

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.

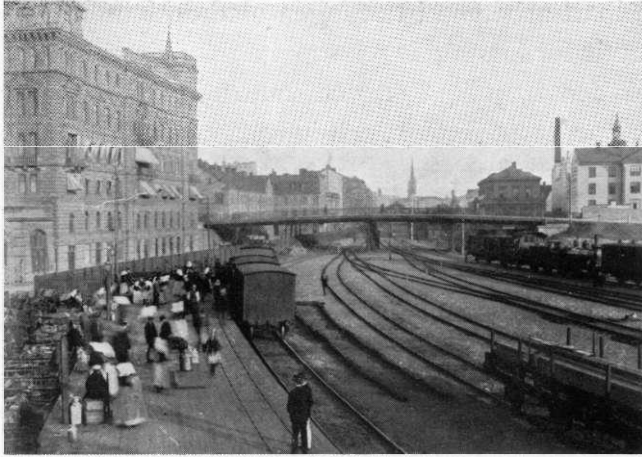
## STOCKHOLMS CENTRALSTATION OCH ÖVRIGA BANGÅRDAR INTILL 1923 ÅRS RIKSDAGSBESLUT

**S**ÅSOM av det föregående framgått, avsågs det, att Centralstationen skulle utgöra en för västra och norra stambanorna gemensam station i Stockholm. Emellertid hade arbetena med anläggandet av den vid riksdagen 1862—1863 beslutade norra stambanan så fortskridit, att linjen Stockholm—Uppsala beräknades kunna öppnas för trafik redan år 1866, under det att Centralstationen icke kunde väntas bliva färdig förrän flera år efteråt. Det blev därför nödvändigt att anordna en provisorisk slutstation för norra stambanan. Denna station förlades till trakten av nuvarande Norra Bantorget, där ett gammalt envånings trähus inköptes för att användas såsom provisoriskt stationshus. Denna station, som öppnades för allmän trafik den 20 september 1866, ombyggdes sedermera efter 1871 till godsstation för permanent bruk och har för Stockholm länge varit känd under namnet Norra stationen.

Stockholms centralstation har, sedan den först anlades, successivt förändrats och utbyggts under tidernas lopp, allt efter som de förändrade trafikförhållandena framtingat åtgärder i den vägen. Till åskådliggörande i bild av denna utveckling vidfogas här ett antal planritningar, utvisande stationsanläggningarna vid vart och ett av åren 1872, 1880, 1890, 1900, 1910, 1920 och 1927.

Centralstationens plananordning år 1872 eller det år, då den i sin helhet först togs i bruk, uppvisar ett spårssystem av tämligen små dimensioner, sammanlagt endast omkring 6000 m spår. Själva stationshuset och den därmed sammanbyggda fem spår överspännande banhallen, uppförda efter ritningar av A. V. Edelsvärd, måste dock betecknas såsom imponerande för dåtida förhållanden. Det kom dock ej att dröja länge, innan det visade sig nödvändigt företaga jämförelsevis betydande nyanläggningar vid såväl Centralstationen som den därmed intimt sammanhängande Norra stationen. Under tidsperioden intill år 1880 måste sålunda spårsystemet utökas, varjämte ändringar vidtogos i stationshuset, bl. a. nödvändiga för beredande av ämbetslokaler för Kungl. Trafikstyrelsen.

De å Norra stationen från början provisoriskt uppförda magasinsutrymmena ersattes med mera permanenta och förstörade lokaler, och nya rangerspår utlades, ej minst föranlett av Stockholm—Västerås—Bergslagens järnvägs inledande till Centralstationen, vilket skedde



*Viadukten i Kungsgatan — 1890-talet.*

Kungsholmen, och Järnvägsbyggnadsstyrelsen anmälde i januari 1867 till Kungl. Maj:t, att styrelsen med hänsyn till förslaget att framdeles anlägga en gatubro över järnvägsspåren i den ifrågasatta nya gatan — numera Kungsgatan — redan låtit verkställa den för gatubrons landfästen och pelare erforderliga grundläggningen. Styrelsen hade dock funnit tillräckligt att tillsvidare bibehålla plankorsningen mellan norra stambanan och Gamla Kungsholmsbrogatan, vilket allt också gillades av Kungl. Maj:t. Det visade sig emellertid rätt snart, att efter hand som norra delarna av Kungsholmen bebyggdes, svårigheter uppstodo att nöjaktigt framleda trafiken i denna plankorsning mellan järnvägen och gatan. Trafikstyrelsen fann sig därför redan år 1873 föranlåten att framhålla behovet av den förutsedda gatubron över banan i närheten av nyss nämnda Gamla Kungsholmsbrogatan. Detta arbete ansåg styrelsen lämpligast böra utföras i samband med utvidgningen av Norra stationen för inledandet av Stockholm—Västerås—Bergslagens järnväg och, sedan vederbörliga utredningar verkställts samt förhandlingar ägt rum, ställde 1877 års riksdag medel till förfogande för anläggande av en viadukt i nuvarande Kungsgatan.

Bland mera omfattande arbeten vid Centralstationen under tidsperioden 1881—1890 må nämnas uppförandet av det s. k. *annexet*. Utrymmena i centralstationshuset visade sig nämligen alltmera otillräckliga för de tjänstelokaler, som måste vara förlagda i bottenvåningen, och under trycket av de växande utrymmesbehoven framfördes i januari 1879 till statsmakterna ett förslag att å tomten närmast norr om centralstationshuset uppföra en byggnad, i vilken skulle inrymmas expedition

under denna period. Även lokomotivstallar, lastkajer och frilastspår, förrådsbyggnad samt en mindre reparationsverkstad tillkommo.

