

## STOCKHOLMS CENTRALSTATION OCH ÖVRIGA BANGÅRDAR EFTER 1923 ÅRS RIKSDAGSBESLUT

*U* *NNAN* en något utförligare redogörelse lämnas för dessa sålunda beslutade och nu avslutade arbeten vid Centralstationen och gamla Norra stationen, skall här i korthet nämnas något om de förändringar, som företagits även vid bangårdarna å Södermalm och vid Norrtull.

På framställning av järnvägsstyrelsen anvisade Kungl. Maj:t och riksdagen under år 1925 medel för ombyggnad av Stockholms äldsta station, Stockholms Södra, som redan vid västra stambanans inledande till staden anlades vid Fatbursjön å Södermalm. Sedan i enlighet med



*Stockholms Södra — avgående godsmagasinet.*

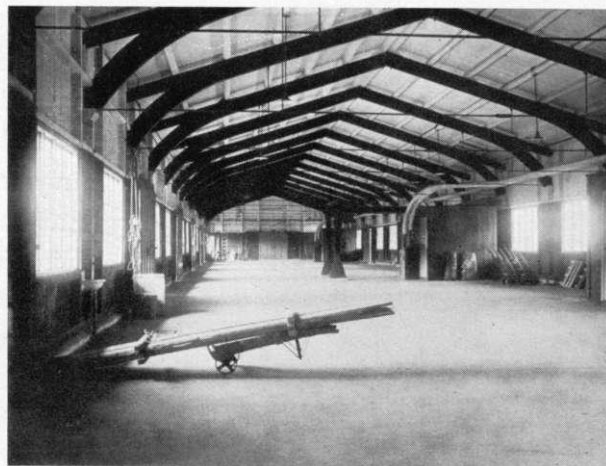
1923 års bangårdsavtal en särskild mindre personstation för Södermalm anlagts invid huvudlinjen på lämplig plats, där järnvägen korsar Timmermansgatan, var den gamla Södra stationen icke längre behövlig för persontrafik. Den har därför ombyggts till att tjäna uteslutande godstrafiken. Det gamla genom sin ålder och sina minnen ärevärdiga men på senare tiden rätt bofälliga stationshuset har tjänat ut och rivits. Med denna ombyggnad av stationen har icke i första hand lagts an på att vinna ökade spår- och magasinutrymmen, utan den större kapaciteten har ernåtts genom att stationens hela

planläggning gjorts ändamålsenligare ur driftsynpunkt, icke minst med hänsyn till allmänhetens berättigade krav i detta hänseende. Det som var gammalt och förfallet, har ersatts med anordningar, bättre motsvarande nutida fordringar på bekvämlighet och trevnad. Vid ombyggnaden hava två nya godsmagasin uppförts i träkonstruktion, det ena för avgående och det andra för ankommande fraktstyckegods och ilgods, vardera med sin expeditiönsbyggnad, förlagd mot Södra Bantorget. Magasinet för avgående gods, 84 m långt, och i vilket rörpost är anordnad, har — expeditiönsbyggnaden oberäknad — en nyttig golvarea av 1020 kvm mot 824 kvm i gamla magasinet; magasinet för ankommande gods, 71 m långt, har en nyttig golvarea av 1225 kvm mot 832 kvm i gamla magasinet. Frilastgatorna, i huvudsak förlagda emellan godsmagasinen i stationsplanens mitt, hava en sammanlagd areal av 10700 kvm mot 8800 kvm å den gamla stationen och hava stensatts. En rymlig lastkaj har förlagts strax söder om magasinet för avgående gods. Sammanlagda längden av frilastspåren, inberäknat spåren vid lastkajer, utgör 1640 m mot 1470 m å gamla stationen. Tillfarten till stationen sker direkt från Södra Bantorget.

Den nyssnämnda nya personstationen för Södermalm är så till vida märklig, som det av betong på höga pelare av samma material byggda stationshuset är förlagt över det ena huvudspåret, varvid stationslokalerna ändock kommit att ligga under den intilliggande gatans plan. Över detta plan reser sig endast en oansenlig del av huset, inrymmande anordningar för



*Stockholms södra personstation.*



*Stockholms Södra — avgående godsmagasinet.*

ett mindre kafé med servering å det som terrass utbildade taket. Från gatuplanet fördels ett lutande plan, dels trappor ned till stationslokalerna och därifrån en trappa vidare ned till den mellan spåren förlagda plattformen. Utvändigt är byggnaden avfärgad i gråblå kalkfärg, stämd i ton med de angränsande stödmurarna mot gatan av granit.

