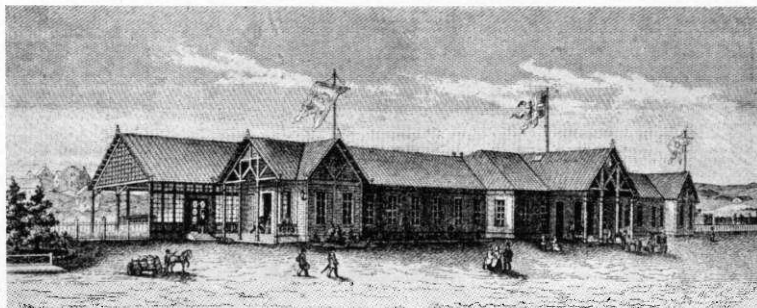


1856—1858 års riksdag Ständerna i september 1857 beslöt, att västra stambanan skulle framdragas söder om Mälaren, och att en bangårdsanläggning skulle komma till stånd å Södermalm, uttalade överste Ericson i underdånigt memorial av den 27 januari 1858, att han såsom lämpligt läge för den beslutade bangården



*Stockholms Södra — stationshuset år 1860.*

å Södermalm för sin del ville förorda platsen utmed norra sidan av Fatbursjön och fram till Götgatan bland annat av det skäl, att från någon punkt på banan i närheten av denna plats en ändamålsenlig linje genom utsprängning av en tunnel under södra bergen kunde utläggas vidare fram över Riddarholmen till Tegelbacken.

Såväl Stockholms stads Drätselkommission som även Överståthållare-Ämbetet förklarade sig sedan intet hava att erinra emot det av Ericson föreslagna bangårdsläget å Södermalm, och Stockholms stads Magistrat samt Borgerskapets äldste utfäste sig genom beslut den 28 maj 1858, att »all den staden tillhöriga jord, gatudelar och platser, som för bangårdsanläggningen å Södermalm samt järnvägens sträckning därifrån till Årstaviken erfordrades, skulle av staden kostnadsfritt till Kungl. Maj:t och Kronan avlåtas tillika med äganderätten till all den mark, som vid Fatbursjöns fyllning uppkomme, samt att därförutom en summa i ett för allt av 150.000 rdr rmt skulle av stadens medel till Kungl. Maj:t och Kronan för ifrågasvarande ändamål och därmed förenade kostnader utbetalas».

Kungl. Maj:t förklarade sig så i juni 1858 godtaga det av Stockholms Magistrat och Borgerskapets äldste å stadens vägnar gjorda anbudet och fastställde samtidigt denna del av den för stambanan söderut från Stockholm upprättade arbetsplanen. Denna plan avsåg anläggning av bangård på Södermalm invid Fatbursjön samt banlinjens framdragande därifrån över Årstaviken till Liljeholmen.

Den 1 december 1860 öppnades banan mellan Stockholm och Södertälje Övre för allmän trafik.

Under 1862—1863 års riksdag togs på allvar upp frågan om byggande av en sammanbindningsbana genom Stockholm och anordnande av en å denna bana belägen gemensam station för de till staden inlöpande statsbanorna.

En år 1858 tillsatt järnvägsundersökningskommitté hade i utlåtande av den 8 november 1859 rörande sättet för västra och norra stambanornas inledande till huvudstaden framhållit vikten av, att dessa banors slutstationer i Stockholm från början planlades på sådant sätt, att inga hinder i framtiden uppstode för banornas förening vid en gemensam bangårdsanläggning på lämplig, någorlunda centralt belägen plats. Denna kommitté uttalade vidare bl. a. rörande en sammanbindningsbana genom staden, att en dylik banbyggnad vore, ehuru dyrbar, av den största betydenhet och skulle, sedan västra och norra stambanorna blivit öpp-