Bland andra större anläggningar, som kommo till stånd tämligen snart efter stationernas första färdigställande, kan nämnas även gatuviadukten i Kungsgatan. Redan överste Ericson hade, såsom chef för statens järnvägsbyggnader, vid förhandlingar med stadens myndigheter rörande planen för sammanbindningsbanan, föreslagit anordnandet av en ny bred gatuförbindelse mellan Hötorget och

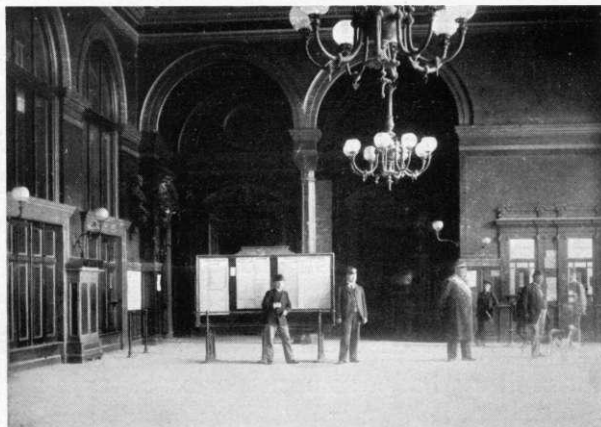


*Banhallen — 1890-talet.*

och magasin för ankommande ilgods, tull- expedition, postexpedition, väntsal för de blivande lokaltågen till den år 1878 beslutade banan till stadens under anläggning varande hamn vid Värtan samt tjänstelokaler för I och V distriktens ban- och maskinavdelningar. Förslaget upptog slutligen även ett antal boställslägenheter för vissa befattningshavare. Annexbyggnaden uppfördes sedan under åren 1882—1885.

Under åren 1884 och 1885 byggdes vidare ett ilgodsmagasin å tomtutrymmet mellan centralstationshuset och annexet, varjämte gods- magasinen vid Norra stationen tillbyggdes.

För 10-årsperioden 1891—1900 må nämnas, att Kungl. Maj:t efter därom av järnvägsstyrelsen gjord hemställan avlåtit proposition till 1896 års riksdag angående utförandet av vissa nyanläggningar vid Centralstationen, nödvändiga för att kunna avveckla den allt mer där sig ökande trafiken. Vid ärendets behandling i riksdagen gjordes emellertid åtskilliga erinringar, särskilt beträffande kostnaderna för vad som dock endast vore att betrakta såsom ett provisorium. Det troddes också, att provisoriets genomförande skulle komma att fördröja den i allt fall snart nödvändiga fullständiga ombyggnaden av stationen och jämväl fördyra denna. För avlägsnande av de vid stationen för handen varande största olägenheterna beslöt dock riksdagen att till utökande av spåranordningarna därstädes anvisa ett mindre belopp. Sedan järnvägsstyrelsen beretts tillfälle att avgiva förslag, rörande vad som därvid lämpligen borde utföras, bestämdes sedermera, att endast en del mindre arbeten skulle ifrågakomma,



*Vestibulen med uppgången till Kungl. Järnvägsstyrelsen — 1890-talet.*

såsom utläggande av vissa föreningsspår mellan Centralstationen och Norra stationen jämte därav föranledda husflyttningar samt utläggning av en grupp uppställningsspår för reservvagnar å området väster om banhallen. Dessa anläggningar voro närmast föranledda av den trafikökning, som kunde förväntas vid 1897 års industriutställning i Stockholm. Under perioden kom därjämte till utförande ett godsexpeditions- hus vid Norra stationen samt en provisorisk byggnad för avgående ilgods intill centralstationshusets södra flygel.

Såsom redan i inledningen antytts, kunde den med trafikens ökning nödvändiga utveck-



*Biljetthallen år 1905.*

lingen av Centralstationen och Norra stationen ske genom successiva förändrings- och utbyggnadsarbeten av i allmänhet mindre omfattning ända intill tiden omkring sekelskiftet. Detta framgår också av vad ovan anförts beträffande verkställda förändringar under perioden 1872—1900. Vid sistnämnda tidpunkt hade emellertid, såsom likaledes tidigare antytts, krav framkommit på mera genomgripande förändringar av bangårdsförhållandena i och invid Stockholm. Särskilt togo dessa syfte på att i möjligaste mån frigöra sjötrafiken och gatutrafiken från beroendet av järnvägstrafiken, och det ansågs då icke vara möjligt längre att ernå de åsyftade förbättringarna genom att lappa på det gamla. Man krävde en helt ny gestaltning av bangårdsförhållandena, därvid även ändrade sträckningar för infartslinjerna måste ifrågasättas. Dessa krav hade, som må erinras, tagit sig uttryck redan under 1896 års riksdag, och de hade sedermera alltjämt satt sin prägel på diskussionen om den vidare utvecklingen av bangårdarna i Stockholm, särskilt Centralstationen. Det är därför icke möjligt att här redogöra för de förändringar, som efter år 1900 verkstälts vid sistnämnda station utan att i någon mån beröra de viktigare förslag till en mera fullständig omgestaltning av bangårdsförhållandena, som under tiden framkommit.

Den vid 1896 års riksdag förda diskussionen om anslagsäskandet för förändringsarbeten vid Centralstationen föranledde ett Kungl. Maj:ts uppdrag till järnvägsstyrelsen att inkomma med nytt fullständigt förslag, huru Centralstationen i Stockholm borde på ett för trafikens ombesörjande tillfredsställande sätt lämpligast ordnas. Med anledning härav utlystes en internationell tävlan, genom vilken erhöles fyra förslag till omgestaltning av bangårdsanordningarna i och invid Stockholm, som ansågos värda att prisbelönas. Det med första pris belönade förslaget var avgivet av ingenjörfirman C. O. Gleim & S. Eyde i Hamburg och innebar — på sätt också var förutsatt i tävlingsprogrammet — att västra stambanan skulle indragas till staden över Essingeöarna och Kungsholmen för att från norr införas till den såsom säckstation ombyggda Centralstationen. Kostnaderna för förslagets genomförande hade av förslagsställarna beräknats till i runt tal 25,5 millioner kronor.