Den beslutade och under år 1924 fullbordade ombyggnaden av den gamla, huvudsakligen för betjäning av vagnslasttrafiken anlagda stationen vid Norrtull — numera benämnd Stockholms Norra — har haft till



Norrtull — gamla stationshuset.

vagn kunnat förläggas mellan magasinerna och arbetsbesparing därigenom vinnas. Lastningen från magasinet för avgående gods i järnvägsvagnarna sker över 6 tungplattformer, vartill leda 11 korta stickspår. Lossningen från vagnarna till magasinet för ankommande gods sker över en längs magasinets hela längd löpande s. k. hakplattform, möjliggörande vagnarnas uppställning intill kajen på tre av varandra oberoende spårlängder. För den ankommande styckegods- trafikerna har dock endast omkring en tredjedel av hela det erforderliga magasinutrymmet nybyggt. Det gamla på sin tid provisoriskt byggda magasinet har nämligen ansetts ännu någon tid kunna kvarstå och tillsammans med den nybyggda delen tjäna denna trafik. Mot Solnavägen har för vart och ett av de nya magasinerna uppförts expeditiionsbyggnader, den ena med klocktorn, med fasader av rött fogstruket tegel. Under magasinet för ankommande gods är inrett bilgarage, avsett att uthyras. I båda magasinerna och mellan desamma har anordnats rörpost för underlättande av förbindelsen dels mellan godsexpeditiions- betingelserna och de olika expediti-

syfte att avsevärt öka stationens kapacitet. Särskilt blev detta erforderligt genom att styckegods- trafikerna i och med den förutvarande Norra stationens nedläggande skulle flyttas till Norrtull. En allmän ökning av spårssystem och magasinutrymmen har företagits, varjämte en modernisering av anläggningarna har skett, möjliggörande ett mera rationellt växlingsarbete och över huvud taget en snabbare avveckling av trafiken, än som var möjlig med de äldre anordningarna. Bangårdsområdet har sålunda blivit utvidgat och spår- systemet i väsentliga delar omlagt, nya lastgator med fria lastspår hava anordnats ävensom en ny rymlig lastkaj, varjämte nya godsmagasin uppförts. Det gamla stations- huset har rivits. De nya godsmagasinerna, utförda i fog- struket rött tegel med takstolar av järn, äro förlagda på sådant avstånd från varandra, att spår för uppställ- ning och rangering av vagnar till och från magasinerna samt för lastning och lossning mellan dessa och järnvägs-



Stockholms Norra år 1924.



*Stockholms Norra — expeditionen för  
avgående gods.*



*Stockholms Norra — avgående godsmagasinet.*

tionsställena ute i respektive magasin, dels mellan de båda godsexpeditionerna. Huvudinfarten för trafikanterna är förlagd invid Solnavägen.

Magasinet för avgående gods, 226 m långt, har en nyttig golvareal av 3440 kvm mot 3160 kvm i gamla magasinet, och hela det för ankommande gods avsedda, 203 m långa, magasinet har en golvareal av 3630 kvm mot tidigare 3010 kvm. Vid de båda magasinen kunna nu samtidigt lastas eller lossas 94 vagnar mot förut 46 vagnar. Frilastspåren inklusive lastkajspåren hava nu en sammanlagd längd av 2270 m mot före ombyggnaden 1950 m. Lastgatorna, som äro stensatta, hava en areal av 13600 kvm mot tidigare 12060 kvm.

Arbetena med de beslutade anordningarna vid Centralstationen och gamla Norra stationen igångsattes på försommaren 1925.

Den nu genomförda om- och tillbyggnaden av Centralstationen, måste anses beteckna en epok i stationens utvecklingshistoria. Stationens omgestaltning är mycket genomgripande och avsedd att möta trafikutvecklingens krav för långa tider framåt. Det torde då här vara på sin plats att något närmare redogöra för de förändringar, som nu senast skett.