*Riddarholmskanalen — 1830-talet.*

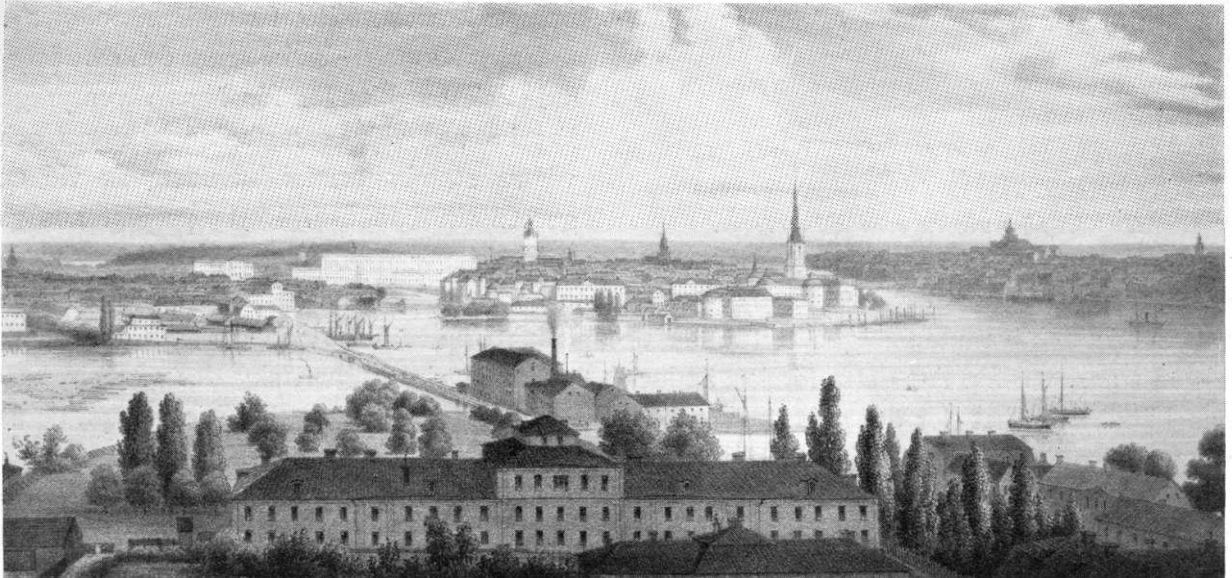
nade för trafik, medföra så stora fördelar, att kostnaden sannolikt där, snarare än på de flesta andra delar av stambanorna, skulle täckas. Kommittén hade med ledning av äldre och nyare undersökningar tagit kännedom om de platser, som vore tjänliga för anläggandet av nämnda slutstationer, och hade därvid funnit, att inga andra för ändamålet lämpliga områden kunde uppletas än, på norra sidan om Mälaren, området nedanför och förbi Trädgårdsföreningens område framåt Tegelbacken samt, på södra sidan, den plats på Södermalm invid Fatbursjön, där enligt Kungl. Maj:ts beslut den 1 juni 1858 stationsanläggningen redan påbörjats.

Vidkommande själva sammanbindningsbanan mellan dessa bangårdar hade tidigare framkommit olika förslag, bland vilka kan nämnas följande.

Ett förslag var, att den söderifrån till Stockholm inkommande banan skulle från Hornstull framdragas rakt till Mälaren mitt för östra ändan av Långholmen samt vidare längs södra Mälarstranden förbi fabrikerna vid Skinnarviken och på en i vattnet utfylld bank i kurva med 1000 fots radie framföras över Mälaren till mynningen av Riddarholmskanalen. I bankfyllnaden skulle anbringas två med rörliga öppningar försedda broar för sjöfarten. Sedan skulle banan ledas utmed västra sidan av kanalen och på järnbro till västra hörnet av Strömsborg

samt vidare på en likadan järnbro till Tegelbacken; centralbangårdens plan skulle sedan bildas delvis genom utfyllning i Klara sjö, och banan fortledas utmed sjöstranden förbi Sabbatsberg för att vid Solna kyrka ansluta till linjen mot Uppsala.

En modifikation av detta förslag framställdes sedermera, avseende att banan skulle från en punkt vid ändan av Björngårdsgatan på Södermalm föras i tämligen rak linje genom tunnel under nyssnämnda stadsdel till en punkt i närheten av Ragvaldsbacke och därifrån över