Då emellertid intet av tävlingsförslagen ansågs kunna i oförändrat skick läggas till grund för slutlig omändring av bangårdsförhållandena i Stockholm, företog järnvägsstyrelsen utarbetandet av ett definitivt förslag, varvid ledning togs av de inkomna tävlingsförslagen, och samråd ägde rum med delegerade från Stockholms stad. Vidare beviljade statsmakterna på framställning från järnvägsstyrelsen sammanlagt 6 millioner kronor till inköp i god tid under hand av sådana markområden, som kunde beräknas bliva erforderliga för de framtida bangårdsanordningarna. I januari 1901 framlade så järnvägsstyrelsen ett förslag till slutlig omgestaltning av bangårdsförhållandena i Stockholm med västra stambanans inledande till huvudstationen — det s. k. *1901 års förslag eller Essingeförslaget*. Enligt detta förslag, vars genomförande beräknades kosta i runt tal 59 millioner kronor, skulle Centralstationen kvarligga på sin gamla plats men ombildas till säckstation. Ett nytt stationshus var förutsatt och förlagt vinkelrätt mot spåret i bangårdens södra ända ungefär i linje med dåvarande Lilla Vattugatan.

Kungl. Maj:t fann emellertid, som rimligt var, förslaget allt för dyrbart och tillsatte en

kommitté — den s. k. 1901 års bangårdskommitté — med uppdrag att avgiva utlåtande över järnvägsstyrelsens förslag, varvid skulle särskilt beaktas, om icke trafikintressena, sedda från såväl järnvägens som stadens synpunkt, skulle kunna tillfredsställande tillgodoses med mindre kostbara ombyggnader.

De utredningar, denna kommitté gjorde, blevo mycket omfattande. De förutsågos också komma att draga långt ut på tiden, och uppenbart var att ännu längre måste det dröja, innan ett

av kommittén framlagt och eventuellt av statsmakterna gillat bangårdsprojekt kunde bli genomfört. Under tiden växte i oroande grad svårigheterna att på tillfredsställande sätt ombesörja trafiken, och särskilt förklarade sig järnvägsstyrelsen icke kunna utan fara för liv och egendom uppehålla trafiken vid Centralstationen och Norra stationen utan krävde, att åtgärder till förbättrande av anordningarna därstädes måtte få skyndsamt vidtagas. På grundval av ett inom den arbetande bangårdskommittén upprättat förslag till vissa provisoriska anordningar utarbetades därför inom järnvägsstyrelsen ett projekt för utvidgningar, beräknade att för ett tiotal år framåt kunna avhjälpa de mest framträdande bristerna i bangårdsförhållandena. Detta projekt avsåg, att vid Centralstationen fjärrtrafiken skulle särskiljas från den lokala persontrafiken, att bestämda tågvägar för avgående och ankommande fjärrtåg samt för passerande godståg skulle ordnas, och att invid stationen skulle erhållas en driftbangård. Därjämte avsåg projektet en del förändringar i själva stationshuset, såsom en tillbyggnad mot Centralplanen för vinnande av ökat utrymme i vestibul, vänthall och biljettförsäljning. På flyglarna skulle anordnas provisoriska resgods- och ilgodsmagasin. Vid Norrtull skulle anordnas en godsbangård, huvudsakligen avsedd för det stora vagnslastgodset och slutligen borde vid Tomteboda påbörjas anläggandet av en rangerbangård. Beslut om genomförande av detta ganska omfattande projekt fattades vid 1902 års riksdag, varvid för ändamålet anslogs i runt tal 2,5 millioner kronor. Arbetena med dessa provisoriska anordningar, som även kommo att innefatta en om- och tillbyggnad av Kungsgatuviadukten, voro fullt genomförda år 1906.

Under år 1910 påbyggdes centralstationshuset med en våning, och nära efter i tiden anlades ytterligare ett järnvägsspår mellan Tomteboda och Järva — nuvarande Ulriksdal — stationer. Härvid utfördes en omläggning av gamla spåret genom byggandet av en tunnel för dubbelspår under Hagalund och samtidigt anlades en större driftbangård för persontrafiken strax norr om sistnämnda plats.



*Centralstationshuset år 1910.*

Emellertid hade den år 1901 tillsatta bangårdskommittén redan i september 1905 avgivit förslag till hela bangårdsfrågans lösning, det s. k. *Skanstullsförslaget*. Även detta förslag förutsatte, att Centralstationen skulle bibehållas på sin gamla plats men där ombildas till säckstation, då enligt förslaget jämväl västra stambanan skulle inledas till stationen norrifrån. Denna infartslinje skulle nämligen omläggas så, att den från Älvsjö drogs fram över Enskede-slätten till Skanstull, där den skulle korsa Årstaviken på högbro, för att därefter gå vidare över Södermalm, med ny station för Söder ungefär vid korsningen mellan Åsö- och Timmermansgatorna, samt vidare över Långholmen till Mälaren. Härifrån skulle banan föras över till Kungsholmslandet på bro med 26 meters höjd över vattenytan vid Smedsudden för att därifrån genom Stadshagen och förbi Karlberg norrifrån införas till Centralstationen. Detta förslag hade av kommitterade beräknats till i runt tal 52,4 millioner kronor.