Vad då först stationshusets yttre beträffar, har byggnaden återställts i sitt tidigare arkitektoniskt tilltalande skick. De vid föregående ändringstillfällen gjorda tillbyggnaderna i nedre våningens plan hava sålunda borttagits, med undantag av den tidigare för det avgående ilgodset använda flygelbyggnaden, vilken nu inretts för att tjäna som magasin för söderifrån ankommande resgods, varjämte i dess övre våning anordnats personalrum samt undervisningslokaler. Förutom den stora vinsten ur estetisk synpunkt, som vunnits genom detta friläggande av stationshusets fasad mot Vasagatan, har genom de skrymmande tillbyggnadernas borttagande även ernåtts fördelen att de för gatutrafiken använda planerna framför Centralstationen vidgats.

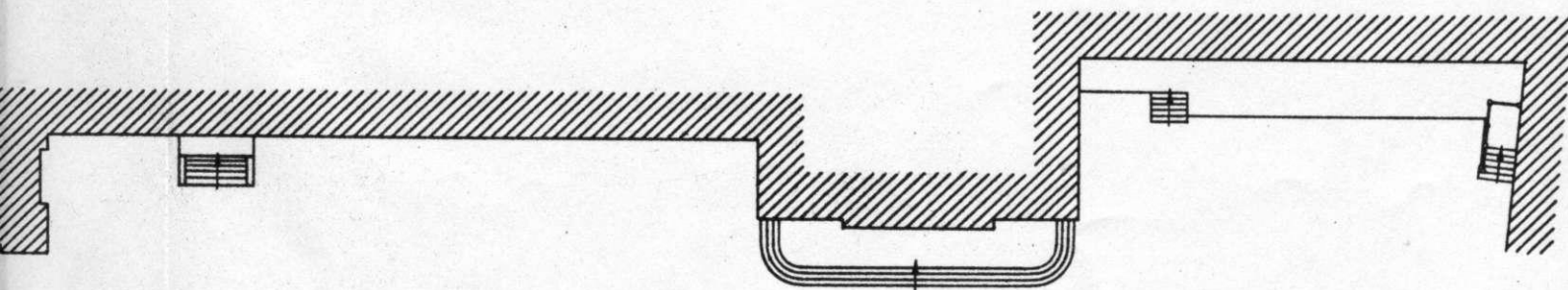
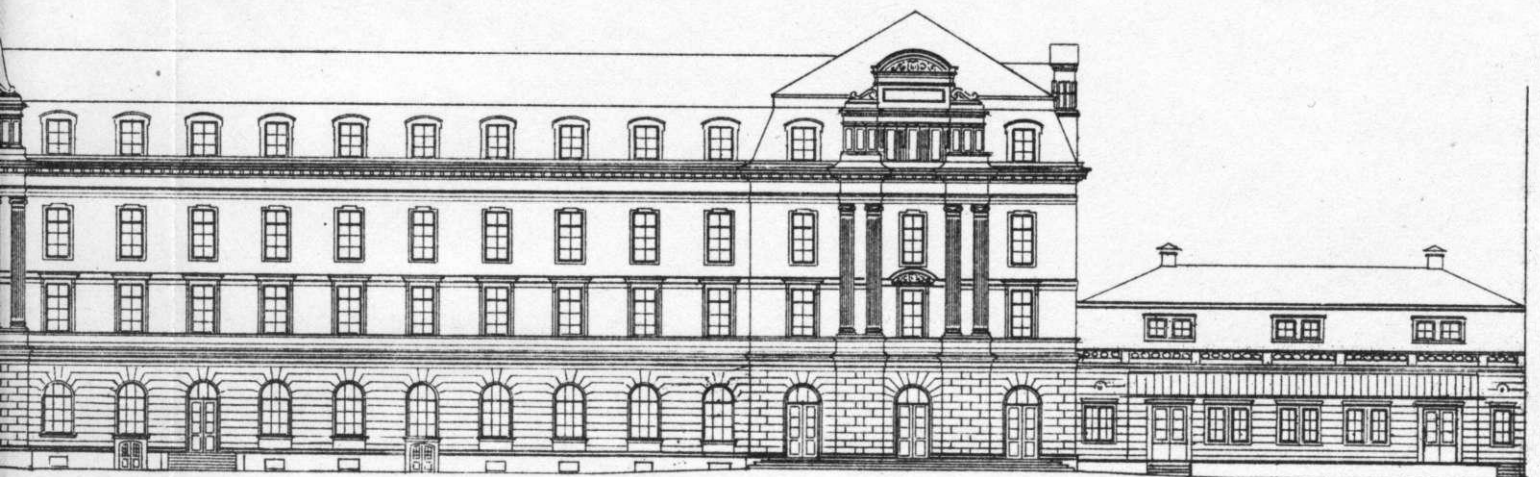
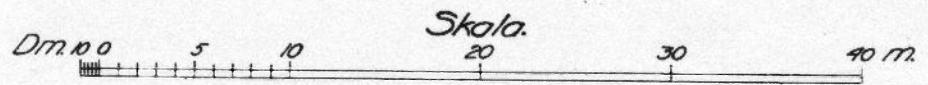
De huvudsakliga förbättringarna ligga dock uti den modernisering och systematisering av anordningarna för persontrafiken, som vunnits genom de utförda förändringarna och utvidgningarna av lokalerna i det inre av stationshuset samt genom ombyggnaden av den förutvarande banhallen.

