

KNIVSTAS TÅGFÖRBINDELSER MED STOCKHOLM OCH UPPSALA 1866 - 1980

Knivstaortens utveckling är intimt förknippad med järnvägens tillkomst. Knivsta som socken är visserligen avsevärt äldre än järnvägen, men utan denna hade Knivsta som ort idag säkerligen varit betydligt mindre och fört en lugnare tillvaro. (Man kan jämföra med övriga delar av f.d. Knivsta kommun.)

Järnvägen kom till Knivsta 1866. Från april året efter - 1867 - finns "Kommunickan", d.v.s. Sveriges kommunikationer, med tidtabeller för järnvägar, båtar, senare bussar m.m. Formatet var folio - drygt dagstidningen av idag - och den utkom varje vecka. Förutom tidtabeller innehöll den en hel del reklam. Antalet sidor blev allt större med åren allt eftersom järnvägsnätet och ångbåtsnätet blev utbyggda, men höll sig på 1890-talet kring 16 sidor. År 1906 minskades formatet till ungefär "tabloid"-format (kvällstidning idag) och 1914 blev den en "bok", mera kvadratisk än idag, men ganska tjock. An-

*Foto från den 20-7-1921. Herr Woin/Axel Eliassons förlag, Stockholm.
Ett långt tågsätt står inne vid lastkajen hos Lundqvist & Huddéns Tegel och Trävaru AB. Felldins diverseaffär och intilliggande matservering synes till höger. Obs de vida åkerfälten upp mot det håll där Staffansgården nu ligger.*



Tidtabell gällande från 2/12 1866, i SVERIGES
KOMMUNIKATIONER nr 1, årg 1, 27/4 1867.

talet utgivningstillfällen har även minskat; sedan många år är det en gång/månad, dock med endast två "stora" tidtabellsskiften per år, i början av juni och i början av hösten. Trafiken på Norrland, Finland, Baltikum, Polen etc sköttes av ett otal ångbåtsrederier innan järnvägarna byggdes ut och landsvägstrafik och politik lade hinder i vägen.

Med hjälp av "kommunikkan" kan man bl a se hur biljettpriser, restider och tågtäthet ändrats i t ex Knivsta under årens lopp. År 1867 gick det mellan Stockholm - Knivsta - Uppsala 2 å 3 Blandade tåg per dag. Restiden var ca 2 tim Sthlm - Knivsta och 35-40 min Knivsta - Uppsala.

Biljettpriserna för Sthlm - Knivsta:

I kl 3:37, II kl 2:25, III kl 1:12

Biljettpriserna Knivsta - Uppsala:

I kl 1:28, II kl 0:85, III kl 0:43

Biljettpriset i I kl = II + III kl, II kl = 2 x III kl.