Man hade vid hittills framlagda förslag till en mera genomgripande omgestaltning av bangårdsförhållandena i Stockholm alltid utgått ifrån, att statsbanornas trafik måste flyttas bort från sammanbindningsbanan och förläggas till annan plats, så att den icke längre komme att utgöra ett med tiden allt besvärligare hinder för sjöfartsförbindelsen mellan Mälaren och Saltsjön. Den nödvändiga korsningen av segelleden i Mälaren ansågs böra ske medelst bro på segelfri höjd, och detta ansågs icke lämpligen kunna åstadkommas vid någon östligare belägen plats än över sundet mellan Långholmen och Kungsholmen vid Smedsudden, varvid någon infart till Centralstationen söderifrån alltså icke skulle finnas, utan all trafik till stationen inledas norrifrån, och stationen alltså få ordnas helt såsom en säckstation.

Skälet till att detta huvudantagande så länge varit grundläggande för bangårdsprojekten var givetvis, att den enda förbindelse, som fanns mellan Mälaren och Saltsjön, framgick genom slussen vid Karl Johans torg, i vars omedelbara närhet järnvägstrafiken korsade farleden på låg bro med rörligt spann och således i sin mån lade ett hinder i vägen för sjötrafiken.

Så småningom hade emellertid den tanken uppstått, att inom en närmare framtid en ny farled borde åstadkommas mellan Saltsjön och Mälaren, avsedd för mera djupgående fartyg än som kunde passera genom slussen. Till uppkomsten av denna tanke hade säkerligen också bidragit känslan av att den snabbt växande gatutrafiken över slussen snart nog måste komma att utgöra ett kanske ännu större hinder för sjöfarten, än vad järnvägstrafiken var, och att man således icke vore hjälpt bara med att sistnämnda trafik bleve bortflyttad. Den nya farleden tänktes framdragen från Saltsjön vid Danvikstull genom Hammarbysjö och Årstaviken och den åsikten arbetade sig fram, att efter dess tillkomst erforderligt oberoende av sjöfarten skulle vinnas, även om järnvägstrafiken vore fortfarande framdragen på bro med låg höjd över Riddarfjärden i närheten av slussen. Därmed skulle också möjliggöras bibehållandet av en mera direkt och särskilt för lokaltrafiken bättre ingångslinje till Centralstationen än som kunde erbjudas vid omvägen över Kungsholmen. Järnvägstrafikens korsning med den sjötrafik, som krävde större segelfri höjd, tänktes då åstadkommen medelst bro på erforderlig höjd över den genom Årstaviken framdragna Hammarbyleden.

Med anledning av den sålunda framkomna tanken på den nya farleden, men även med hänsyn till de höga kostnader, som Skanstullsförslaget måste komma att betinga och de olä

genheter i övrigt, som syntes förenade med detsamma, uppdrog Kungl. Maj:t i juli 1907 åt järnvägsstyrelsen att upprätta ett nytt bangårdsförslag, avseende en mera direkt ingångslinje för västra stambanan och tillvaratagande de möjligheter i övrigt för banans framdragande, som tillkomsten av en farled genom Hammarbysjö skulle komma att erbjuda. I utarbetandet av detta nya förslag deltog jämväl delegerade för Stockholms stad, och det begärda förslaget framlades, benämnt *1910 års förslag*, med en kostnadsberäkning för full utbyggnad gående löst på i runt tal 39 millioner kronor, vartill emellertid skulle komma c:a 6 millioner kronor såsom statsverkets bidrag till särskilt spår för viss förortstrafik, vilken till skillnad mot i tidigare förslag här tänkts tillgodosedd. De stora kostnaderna skulle dock kunna fördelas på tre var för sig avslutade byggnadsskeden. Förslaget karaktäriserades av att västra stambanan skulle från närheten av Älvsjö framdragas över Årstaslätten till Årsta gård samt vidare över Årstaviken vid Årsta holmar på en bro med 26 meters fri höjd över vattnet. Därifrån skulle banan gå i tunnel under Södermalm samt korsa Riddarfjärden ungefär i sammanbindningsbanans nuvarande sträckning men med något förhöjt brolägg över Söderström. Centralstationen skulle bibehållas på sin nuvarande plats och fortfarande vara utbildad såsom genomgångsstation för den söderriktade trafiken.

Förslaget ledde endast till beslut om inköp av vissa markområden, och det var tydligt, att det fortfarande måste komma att förflyta lång tid, innan någon enighet kunde vinnas om bangårdsförhållandenas slutliga utformning. Då under tiden behovet av förbättrade trafikordningar i huvudstaden alltjämt växte, såg sig järnvägsstyrelsen därför nödsakad att i november 1912 ingå till Kungl. Maj:t med hemställan om anslag, beräknat till 6 millioner kronor, för väsentliga utvidgningar vid Centralstationen, ombyggnad av Norra stationen, Karlbergs och Tomtebodas stationer samt huvud- och godstågsspåren mellan dessa stationer jämte nödiga markförvärv. För Norra stationen begärdes därvid uppförandet av nya, permanenta godsmagasin. Proposition framlades också men först för 1914 års riksdag. Därvid framhölls, att det givetvis varit önskligt, om bangårdsfrågan i sin helhet kunnat upptagas till principiell lösning, men att då ingen utsikt funnes att träffa sådant avgörande för det dåvarande, järnvägsstyrelsens väl motiverade framställning syntes böra tillstyrkas. De i styrelsens förslag ingående nya godsmagasinen vid Norra stationen borde dock icke göras permanenta utan utföras provisoriskt, varigenom anslagsbehovet kunde något minskas.

Vidkommande frågan om Centralstationen även framdeles skulle kunna tänkas kvarliggande på nuvarande plats, eller om den borde förflyttas till annat läge, hade Kungl. Maj:t ansett sig böra genom överståthållarämbetet inhämta principuttalanden från Stockholms stadsfullmäktige, innan propositionen förelades riksdagen.

I anledning härav hade stadsfullmäktige i mars 1913 till överståthållarämbetet gjort följande uttalande:

»Till en början få stadsfullmäktige erinra om sin underdåniga skrivelse av den 15 februari 1909, däri fullmäktige, med framhållande av att staden vållades ekonomiska förluster och svårigheter av många slag därigenom, att frågan om västra stambanans tillämnade nya sträckning inom huvudstaden förblev i svävande läge, anhöllo om åtgärder från Eders Kungl.