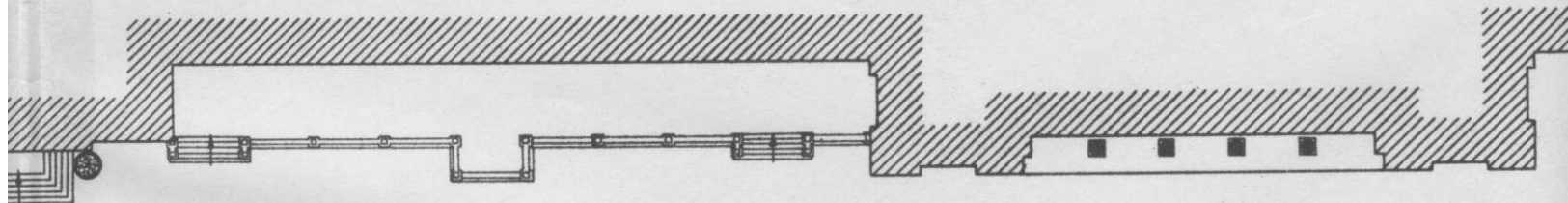
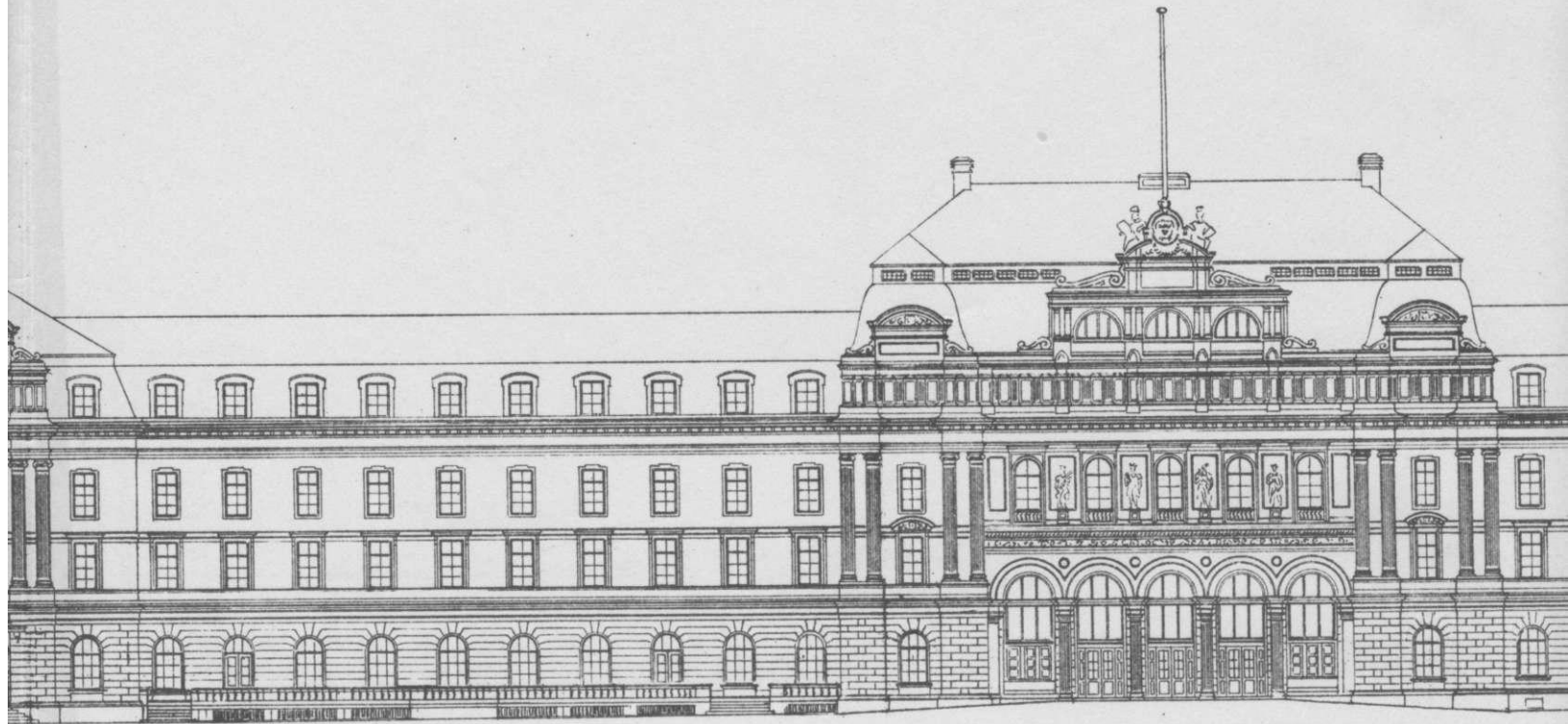
För samtliga resande, som skola fara vare sig med fjärrtåg eller lokaltåg, söderut eller norrut och till Västeråsbanan, är ingången till stationen direkt från Centralplanen genom den uti byggnadens mittparti befintliga gamla vestibulen, nu utvidgad genom borttagandet av den tidigare där förlagda resgodsexpedieringen. På samma gång förhall och biljetthall har den fått sin karaktär genom riklig användning av Brunflokalksten till paneler samt omkring de på båda sidorna anordnade biljettluckorna. Dessa äro 9 på varje sida, de på södra sidan avsedda för försäljning av biljetter till södergående tåg och de på norra sidan till tåg norrut och till Västeråsbanan. Förövrigt är biljetthallens gamla arkitektur i huvudsak bibehållen, likasom också den dekorativa målningen i taket. En vid hallens fondvägg placerad större kiosk i mörk ek tillfredsställer i första hand den resandes litterära behov. Genom fyra i hallens fond upptagna rymliga öppningar kommer man först in i en mindre hall, varest anslagstavlor för tidtabeller äro uppställda, och vid vars kortsidor finnas 4 biljettluckor på varje sida i reserv.