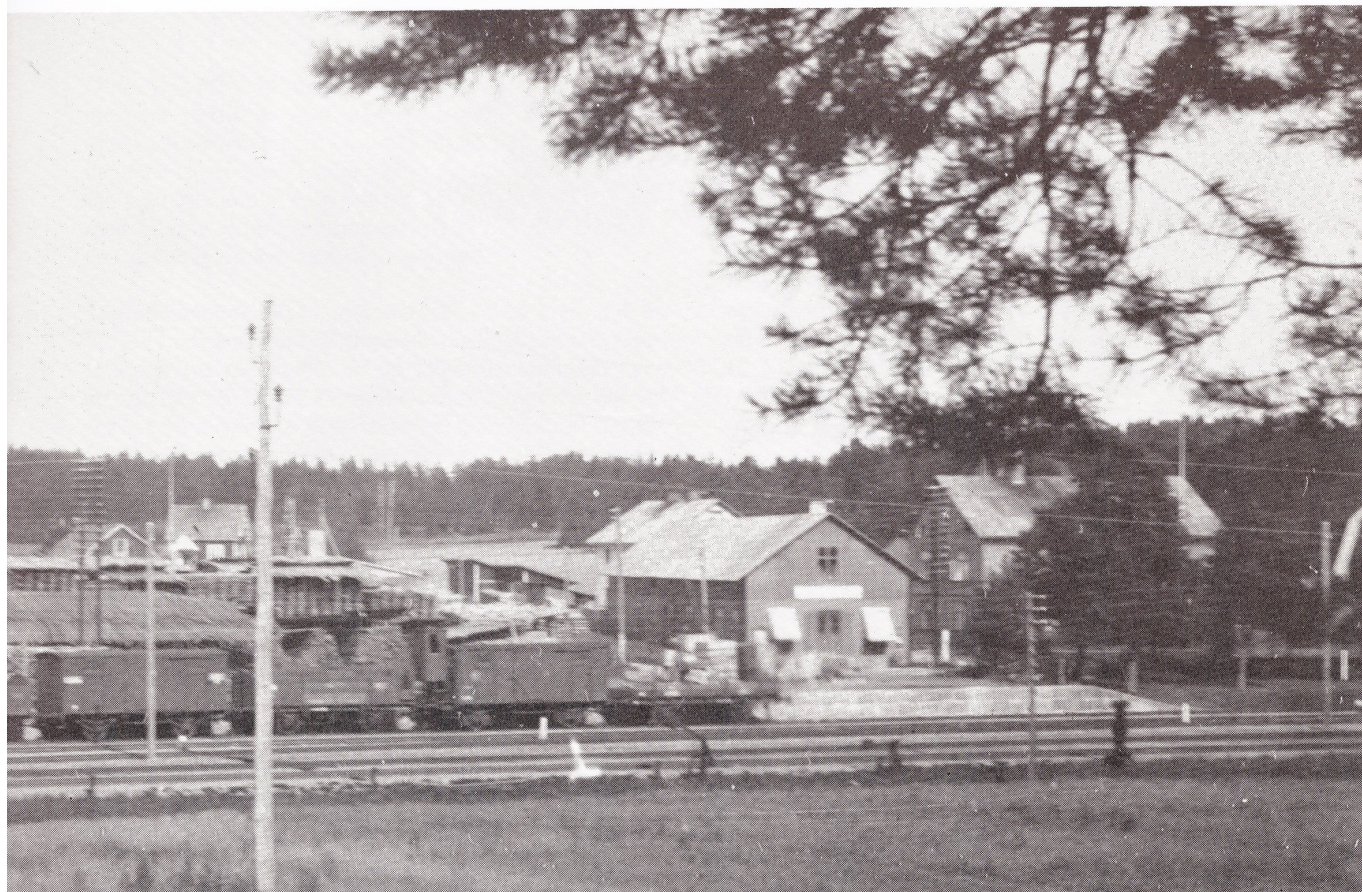
Möjligheten att åka gamla I klass till Knivsta är sedan ett sekel borta, och dagens 1 o 2 kl motsvarar gamla tiders II o III kl resp. sedan mitten av 1950-talet.

Skilda priser för Snälltåg/Persontåg och Blandat tåg/ Godståg fanns på 1890-talet. Således kostade då resan mellan Sthlm - Knivsta med (Snälltåg)Pt kr 2:- och med Blandat tåg kr 1:75, men färdtiden var lika!

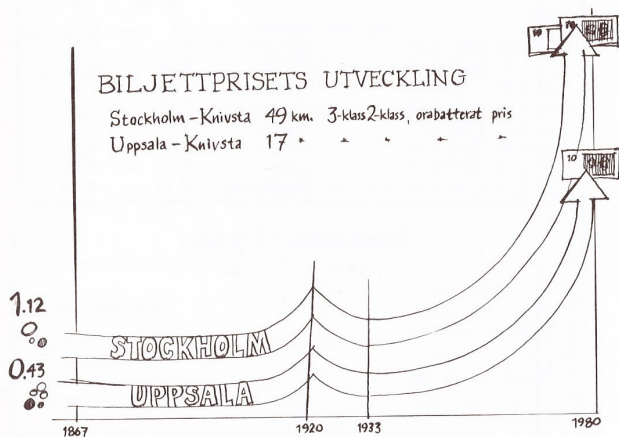
Biljettprisets utveckling för "billigaste resan" framgår av diagrammet/tabellen nedan.