Maj:ts sida för att denna sträckning med allsidigt bedömande av hithörande intressen, *så snart ske kunde*, bleve i princip fastslagen. Det då uttalade önskemålet om förevarande frågas snara avgörande hava stadsfullmäktige all anledning att fortfarande vidhålla.

Vidkommande därefter den till stadsfullmäktiges yttrande nu remitterade särskilda fråga, anse sig fullmäktige böra betona, att frågan om huvudpersonstationens i Stockholm läge givetvis i främsta rummet bör skärskådas ur synpunkten av de krav, som i statens järnvägars intresse böra uppställas, om ock påtagligt är, att huvudstaden härvid har vissa intressen att bevaka. Vad angår dessa senare intressen, hava stadsfullmäktige vid övervägande av de skäl, som kunna anföras för huvudpersonstationens bibehållande å dess nuvarande plats eller förläggande till Norra Bantorget, på sätt också blivit föreslaget, för sin del funnit, att om ur järnvägstekniska och andra för staten bestämmande synpunkter lösningen av bangårdsfrågan befinnes böra ske så, att huvudpersonstationen bibehålles å nuvarande plats, anledning till erinran häremot från Stockholms stads sida icke kan anses föreligga. Denna lösning synes icke heller medföra något hinder för att övriga bangårdsanordningar i huvudstaden, särskilt de å Södermalm och vid Norra Bantorget, kunna bliva utförda på ett ur såväl statens järnvägars som huvudstadens synpunkter fullt tillfredsställande sätt.

Riksdagen biföll år 1914 den Kungl. propositionen och ställde begärda medel till förfogande för arbetenas utförande. De förändrings- och nybyggnadsarbeten, som därefter kommo till utförande vid Centralstationen och Norra stationen under nu avhandlade tioårsperiod, 1911—1920, fingo sin huvudsakliga prägel av detta beslut. Förutom det att dessa arbeten voro jämförelsevis omfattande, hade de i viss mån en annan innebörd än de arbeten, som under förra tioårsperioden utförts. Under det att man tidigare i möjligaste mån sökt inskränka de tid efter annan erforderliga utvidgningsarbetena till sådana, som åtminstone antogos kunna komma till användning, vilket av föreliggande olika förslag till hela bangårdsfrågans lösning, som än komme till utförande — även om de inneburo en förflyttning av Centralstationen — så omfattade de år 1914 beslutade arbetena även sådana, som icke kunde bliva till någon nytta, ifall stationen skulle flyttas till annat läge. Visserligen var man därtill nödd och tvungen; man måste vänta att snart nog icke kunna ombesörja trafiken utan skyndsamt vidtagande av de åtgärder, järnvägsstyrelsen föreslagit vid Centralstationen. Men å andra sidan var man redan då tämligen övertygad om — icke endast inom järnvägsstyrelsen utan även på andra av frågan berörda håll — att Centralstationen för överskådlig tid framåt skulle komma att kvarligga på sin gamla plats och där successivt utbyggas i den mån så kunde komma att krävas. Förhållandenas utveckling därefter synas också som bekant till fullo hava bekräftat, att dessa antaganden voro riktiga.

Det har tidigare anförts, hurusom man redan vid utarbetande av 1910 års bangårdsförslag tog sikte på den sannolika tillkomsten av en ny sjöfartsled mellan Saltsjön och Mälaren, nämligen genom Hammarbysjö. Det hade kunnat vara av intresse att här något närmare redogöra för denna stora frågas utveckling och dess betydelse för bangårdsfrågans vidare behandling, men det torde i detta sammanhang vara nog att erinra om, hurusom byggandet av Hammar-



byleden blev av Stockholms stadsfullmäktige beslutad i maj 1914 under villkor, att tillstånd till farledens anläggande lämnades från det allmännas sida. Det förutsattes jämväl, att västra stambanan samtidigt med farledens utförande omlades och inleddes på högbro över Årstaviken vid Årsta holmar, samt att den nuvarande järnvägslinjen över Liljeholmsviken slopades. Efter framställning härom från stadsfullmäktige föreslog Kungl. Maj:t 1915 års riksdag, att staten på vissa villkor måtte förbinda sig att till tiden för Hammarbyledens öppnande för trafik hava ombyggt västra stambanans ingångslinje till Stockholm på sådant sätt, att sjöfarten genom farleden samt järnvägstrafiken däröver bleve i erforderlig mån oberoende av varandra, antingen genom att förlägga järnvägen å bro över Årsta holmar med omkring 26 meters fri höjd över vattnet och med ett rörligt spann eller ock genom att förändra den nuvarande järnvägslinjens korsning med farleden vid Liljeholmen sålunda, att järnvägen framdroges å bro med omkring 4,8 meters fri höjd över vattnet och rörligt spann. Detta Kungl. Maj:ts förslag blev av riksdagen i huvudsak bifallet.

Sedan överståthållarämbetet och länsstyrelsen i Stockholms län i september 1915 för sin del lämnat medgivande till farledens inrättande och ytterligare förhandlingar ägt rum mellan statens och stadens vederbörande myndigheter, igångsattes arbetena å Hammarbyleden år 1917. Sedermera har genom avtal i februari 1923 mellan delegerade för staten och staden — vilket avtal förelades 1923 års riksdag och av statsmakterna godkändes — beträffande korsningen mellan järnvägen och farleden ifråga fastslagits, att västra stambanan skall föras över Hammarbyleden på högbro vid Årsta holmar.

