattade den 25 februari 1913 beslut att bygga en pontonbro som ersättning för flottbron. Samti-

ett lån, som drar ränta och som skall betalas igen. Och det kan hända mycket, som gör en skuld på 2 000 kr. till en börda.

Paul Ferb.

digt ville dåvarande Lidingö köping anlägga en bro mellan Torsvik och Ropsten. Kungl. Maj:t biföll emellertid icke vare sig stadens eller köpingens framställningar.

År 1916 ingingo de två kommunerna ett avtal, enligt vilket kontrahenterna skulle för gemensam räkning dels anlägga en bro över Lilla Värtan dels handha broanläggningens förvaltning. Kommunerna skulle med hälften vardera bidra till kostnaderna för anläggning och underhåll av en fast bro. En brostyrelse skulle vidare handha

va förvaltningen; ordföranden skulle utses av Kungl. Maj:t, och kommunerna utse sex ledamöter vardera. Anläggningskostnaderna utgjorde t. o. m. 1926 icke mindre än 10 638 712: — kr., vilket för den nyblivna staden Lidingö var ett ofantligt belopp.

Så kom till sist den stora dagen, då den nya bron kunde tagas i bruk. Det skedde den 1 mars 1925, då från stockholmsk aspekt Norra Lidingöbanan blev linje 20 och Södra Lidingöbanan linje 21 med ändstation i Humlegårdsgatan.