Uppsala—Stockholm.									
Antal mil från Uppsala.	Afgift från Uppsala för en passager.						Blandade tåg.		
	med bland. tåg.						Alla dagar.		
	I.	II.	III.				Nr 45.	Nr 47.	
				Afg. från Uppsala			f. m.	e. m.	
0,7	0,52	0,35	0,20	"	Bergsbrunna	6,23	"	3,10	"
1,7	1,27	0,85	0,42	"	Knivsta	6,47	"	3,34	"
2,8	2,10	1,40	0,70	"	Märsta	7,15	"	4,2	"
3,2	2,40	1,60	0,80	"	Rosersberg	7,27	"	4,14	"
3,9	2,92	1,95	0,97	"	Wäsby	7,45	"	4,32	"
4,4	3,30	2,20	1,10	"	Rotebro	8,0	"	4,47	"
5,5	4,12	2,75	1,37	"	Jerfva	8,27	"	5,14	"
6,2	4,65	3,10	1,55	Ank. till	Stockholm	8,41	"	5,28	"

Stockholm—Uppsala.									
Antal mil från Stockholm.	Afgift från Stockholm för en passager.						Blandade tåg.		
	med bland. tåg.						Alla dagar.		
	I.	II.	III.				Nr 46.	Nr 48.	
				Afg. från Stockholm			f. m.	e. m.	
0,7	0,52	0,35	0,20	"	(norra bangården)	7,14	f. m.	4,0	e. m.
1,8	1,35	0,90	0,45	"	Jerfva	7,32	"	4,19	"
2,3	1,72	1,15	0,57	"	Rotebro	7,59	"	4,46	"
3,0	2,25	1,50	0,75	"	Wäsby	8,13	"	5,0	"
3,4	2,55	1,70	0,85	"	Rosersberg	8,31	"	5,18	"
4,5	3,37	2,25	1,12	"	Märsta	8,45	"	5,32	"
5,5	4,12	2,75	1,37	"	Knivsta	9,10	"	5,57	"
6,2	4,65	3,10	1,55	"	Bergsbrunna	9,34	"	6,21	"
				Ank. till	Uppsala	9,48	"	6,35	"



Stockholm - Knivsta 49 km. 3-klass 2-klass, orabatterat pris
Uppsala - Knivsta 17 " " " " "



1867 var restiden som ovan nämnts Sthlm - Knivsta nära 2 tim och Knivsta - Uppsala 24-40 min för Blandade tåg.

1906 hade Persontåg restiden på 1.17 resp 25 min och Blandat tåg ca 2 tim resp 32 min.