*Utsikt från Kungsholms kyrka — 1850-talet.*

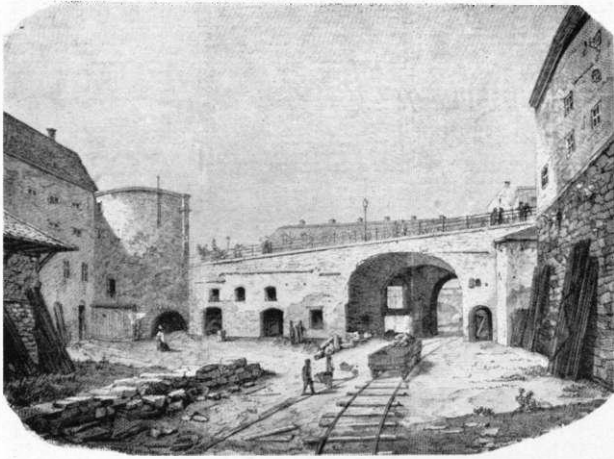
Riddarholmen och Tegelbacken till den vid Klara sjö föreslagna bangården. Härigenom skulle bl. a. vinnas, att banken över Riddarfjärden bleve rak och borttoge mindre plats av hamnen, samt att anslutning erhöles till en efter rörelsens behov lämpad station å Södermalm.

Det är ju givet, att de framställda för dåvarande tid djärva förslagen till anläggandet av en sammanbindningsbana genom Stockholm skulle åstadkomma oro i sinnen. Sålunda uttalades t. ex. inom riksdagen följande:

»På de fantastiska förslagen om anläggande av en jordvall över Riddarholmsfjärden, en stor bangårdsbyggnad med pålar och fyllning i Klara sjö och dess sumpiga trakter, en under Södermalm grävd och sprängd underjordisk väg till Fatbursjön m. m. av dylik vidunderlig beskaffenhet, kan jag för min del icke fästa något avseende».

En annan talare yttrade:

»att han vid granskning av förslaget till en bana genom Stockholm först häpnat över djärvheten hos den utmärkte tekniker, som icke skyggade tillbaka för några svårigheter vid arbetets utförande, och sedan häpnat över, att han och Konungens rådgivare blundat för eller alldeles förbisett de påtagliga olägenheterna av detta projekt, vilka i korthet sagt skulle vara borttagandet av dyrbara strandplatser, sammangyttrande av bangårds- och verkstads-



*Gamla järnvågen med Södertorn.*

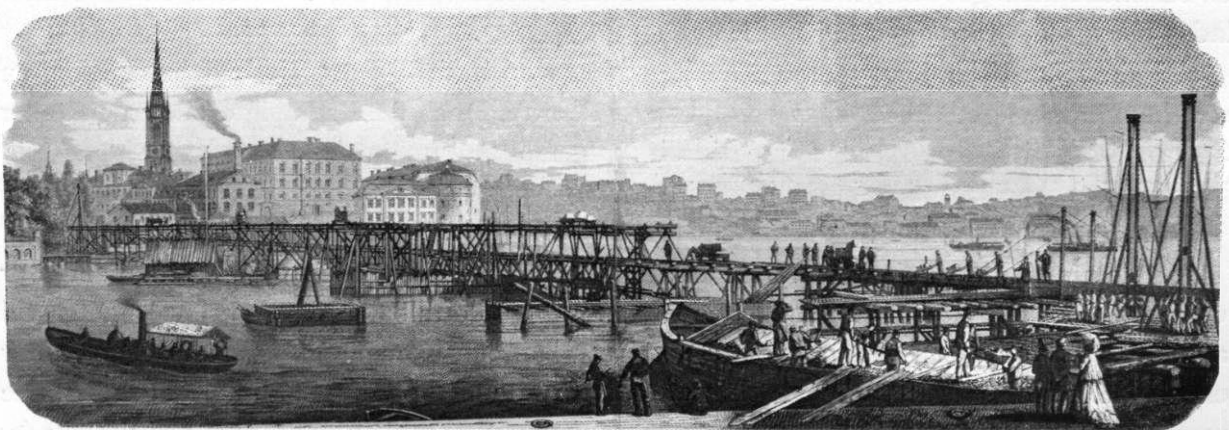
anläggningar m. m. i trängsta delen av staden, störande av sjötrafiken och av persontrafiken, där denna senare vore som livligast, nämligen mellan Södermalm och staden mellan broarna, Riddarholmen och sistnämnda stadsdel samt Kungsholmen och Norrmalm, ävensom slutligen den omständigheten att bangården icke blivit förlagd till Saltsjön».

