

Planer på en järnväg till Dalarö/Smådalarö

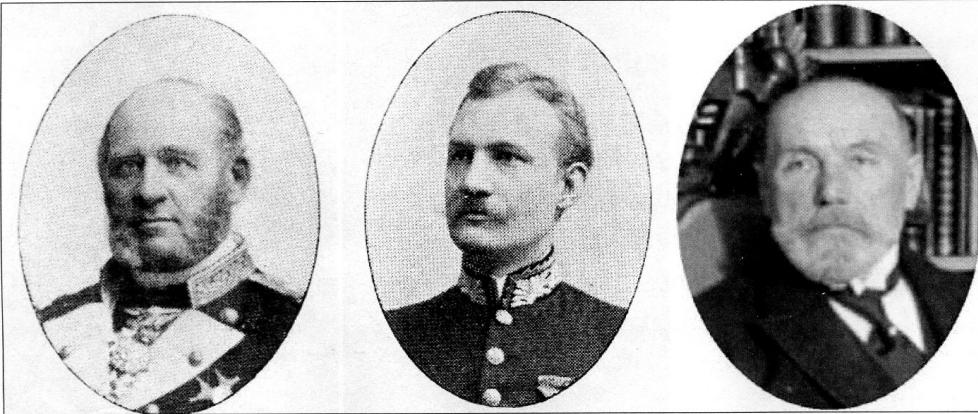
Det fanns långt framskridna planer på att bygga en järnväg till Dalarö och Smådalarö i början av 1900-talet.

1899 inlämnades en koncessionsansökan till civildepartementet om att få anlägga och trafikera en järnväg av 1,435 meters spårvidd från Älvsjö station till Dalarö. Personerna bakom ansökan var konteramiral Otto Lagerberg, vice konsul Christian Anton Erik Bolinder, generalkonsul Robert Schum-

burg, m.fl. Dessa herrar hade bildat ett kapitalstarkt konsortium. Avsikten var att köpa in större delen av Dalarö och där anlägga en kontinental villastad och första klassens badort.

Planen till den förslagna järnvägen hade utarbetats av löjtnanten vid väg- och vattenbyggnadskåren F. Enblom. Kostnaden för hela projektet uppskattades till 2 - 2,5 miljoner kronor.

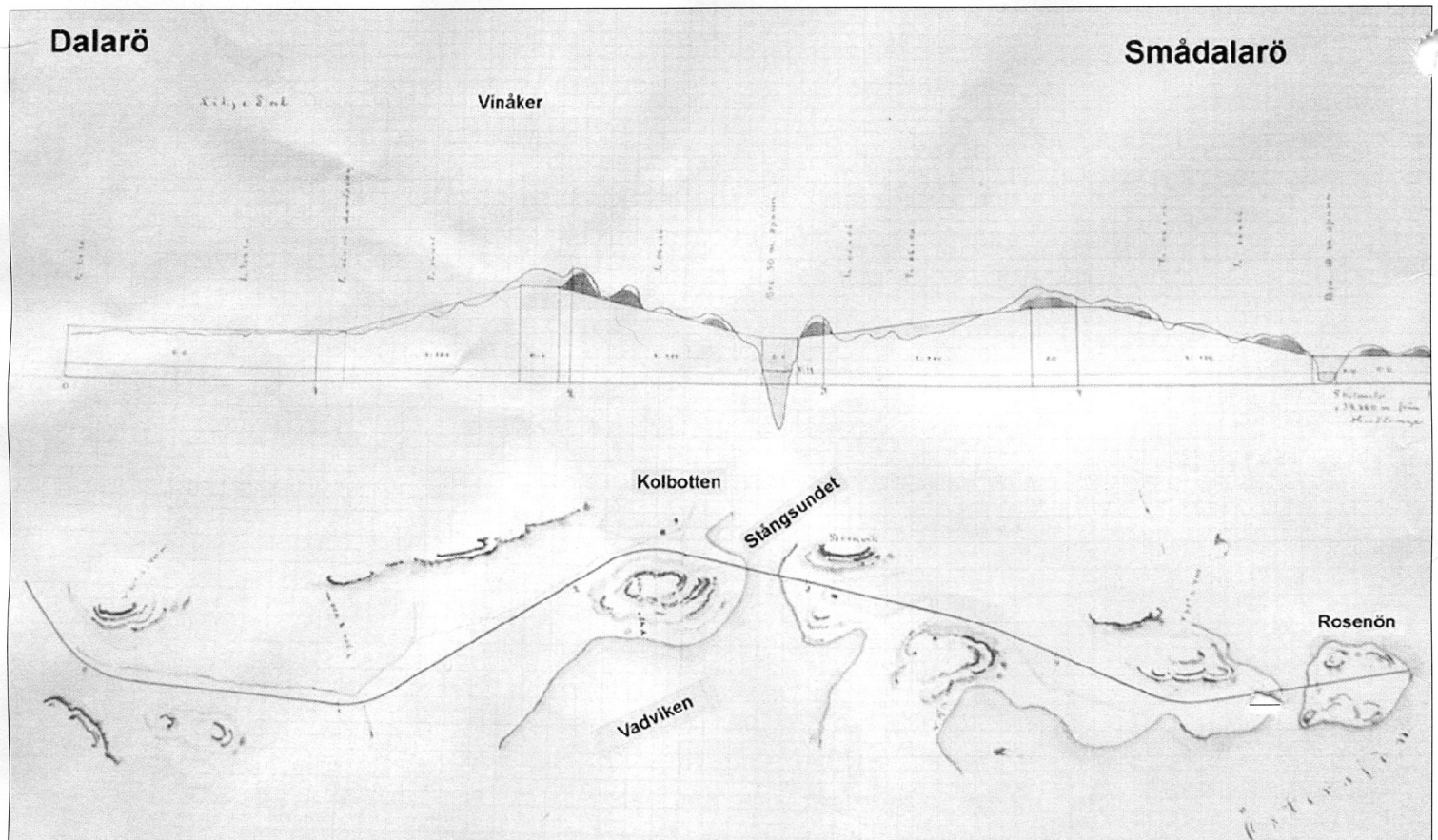
Man framhöll också att järnvägen skulle vara fördelaktig för huvudstadens försvar. Dalarö skulle bli en ny uthamn för Stockholm. Ett skeppsvarv skulle kunna anläggas, så att större fartyg, som endast med svårighet eller åtminstone med betydande tidsförlust kunna gå upp ända till Stockholm, redan här kunna erhålla fullständig reparation. Om Järnvägen kommer att byggas så skulle Dalarö genomgå en full-