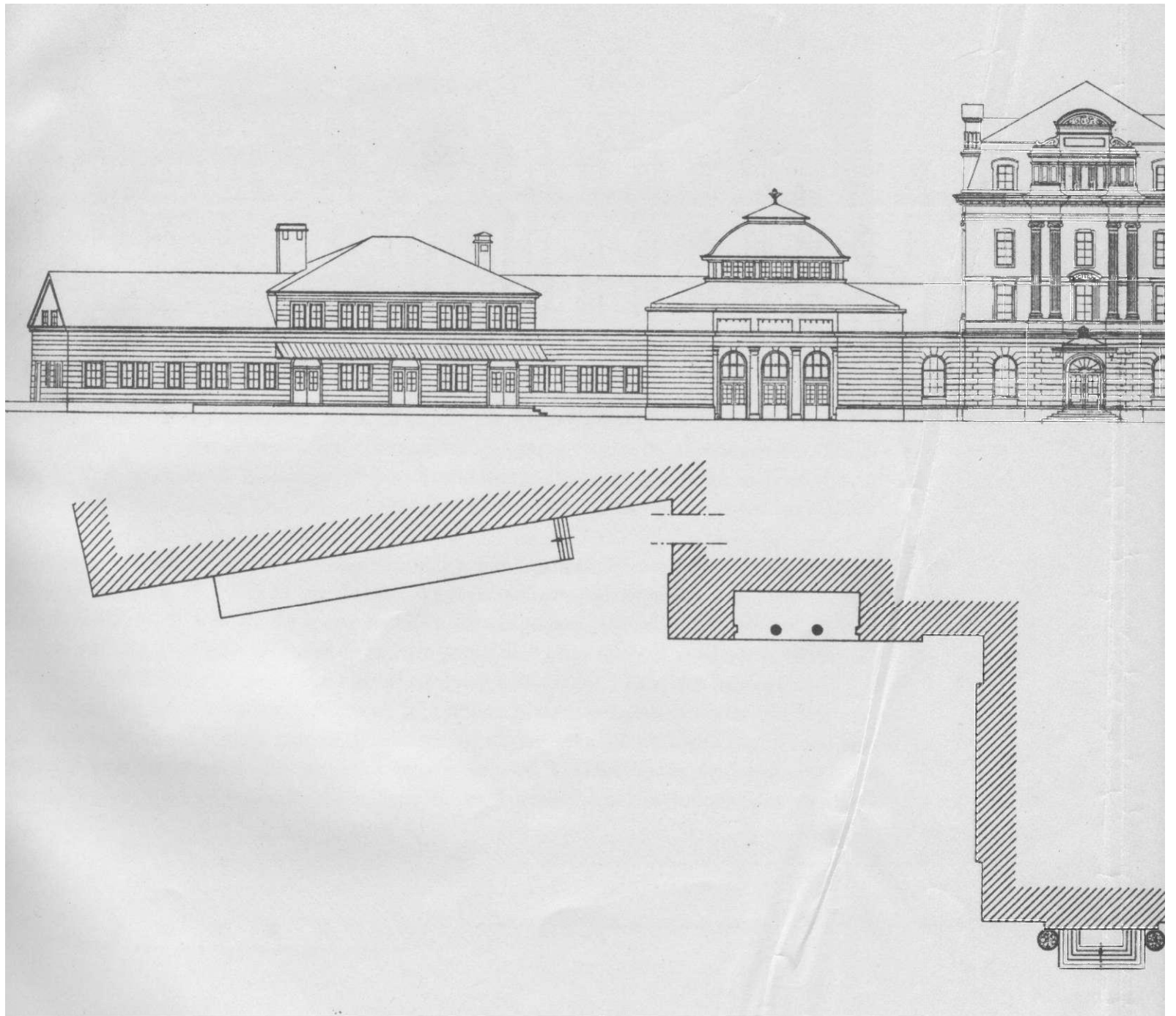
# STOCKHOLMS CENTRALSTATION.