Från många andra håll riktades mot överste Ericson klander för hans »äventyrliga kapis» att vilja sammanknyta norra och västra stambanorna i huvudstaden vid en gemensam bangård. Detta projekt ansågs aldrig kunna utföras utan att sluka oerhörda

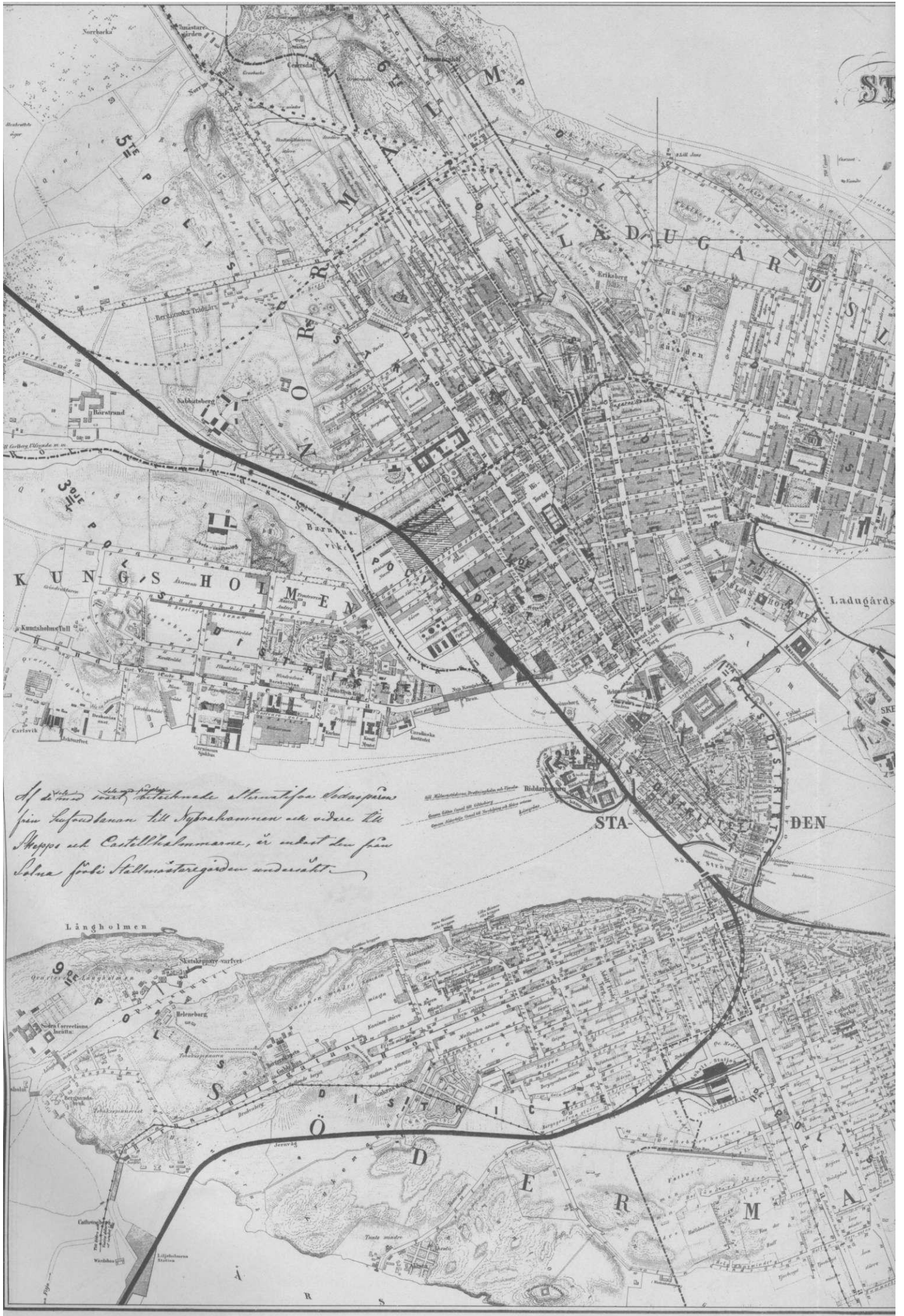
summor, vida över de av järnvägsbyggnadschefen beräknade tre millionerna. Anläggningen skulle därtill bli utan någon nytta, då det mellan Uppland och Södermanland icke gick någon transitotrafik. Att detta förslag ändock tillvunnit sig beundrare, skyldes på svenskaras kända svaghet för det glänsande och överdådiga, liksom tilliten till Ericson »på deras vana att tro den vara snille i allt, som var det i ett».

