

Saltsjöbanan i begynnelsen

Min mor, Märta Klintenberg, född 1909, berättade för mig, att när hon år 1930 skulle besöka Stockholmsutställningen, så fick hon åka tåg från Saltsjöbaden till Stadsgården och sedan ta en färja för att komma in till Stockholm.

Den 2 juli 1893 öppnades järnvägen för trafik mellan Tegelviken nedanför Åsöberget och Saltsjöbaden. Två ångfärjor vid namn "Saltsjöbaden" sattes då i trafik mellan Tegelviken och Karl XII:s torg. När järnvägen blev färdig till Stadsgården flyttades färjeanläggningsplatsen till hamnen där. Saltsjöbanan fram till Stadsgården invigdes den 24 december 1893.

(Se bildens viadukt från tåg till färjeläge vid hamnen).

Stadsgården 22 – en ny fastighet togs i bruk 1912.

Fastigheten inrymde stationshus, godsmagasin och bolagskontor för Järnvägsaktiebolaget Stockholm-Saltsjöns VD.

Med Lokattens trappor fanns förbindelse med Katarinavägen och en viadukt över spåren ledde till ångfärjehamnen.



1936 drogs banan ända fram till Slussen där en ny slutstation "Stockholm-Saltsjöbaden" hade anlagts. Stadsgårdens station och ångfärjetrafiken från Stadsgården till Karl XII:s torg lades ner.

Stationen flyttades alltså till Slussen 1936 och samma år invigdes också nya Katarinahissen. (*Den första Katarinahissen hade invigdes 1893*).

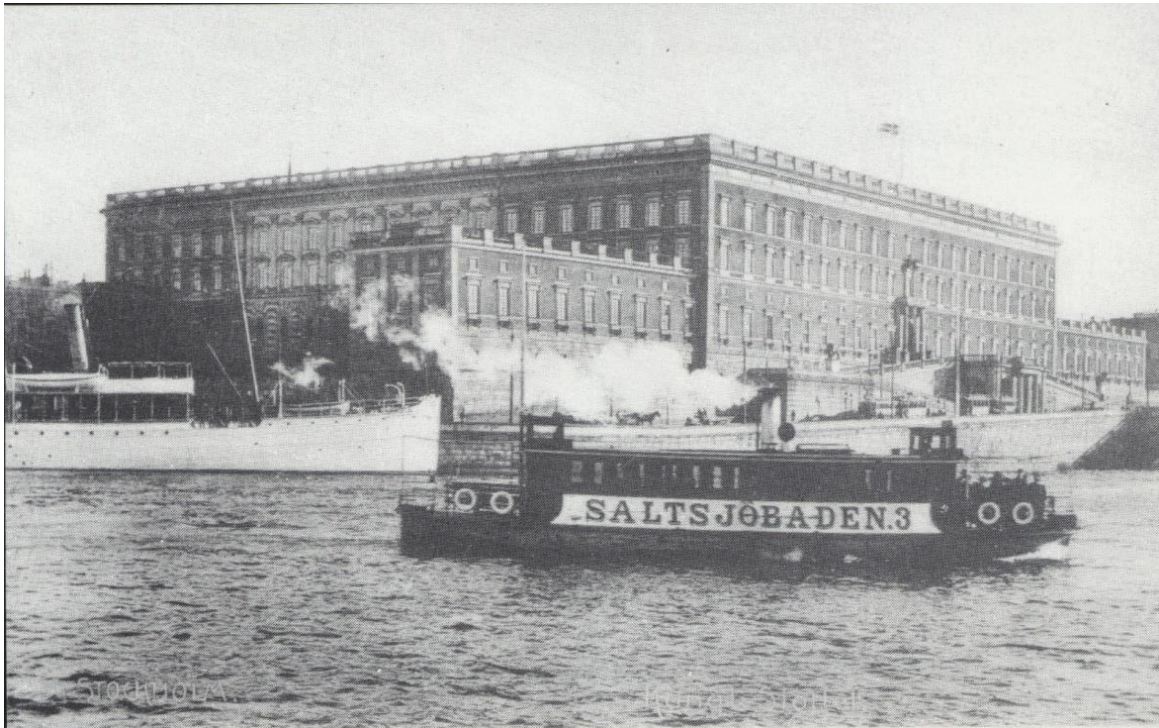
I bakgrunden på de båda bilderna syns nya Katarinahissen under byggnad, men man hade ännu inte börjat förlänga Saltsjöbanan fram till Slussen.

Jag skulle därför tro att bilderna är tagna 1935 eller tidigare.



Gångbron på den första bilden var ju en anslutning mellan Saltsjöbanans vid Stadsgårdens perrong och färjorna, för att man skulle slippa på växeldragen på kajen.

Det märkligaste är att perrongtaket fortfarande hänger kvar än idag, trots att stationen ju sedan länge är nedlagd.



Färjorna mellan Saltjöbanans station vid Stadsgården och Karl XII Torg gick till år 1936 när slutstationen flyttades till Slussen. (*Den nuvarande Strömbro* fanns inte. Den invigdes först 22 november 1946). Färjetrafiken drevs av järnvägsbolaget och färjorna gick efter en tidtabell som anslöt till tågen. Det är faktiskt två av de gamla färjorna som är i trafik än i dag 2016. Saltjöbaden 1 är Djurgården 7 och Saltjöbaden 3 är Stockholms Ström 2.

Bakom stationen fanns också en hiss upp till Katarinavägen. Bredvid hissen finns också trappor. Trapporna är kvar än i dag och så även byggnaden för hissen.

Ur trafiksynpunkt är det också viktigt att notera att spårvägsförbindelserna över Slussen inte öppnades förrän efter att Saltjöbanan invigts. Det fanns ett spårvägsnät på Södermalm och ett annat på Norrmalm. Detta gjorde att förbindelsen Saltjöbanans station vid Slussen till Norrmalm var ganska jobbig utan färjan. Slussen var alltså inte en lika naturlig "hub" för samfärdsel som den är i dag. Färjorna var Saltjöbanans främsta anslutning mot City.

Inte så helt konstigt eftersom Stockholms dåvarande ekonomiska centrum låg vid Kungsträdgården-Norrmalmstorg-Stureplan.

Katarinahissarna

Den första Katarinahissen invigdes alltså 1893 och revs 1933.



Bild: Den första Katarinahissen 1883-1933

Nya Katarinahissen invigdes 1936 i samband med att Saltsjöbanan flyttat fram sin ändstation i Stockholm till Slussen. Nya Katarinahissen var ritad av arkitekterna Olof Thunström och Eskil Sundahl, anställda vid KF:s arkitektkontor. Hissen togs ur drift 2010 av säkerhetsskäl.

Nedtecknat 2016 av Liliane Björklund, medförfattare till boken "Älgö - en Skärgårdspärla"

Tillägg september 2022:

I samband med ombyggnaden av hela Slussenområdet pågår nu en ombyggnad och reovering av Katarinahissen. Den beräknades vara klar tidigast hösten 2022 men kommer att bli försenad.