**D**å, såsom av det föregående framgår, icke heller 1910 års förslag ansågs kunna utgöra en slutlig lösning av bangårdsfrågan, fortsattes utredningarna och i oktober 1915 kunde järnvägsstyrelsen överlämna till Kungl. Maj:ts prövning ett nytt projekt till bangårdsanordningar i och invid Stockholm.

Detta projekt, det s. k. *1914 års bangårdsförslag*, innebar, att västra stambanan skulle från en plats belägen å linjen mellan Älvsjö och Liljeholmen framdragas i ny sträckning norrut samt vid Årsta holmar passera Årstaviken å bro med 26 meters fri höjd över vattnet. Därefter skulle järnvägen framdragas i skärning och tunnel genom Södermalm fram till Söder Mälarstrand strax väster om den nuvarande södra tunnelmynningen, därifrån utmed den nu befintliga järnvägsbron å ny bro med 10,5 meters fri höjd över Söderström och med rörligt spann över farleden, vidare å viadukt längs Riddarholmens västra sida å bro i lågt läge över Norrström till Klara strand samt slutligen under den enligt förslaget höjda Jakobs-gatan fram till Centralstationen. Liksom uti 1910 års förslag skulle i sinom tid drift- och rangerbangårdar anläggas vid Årsta söder om Stockholm. Förslaget karakteriserades av en vidgad möjlighet att utföra anläggningarna i repris och fördela kostnaderna på lång tid.

Vid anmälan inför Kungl. Maj:t i november 1915 av detta järnvägsstyrelsens förslag framhöll statsrådet och chefen för civildepartementet, att han inte ville taga bestämd ståndpunkt till detsamma såsom grund för en definitiv lösning av Stockholms bangårdsfråga, utan

borde det underkastas granskning ur såväl teknisk som allmän ekonomisk synpunkt av särskilda sakkunniga, varvid jämväl den estetiska sidan av saken borde beaktas.

I enlighet med departementschefens hemställan uppdrog Kungl. Maj:t åt den s. k. 1915 års bangårdskommission att verkställa denna granskning. Kommissionen, som avgav sitt betänkande i december 1918, utarbetade för egen del tre alternativa förslag till bangårdsfrågans lösning, nämligen ett med huvudpersonstationen anordnad såsom genomgångsstation å Norrmalm, ett med huvudpersonstationen anordnad såsom genomgångsstation å Kungsholmen samt ett med huvudpersonstationen anordnad såsom säckstation å Norrmalm.

Efter en jämförelse mellan de upprättade förslagen ansåg sig kommissionens flertal böra till utförande förorda det förstnämnda alternativet.

Huvuddragen av detta förslag, som i det väsentliga anslöt sig till järnvägsstyrelsens förslag av 1914, voro följande.

Västra stambanan skulle omläggas från en punkt omkring en kilometer norr om Älvsjö station och framdragas över Årsta holmar på bro med 26 meters fri höjd över medelvattentytan till Södermalm, varefter den skulle föras genom Mariaberget och på Riddarholmens västra sida till Norrmalm. Bron över Riddarfjärden skulle givas en högsta höjd över medelvattentytan av 11 m. Norra stambanan skulle omläggas mellan Järva och Tomtebodas i en äldre, nu nedlagd linjesträckning. Huvudpersonstationen skulle bibehållas å platsen för den nuvarande Centralstationen men väsentligt utvidgas. Ett nytt stationshus tänktes sålunda uppfört, sammanbyggt med det nuvarande och förlagt tvärs över spåren med fasad åt söder, varvid väntsalar och övriga anordningar för allmänheten skulle förläggas över spårsystemet, vilket därför skulle i huvudsak bibehållas på nuvarande höjd. I anslutning till huvudpersonstationen tänktes anordnade bangårdar för ilgods-, post- och livsmedelstrafik. På Södermalm skulle en personstation anläggas vid huvudlinjen med stationshuset förlagt vid korsningen mellan Torkel Knutsonsgatan och Maria Högbergsgatan och även å Södermalm skulle anordnas ilgodsbangård. Vid Årsta skulle anordnas en mindre personstation. Driftbangården vid Hagalund skulle utvidgas, varjämte projekterades en ny driftbangård vid Årsta. Fraktgodsrörelsen vid Norra stationen tänktes förflyttad till Norrtull, där godsbangården skulle betydligt utvidgas, och nya godsmagasin uppföras. Godsstationen å Södermalm skulle utvidgas och även där nya godsmagasin uppföras. En mindre godsstation projekterades å Kungsholmen. Förslaget förutsatte till slut en ombyggnad av rangerbangården vid Tomtebodas och i sinom tid anläggandet av en ny rangerbangård vid Årsta. Det beräknades helt genomfört kosta 63 millioner kronor.

Järnvägsstyrelsen avgav utlåtande över kommissionens förslag på våren 1919 och anslöt sig därvid i huvudsak till det av kommissionens flertal förordade förslaget med starkt understrykande dock av förbehållet, att projektet endast kunde komma ifråga att realiseras i etapper, vartill det också innehöll vidsträckta möjligheter.

Detta mycket omfattande förslag till nya bangårdsanordningar i Stockholm gav upphov till en synnerligen livlig allmän diskussion. Förslaget dissekerades och alla fördelar och nackdelar framhävdes på olika sätt. Det skärskådades och kritiserades från olika synpunkter såväl

trafiktekniska som nationalekonomiska och estetiska, ej minst de senare. Meningarna bröto sig så som kanske aldrig förr, och särskilt rörde sig diskussionen om en huvudfråga, huruvida statsbanans trafik borde kvarligga på sammanbindningsbanan, eller om ej denna trafik borde förläggas till en ny ingångslinje på bro över Mälaren vid Smedsudden. Därjämte blev Centralstationen så att säga mera rörlig vid diskussionen, i det att nya lägen föreslogos för densamma, antingen på stort avstånd från nuvarande stationen såsom exempelvis på Kungsholmen och vid Norrtull eller närmare såsom vid Norra Bantorget. Hela bangårdsfrågan hade blivit ännu mera svävande än dittills.