För att nu återgå till nyss nämnda 1858 års järnvägskommitté så utmynnade dess utlåtande i ett förslag, att en sammanbindningsbana borde byggas med tunnel under Södermalm och med anslutning till den under byggnad varande linjen mellan Liljeholmen och Södra stationen vid en punkt strax söder om sistnämnda station samt vidare över Riddarfjärden, Riddarholmen och Tegelbacken till en stationsanläggning för norra stambanan vid Klara sjö.

Sedan frågan om anläggande av en sammanbindningsbana år 1862 ånyo bragts under behandling av ytterligare en kommitté, förelades frågan 1862—1863 års riksdag. Härunder framkom ett nytt förslag till sträckning för västra stambanan, vilken enligt detta förslag skulle medelst tunnel framdragas antingen under Katarinatrakten eller under Skinnarviks-



*Broarbete å Norrström.*



*Hjertligt välkomna till denna stora och vackra stad, som är en av de mest betydande och levande i Norden. Vi hoppas att ni kommer att njuta er av vistelsen här och att ni kommer att hitta allt ni söker. Med vänliga hälsningar från alla i Stockholm.*

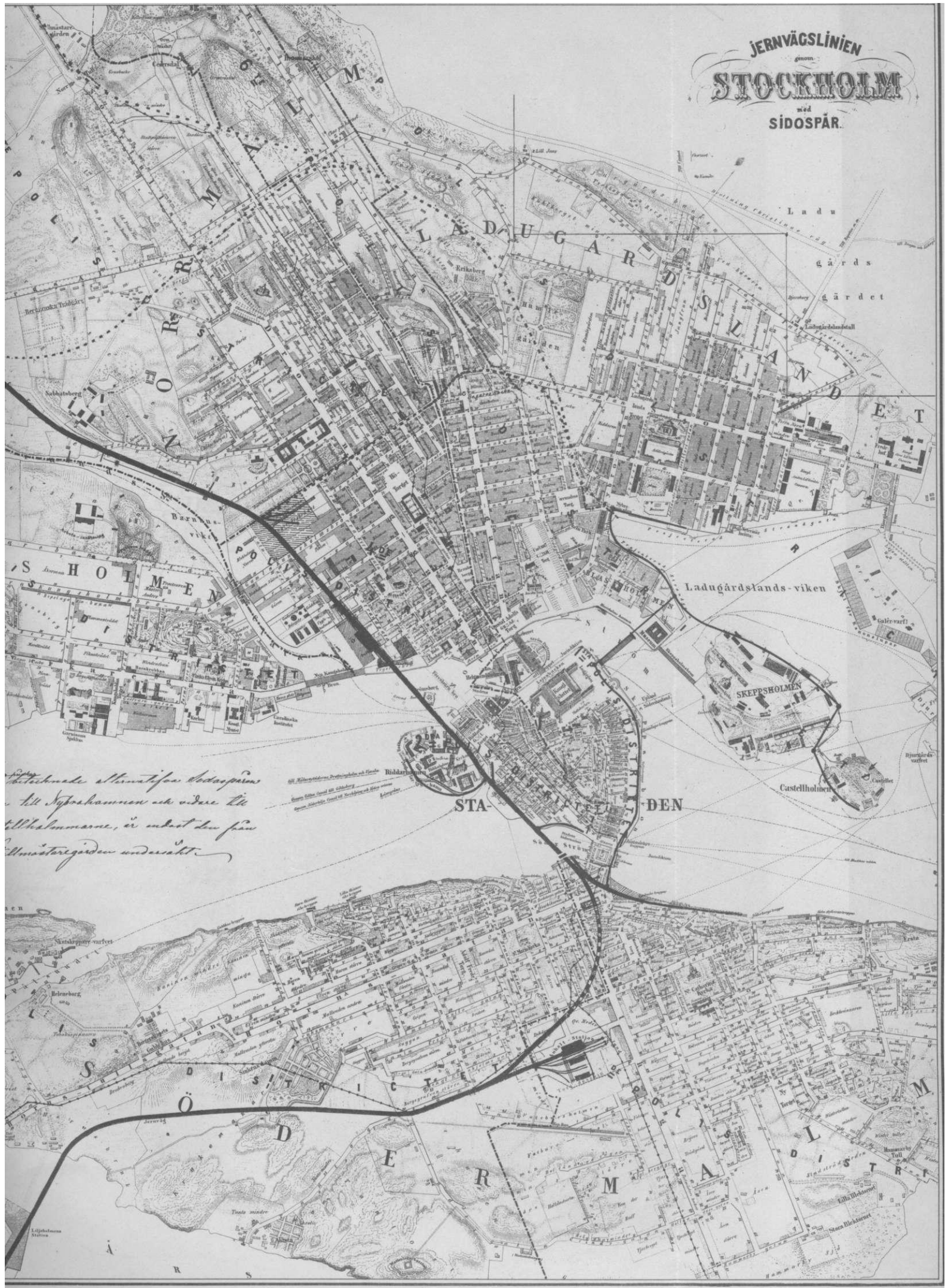
*St. Mikaelsholmen, Prästgården och Skolan  
Svenska Sällskapet till Södermalm  
Svenska Sällskapet till Södermalm*