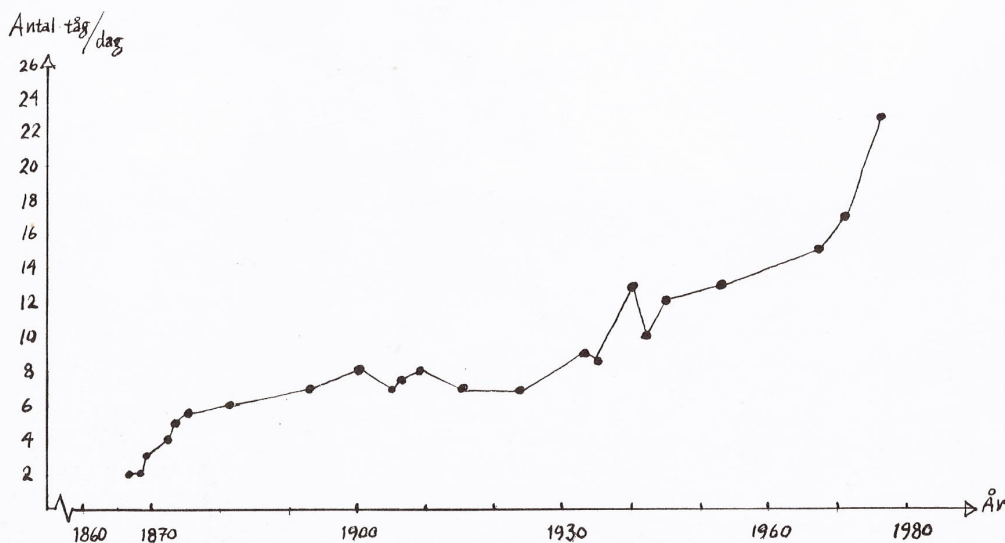
Sthlm 1.10-1.40

Sthlm ca 1 tim 15 min

Sthlm under 60 min (direkttåg till
Upplands Väsby)

Sthlm 44-60 min (beroende på antal
uppehåll)

Tack vare elektrifieringen behövde få tåg dras in under andra världskriget, under kolbristens tid.





Stationshuset år 1921. Ställverket, lyktstolpen, stationsskylten, tablettautomaten? är borta, men annars är det sig likt. En sirapstunna hör inte till dagens järnvägsgods.

Dessa körtider, 50 minuter och 17 minuter höll sedan i närmare trettio år. Då Alsike försvann som hållplats minskades körtiden till Uppsala till 15 min, och idag är den 10 à 11 minuter. Under 1970-talet minskades restiden till/från Stockholm från 3/4 till 2/4 tim, och SJ har därmed kunnat införa entimmestrafiken Sthlm - Uppsala, då tillräcklig tid för tågvändning finns.

Tågtätheten har ökat - milt uttryckt - med åren. Till en början hade Knivsta två Blandade tåg dagligen t/fr Uppsala och Stockholm. En tid på 1800-talet stannade även ett snälltåg om dagen i Knivsta. Antalet tågturer har varierat sommar/vinter och i riktning: man har haft fler tåg till Uppsala än därifrån. Tågturernas kvalitet/snabbhet har växlat: Godståg, Blandat tåg, Persontåg, Snälltåg(!). Det har funnits tåg enbart Stockholm - Märsta och Märsta - Uppsala, med en timmes väntan i Märsta. Tåg Uppsala - Knivsta har funnits, om än inte särskilt rikligt. Om man räknar på antalet turer Sthlm - Knivsta - Uppsala och Uppsala - Knivsta - Sthlm vardagar erhålles dock ungefär utvecklingen i diagrammet oaktat tågens kvalitet (Snälltåg, Persontåg, Godståg, Blandade tåg).

"Sveriges Kommunikationer" ger en bild av verkligheten, en ganska schematisk sådan, av möjligheterna att med tåg ta sig mellan orter i Sverige. En fullständigare bild, "mera verklig" av hur många och vilka som rest

med tågen (till/från Knivsta), vart och varifrån de rest etc kan "Kommunikation" inte ge. Vissa slutsatser kan dock dras ur materialet. SJ skulle inte ha ökat antalet tåg på sträckan om det inte lönat sig "något så när", och tågen är en av förutsättningarna för Knivstas expansion, varför en korrelation mellan antalet invånare och antal tågturer per dag finns. (Se Magazinet år 1978 för Knivstas befolkningstal.) Knivstas hittillsvarande utbyggnad har troligen varit ett starkt skäl för SJ att inte sluta stanna tågen här. (Bl a kraven på 1-klassvagn gör att SL-tågen inte kan dras ut till Knivsta och Uppsala från Märsta!)

Restidernas förkortning vittnar om den allmänna standardhöjning som skett, och om kraven på snabba transporter som ställts och ställs.

Biljettprisernas utveckling är, om inte jämförelsenorm som exempelvis konsumentprisindex eller mjölkpris eller genomsnittsnettolönen för befolkningen anges, måhända ointressant. Som vittne om penningvärdesförsämringen - inflationen - löpt under ett århundrade kan det möjligen tjäna, trots att rabatter ej medtagits och trafikpolitiken under olika tider haft olika inriktning och förutsättningar.

Thomas Ålander