Otto Lagerberg

C. A. E. Bolinder

Robert Schumburg

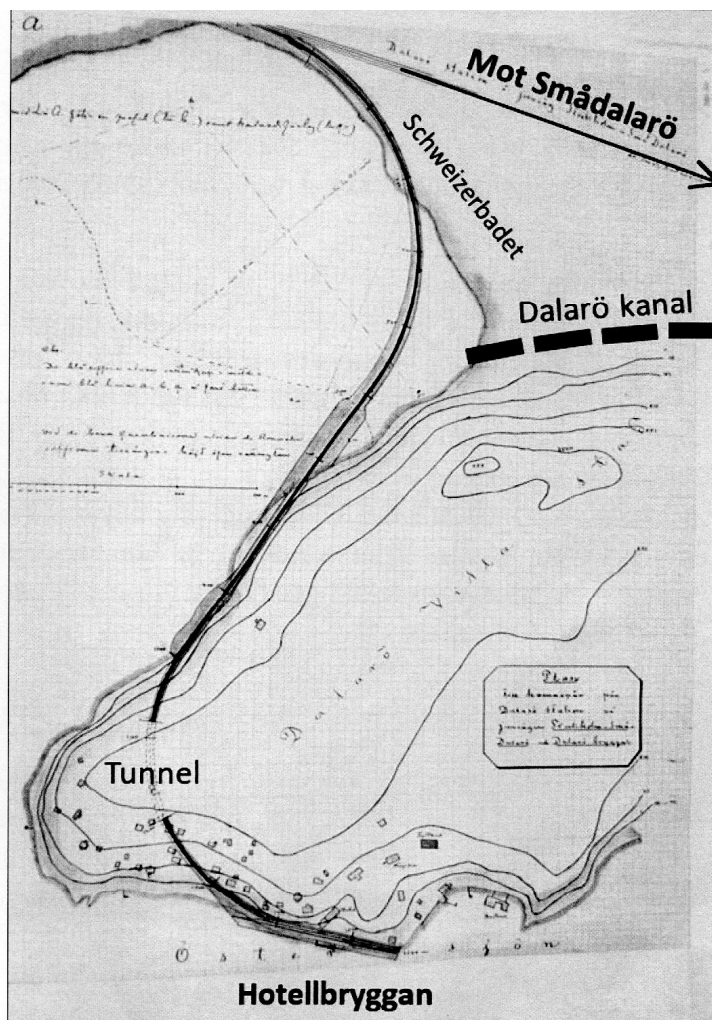


På ritningar som F. Enblom utarbetat vid Väg- och vattenbyggnadskåren fanns också förslag om ett spår ut mot Smådalarö (Rosenön) via en bro över Stångsundet.

ständig förvandling. Man avser att helt och hållet modernisera orten. Nya bekväma villor, ett större hotell, nytt badhus m.m. kommer att uppföras. Stockholm skulle alltså få ytterligare en villastad i sin omedelbara närhet. Även för den närliggande landsbygden bör Dalaröbanan bli av största betydelse, enär landsbefolkningen skulle erhålla snabbare och förmånligare avsättning för sina varor.

Avsikten var att den nya järnvägen skulle vara elektrisk driven. Då skulle driftkostnaderna hållas nere samt tåghastigheten kunna ökas. Man skulle kunna resa till Dalarö på 35 minuter och som man skriver "kunna färdas fram och tillbaka mellan hufvudstaden och badorten ett par gånger under dagens lopp, om man så önskade"

Järnvägens längd skulle bli cirka 31 km. Det nya spåret skulle börja vid Älvsjö station och vidare mellan sjöarna Magelungen och Drevviken och sedan ut mot kusten mot Kalvfjärden och därefter i sydostlig riktning mot Dalarö. Spåret skulle komma fram vid Schweizerbadet och vidare över på en järnvägsbank vid Askfatet. Sedan genom en järnvägstunnel under Dalarö udd med Hotellbryggan som ändstation.



Not:

Spårvidden 1,435 m är det mått som är standard idag för Svenska järnvägar.

2 miljoner kr år 1900 motsvarar cirka 115 miljoner kronor i dagens penningvärde.

Bilden ovan till höger.
Tunneln vid Dalarö Udd och ändstationen vid Hotellbryggan.

Bilden till höger.
Karta över järnvägssträckningen till Dalarö och Smådalarö.

Artikeln är sammanställd av Anders Bengtsson.

Källa: Tidningsartiklar från olika dagstidningar mellan åren 1899 - 1901.