Kungl. Maj:t, som givetvis icke ville upptaga frågan till slutlig behandling, förrän på dittills alltid vanligt sätt erforderligt samarbete mellan staten och staden ägt rum, uppdrog åt delegerade att för statens del förhandla med delegerade, utsedda av Stockholms stadsfullmäktige, och skulle förhandlingarna därvid röra sig såväl om det sätt, varpå bangårdsfrågan borde tekniskt lösas som ock om den medverkan från stadens sida, som måste förutsättas. I januari 1921 förelåg som resultat av dessa förhandlingar ett preliminärt avtal mellan staten och Stockholms stad i bangårdsfrågan angående genomförandet av ett från bangårdskommissionens projekt något modifierat sådant, benämnt *1921 års bangårdsförslag*, vilket förslag delegerade utarbetat och som de med hänsyn till de intressen staten såväl som staden hade att bevaka, ansågo vara det enda, som kunde ifrågakomma. Detta bangårdsförslag, som beräknades kosta 40 millioner kronor\*, fann emellertid chefen för kommunikationsdepartementet nödigt låta undergå vissa jämkningar och uppdrog därför åt samma statens delegerade att ånyo träda i förhandling med stadens myndigheter. Det var dessa förhandlingar, som slutligen ledde till det i februari 1923 till kommunikationsdepartementet överlämnade, härövan förut omnämnda, preliminära avtalet, vilket äntligen lett till realisering av väsentliga delar av de bangårdsanordningar, som förut föreslagits.

Detta preliminärt avtalade, ytterligare modifierade projekt plägar benämnas *1923 års bangårdsförslag* och avsåg dels omläggning av västra stambanan över Hammarbyleden samt vissa betydande förändringar och utvidgningar av statens järnvägars stationsanläggningar, dels ock ordnande av vissa mark- och trafikledsfrågor.

Västra stambanan skulle sålunda omläggas från en punkt omkring en kilometer norr om Älvsjö station och framdragas över Årsta holmar på bro med 26 meters fri höjd över vattnet samt med ett rörligt spann för sjöfartens tillgodoseende och linjen ombyggas vidare över Södermalm fram till nuvarande stambanan i närheten av Timmermansgatan, där en mindre personstation skulle anläggas invid huvudlinjen. Ilgodsrörelsen vid Centralstationen avsågs överflyttad till annan plats därstädes eller till de dåvarande fraktgodsmagasinen vid Norra stationen och fraktgodsrörelsen vid sistnämnda station överflyttad till Norrtulls station, där nya godsmagasin skulle uppföras. Avtalet reglerade också förhållandet mellan staten och staden beträffande fördelningen av kostnaderna för mark och fastigheter, erforderliga för bangårdsförslagets genomförande, men däremot hade man vid avtalets ingående icke tagit

\* Enligt då gällande prisnivå. Tidigare angivna kostnadssiffror för motsvarande arbeten hänföra sig till prisnivå före år 1914.



*Ilgodsmagasinet vid Vintervägen.*

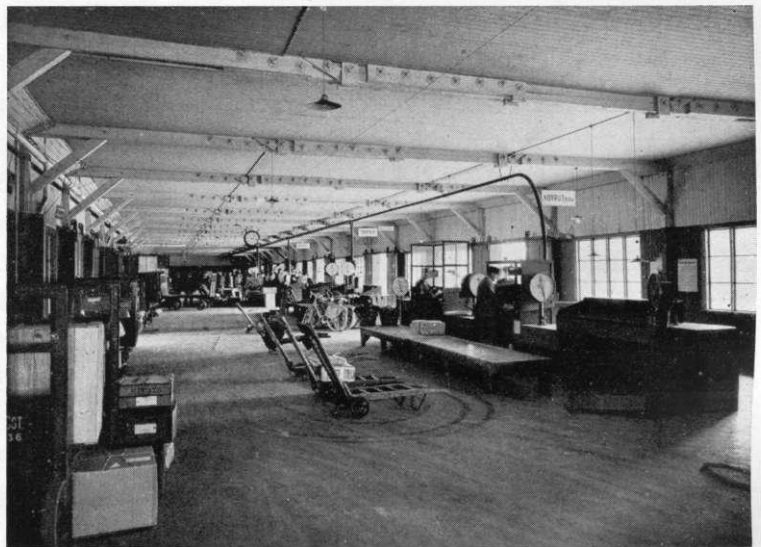
definitiv ställning till frågan om det sätt, på vilket västra stambanan slutligen borde framdragas från den nya bron över Årsta holmar till Centralstationen. Enligt avtalet finge dock varken staten eller staden vidtaga åtgärder, som kunde förhindra eller försvåra en linje över Smedsudden, för vilket ändamål erforderliga markområden skulle hållas reserverade. För övrigt innehöll avtalet bestämmelser angående byggnadsarbetenas utförande och fördelning av byggnadskostnaderna, tid och sätt för arbetenas utförande samt anläggningarnas underhåll; vidare bestämmelse rörande

öppethållande av broarna över Hammarbyleden och Söderström samt slutligen bestämmelser angående framtida utvidgningar, omläggningar och nyanläggningar.

Kostnaderna för de i avtalet ingående första anordningarna beräknades för statens del komma att uppgå till 9,85 millioner kronor för västra stambanans omläggning inklusive personstationen å Södermalm, 3,6 millioner kronor för förändringar vid Centralstationen och Norra stationen samt 2,0 millioner kronor för utvidgningar vid Norrtulls godsstation eller sammanlagt 15,45 millioner kr.

Kungl. Maj:ts för 1923 års riksdag framlagda proposition om avtalets godkännande och beviljande av erforderliga belopp för byggnadsplanens genomförande blev av riksdagen bifallen.