STA... DEN

Långholmen

SÖDERMALM

JERNVÄGSLINIEN  
genom  
**STOCKHOLM**  
med  
SIDOSPÅR.



*Stadsplanen utarbetad för sidospår  
av H. Sjöström och vidare till  
Stadsplanen, är utarbetad från  
Stadsplanens undersökt.*

*Stadsplanens utarbetad och plan  
av H. Sjöström och vidare till  
Stadsplanen, är utarbetad från  
Stadsplanens undersökt.*

STADEN

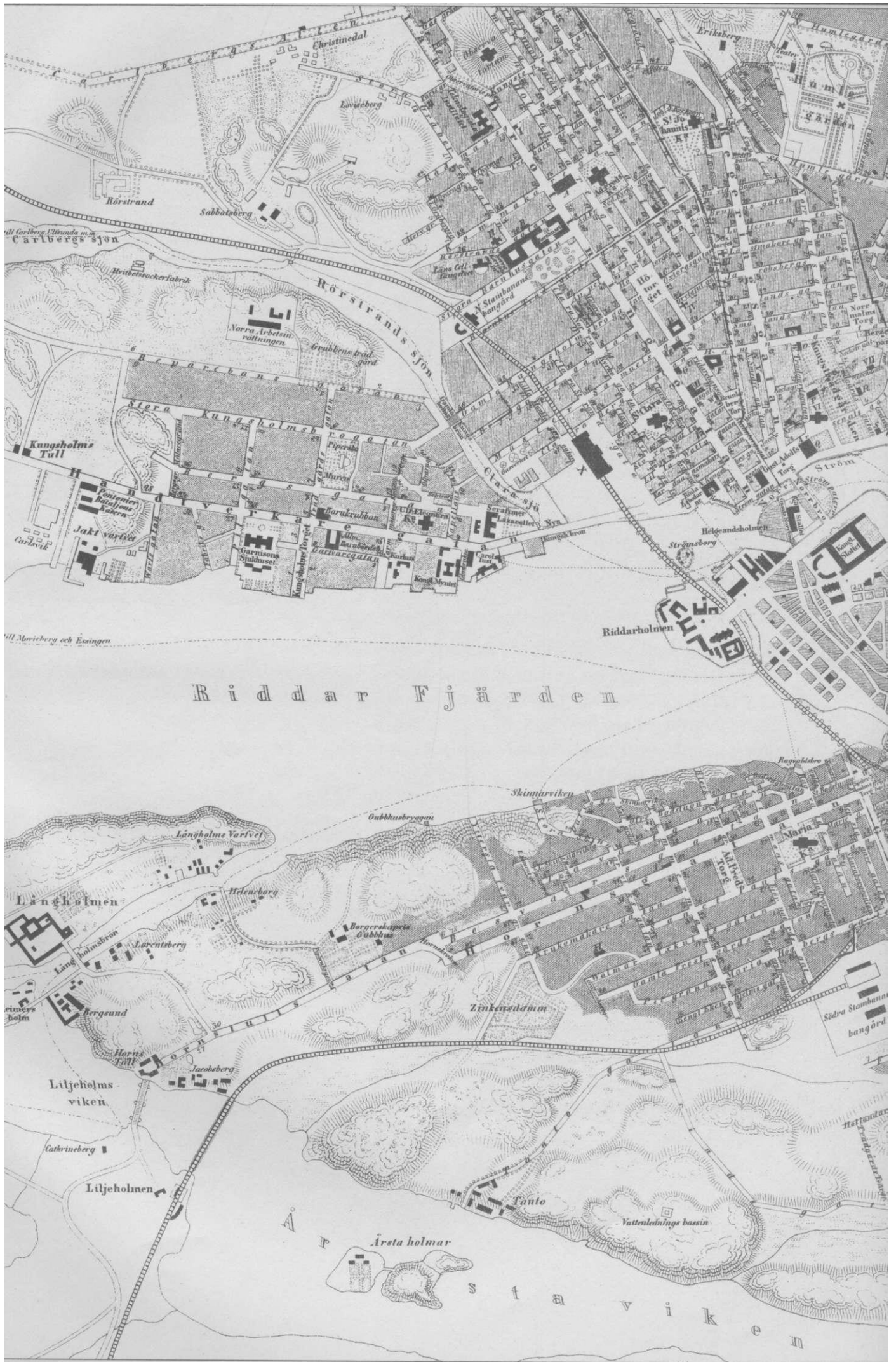
SKEPPSHOLMEN

Castellholmen

ÖSTERMÄLM

MÄLM

ÖSTERMÄLM



R i d d a r F j ä r d e n

Ä s t a s v i k e n

KARTA  
öfver  
**STOCKHOLM**  
ny upplaga  
utgifven år 1871.  
P. B. Eklund.



ar Fjärden

Årsta holmar  
st  
a  
v  
i  
k  
e  
n