ÅR 1927.

FASADRITNING.











*Biljetthallen.*

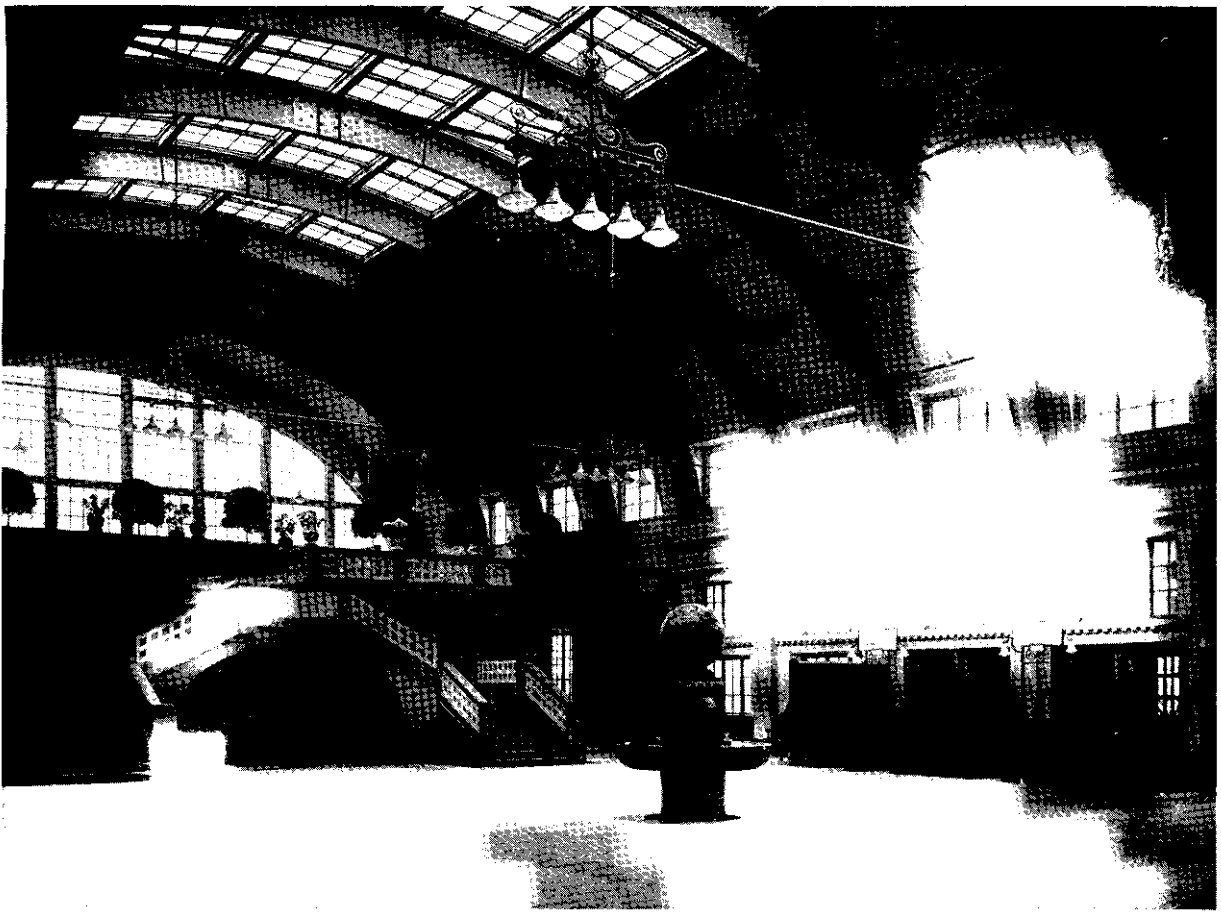
Sedan denna mindre hall passerats, leda de gamla nu vidgade dörröppningarna ut i den stora vänthall, vartill den gamla banhallen förvandlats genom en grundlig ombyggnad. Denna vänthall är för svenska förhållanden av betydande mått, 119 m lång och 28 m bred. I densamma har på ett praktiskt sätt ordnats allt, som är erforderligt för de resandes betjänande och trevna uppehåll.