De sålunda beslutade förbättringarna av bangårdsförhållandena i Stockholm överensstämde i stora drag, med vad som redan i december 1921 av järnvägsstyrelsen under trycket av de allt svårare trafikförhållandena föreslagits i en till Kungl. Maj:t gjord framställning angående utförande av vissa



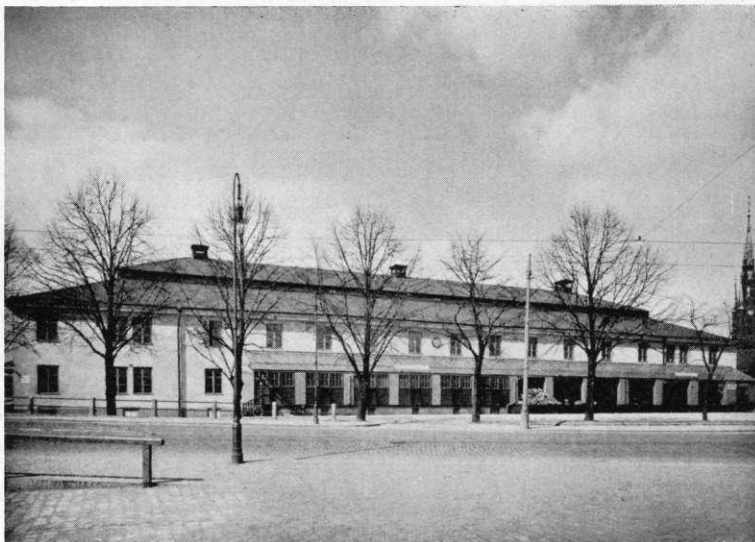
*Ilgodsmagasinet.*

anordningar vid Stockholms stationer, vilka kunde anses gemensamma för varje förslag till bangårdsfrågans lösning, som styrelsen kunde tänka sig bliva genomfört. I vissa viktiga delar hava planerna emellertid på förslag av järnvägsstyrelsen sedermera ändrats.

Sedan genom avtalet mellan staten och staden möjlighet beretts att för järnvägsändamål använda visst för sådant ändamål förut icke tillgängligt område vid Centralstationens sydvästra sida nära gamla Klara gasverk, hemställde järnvägsstyrelsen nämligen i april 1924 hos Kungl. Maj:t att få förlägga ilgodsrörelsen till denna plats i stället för att, såsom förut var tänkt, flytta densamma till Norra stationen, vilken enligt planen skulle bli ledig genom styckegodsrörelsens förflyttning till Norrtull. För ändamålet skulle å den nya platsen vid Klaragasverket uppföras ett särskilt ilgodsmagasin med tillhörande expeditionbyggnad, allt av provisorisk karaktär och så beläget, att det icke hindrade uppförande å samma del av bangården av ett då ifrågasatt bangårdspostkontor — vilket också numera kommit till utförande med medel, som Kungl. Maj:t härför ställt till postverkets förfogande.

Denna framställning blev, sedan Stockholms stad förklarat sig icke hava något att erinra här emot, av Kungl. Maj:t bifallen och erforderliga medel anvisade, varefter nytt ilgodsmagasin 104 m långt och 12 m brett uppförts av trä med ut- och invändigt putsade väggytor jämte tillhörande spårssystem. Ilgodsrörelsen är sålunda nu förlagd till nyssnämnda plats, och all godstrafikrörelse vid gamla Norra stationen nedlagd.

Då vidare i enlighet med 1923 års avtal även vissa andra områden längs västra sidan av Centralstationen än de, som sålunda tagits i anspråk för ilgodsrörelsen, kunde få disponeras för järnvägsändamål, ingick järnvägsstyrelsen i september 1924 till Kungl. Maj:t med framställning om att få utbygga Centralstationen delvis efter annan plan, än styrelsen ifrågasatt i december 1921. Nödvändigheten av att vid sistnämnda tidpunkt, innan något avtal var träffat, inskränka de föreslagna åtgärderna till sådana, som kunde rymmas inom det område, statens järnvägar då ägde, hade nämligen förorsakat en besvärande förträngning i den projekterade spårplanen, vilken, förutom att den icke medgav plattformernas utläggning till önskvärd bredd, även medförde, att hela spår- och plattformsanordningen för lokaltrafiken å norra stambanan och för Västeråsbanans trafik måste förskjutas så långt norrut, att särskilda expeditions- och andra lokaler för denna trafik måste förläggas utanför Centralstationshuset i annexbyggnaden. Med användande av de nyvunna områdena väster om bangården kunde nu,



*Bangårdspostkontoret.*

förutom bredare plattformar och ökat antal resgodsplattformar, jämväl åstadkommas sådan förskjutning söderut av anordningarna för nyssnämnda trafik, att även denna kunde expedieras i Centralstationshuset och hela persontrafiken således, till påtaglig fördel för den resande allmänheten, bliva koncentrerad till en plats. Vidare anförde järnvägsstyrelsen, att det vid utarbetandet av de detaljerade ritningarna till ombyggnad av banhallen och övriga förändringar i stationshuset visat sig särdeles önskligt, att få utföra arbetena i arkitektoniskt hänseende på annat sätt, än styrelsen tidigare tänkt sig. Särskilt framhöll styrelsen önskvärdheten av att banhallen, då den skulle ombyggas till vänthall, kunde få givas en ur estetisk synpunkt mera tilltalande utformning. Detta kunde låta sig göra bland annat genom att den gamla takkonstruktionen av järn helt borttoges och taket i stället, något förhöjt, utfördes i träkonstruktion. Kungl. Maj:t godkände den förändrade byggnadsplanen, sedan den för kostnadsfrågans skull förelagts 1925 års riksdag, och därmed voro de arbeten och anläggningar, som nu äro lyckligen slutförda, i sin helhet av statsmakterna beslutade.