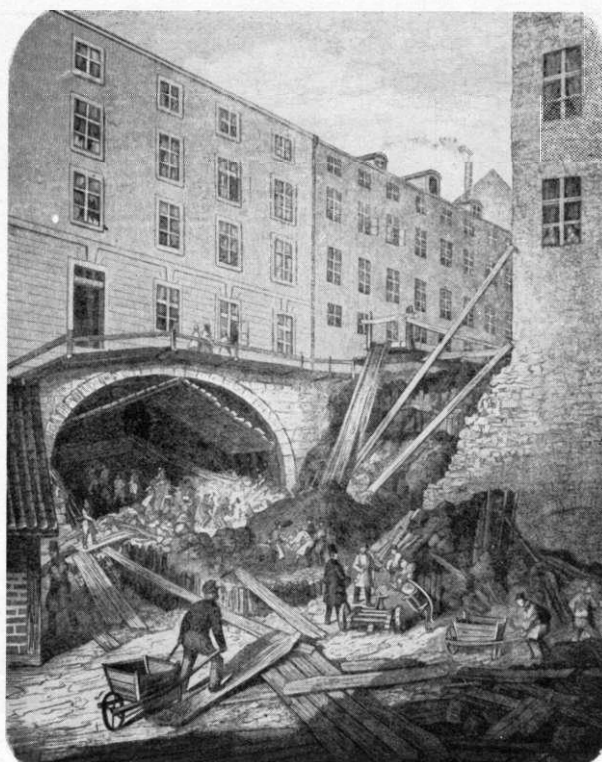
Strömsfjäll  
Gustafsvägen



bergen och vidare efter Mälarstranden fram till Stadsgården. Från en där förlagd station skulle sedan spår dragas över Karl Johans torg, Slussen, Skeppsbron och vidare över Norrström å bro i närheten av Gustaf III:s staty samt över Blasieholmen till den för norra stambanan ifrågasatta stationen vid Nybron. Alternativt kunde en sammanbindning mellan de båda banorna ske vid Klara sjö.

I ett föredrag, som hölls å De la Croix salong i mars 1863, uppträdde överste Ericson till offentligt försvar för sin plan till sammanbindningsbana och yttrade i slutet av sitt föredrag:

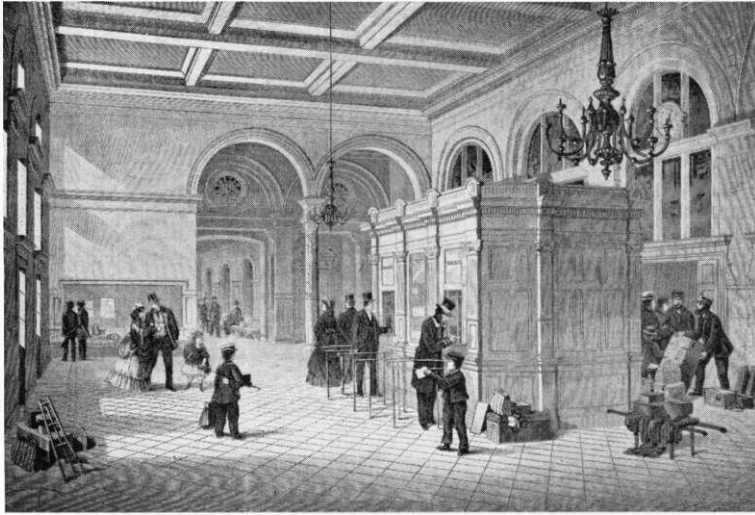
»Man säger, att Stockholms stad icke intresserar sig för föreningsbanan, och att en del av dess innevånare motarbetar anläggningen därav samt att de, som äga beslutanderätt i avseende å denna anläggning, av nämnda omständigheter taga sig anledning att undanskjuta frågan. Härmed må nu vara huru som helst, så anser jag mig blott böra erinra, att denna bana är av lika stor nytta för landet som för Stockholms stad, och kanske får man icke misströsta, att de, som slutligen förfoga om anslagen till järnvägarnas fortsättning, komma att taga denna anläggning i sitt skydd. Andra förslag till sammanbindningsbanans utförande än mitt hava blivit framkastade, och jag vill härmedelst öppet förklara, att det är själva saken, dess oändligt stora vikt för samhället, icke kärleken till den linje jag utstakat, som intresserar mig. Jag skall därför vara den förste, som antager vilket annat förslag som helst, som avser förening mellan de norra och södra järnvägssystemen, må de blott vila på *praktisk grund* och på *förrättade undersökningar*, icke innehålla lösa projekter eller avse enskilda intressen, för vilka det allmännas få stå vid sidan».



*Norra inslaget till tunneln under Södermalm.*



*Centralstationshuset år 1872.*



Vestibulen år 1872.

*vägståg* skulle inkräkta och för längre eller kortare tid tillintetgöra den rättighet, som var och en av stadens innevånare hittills ägt, och som icke lär på någon rättsgrund kunna dem berövas, att begagna gatorna därtill de äro anlagda, nämligen till fri och obehindrad fortkomst *överallt* och för alla. Jag tror så mycket mindre på möjligheten av en inkräkning hos oss av denna rättighet, som intet av de få försök, som annorstädes blivit gjorda att bryta helgden av densamma, undgått en *snar* och *allmän* fördömelse».

Oppositionen mot sammanbindningsbanan hade dock föga framgång och ledde ej till seger. I september 1863 meddelade nämligen Rikets ständer beslut om västra stambanans framdragande till Klara sjö och anläggande därstädes av en för västra och norra stambanorna gemensam bangård. Det för ändamålet begärda beloppet, 3.070.000 rdr, beviljades och Kungl. Maj:t godkände i november samma år den av Järnvägsbyggnadsstyrelsen utarbetade planen för anläggningarna.

Även stadsfullmäktige godkände för sin del den för sammanbindningsbanans framdragande föreliggande planen. De förbundo sig därvid att till staten kostnadsfritt upplåta erforderlig, staden tillhörig mark, dock under det uttryckliga villkor, »att för det osannolika fall, att de avträdde platserna och områdena ej komme att för järnvägsanläggning användas, desamma till staden återfölla, och att i berörda händelse all den skada, som å ifrågasvarande platser och områden av staten våldats, bleve upprättad eller staden ersatt».

Sedan Kungl. Maj:t så i augusti 1864 definitivt fastställt planen för sammanbind-

Vid ett möte å Stora Børsalen i april samma år, varvid kapten B. Cronstrand höll ett inledande anförande, utmynnande i att sammanbindningsbanan borde avstyrkas, gjordes ånyo försök att omintetgöra planerna på anläggandet av en sammanbindningsbana genom Stockholm.

Kapten Cronstrand uttalade därvid bl. a.:

»Men jag tror ej på *möjligheten* att låta dessa spår i gatan bliva en *stambana* för landets järnvägstrafik, där *lokomotiver* med *järnvägståg*



Utgång för ankommande resande år 1883.

ningsbanans huvudriktning, igångsattes omedelbart arbetena i terrängen med dess utförande och den 29 januari 1870 passerade ett lokomotiv för första gången sammanbindningsbanan i dess helhet. Banan öppnades för allmän trafik den 17 juli 1871, och samma år togs centralstationshusets bottenvåning i bruk. År 1872 var huset färdigt, och inflyttade då dit Kungl. Trafikstyrelsen, vilken förut under åren 1863–1872 haft sina lokaler i Oxenstiernska huset invid Kungl. Slottet.