Rätt fram vid västra långväggen av vänthallen finnas anordningarna för mottagande och inskrivning av avgående resgods, en långsträckt disk med resgodsvågar för respektive söder- och norrgående trafik å ömse sidor om en kiosk för resgodsexpeditionen, som reser sig mitt emot den inträdande. Kiosken, vars väggar äro laserade i brun färgton med uppläggningar i guld och färger, krönes av ett ur med tre visartavlor och därovan med det bevingade hjulet. Uret lär troligen en och annan känna igen från annan plats. Omedelbart söder om resgodsdissen vid vänthallens västra långvägg befinna sig utgångarna till de södra tågen med sina spärrar för biljettviseringen. För resande norrut och till Västeråsbanan äro utgångarna till tågen med sina spärrar belägna vid hallens norra kortsida emellan kolonner av mörkgrå



*R e s g o d s k i o s k e n .*

kalksten på socklar av samma material i mörkt rödbrun färgton. De av kolonnerna uppburna bjälktaken äro målade i rött och grönt för att i likhet med den förut omtalade kiosken med resgodsexpeditionen utgöra en nödig motsättning mot den överallt annorstädes i vänthallen förhärskande grå färgtonen. Vägen för resande norrut och söderut delar sig således redan från början i biljetthallen, varigenom ordning och ökad avbördningsförmåga uppenbarligen vinnes. I vänthallen, som har att ersätta de förutvarande väntsalarna, äro anordnade ett stort antal sittvråar, varjämte vid dess södra kortsida anlagts en högt belägen, som allmänt vänt- rum och buffé avsedd, rymlig terrass, till vilken en monumental tvådelad fritrappa lämnar tillträde. Häruppe i det genom gavelfönstret inströmmande solskenet skola allehanda blomster sprida glädje och fågning. Även för terrassen har mörkgrå kalksten kommit till användning i listverk och balustrader m. m., varemot själva väggfronten utförts i porfyritputs med samma mörka färg som kalkstenen. Under terrassen i ett helt och hållet med boaseringar å väggar och tak ombonat rum, dekorerat med väggmålningar — tre Stockholmsvyer av konstnären Oscar Hultgren — har beretts en särskild tillflyktsort för resande i I och II klass.



*Vänthallens sydvästra del.*

Rymliga lokaler för mottagning av reseffekter till förvaring finnas dels i södra ändan av vänthallen under terrassen, dels i norra ändan i hallens nordöstra hörn. Dessa effektförvaringsrum äro tillgängliga ej endast för avgående resande, som passera vänthallen, utan även för ankommande resande, för vilka de öppna sig emot de bägge utanför hallens båda kortsidor belägna utgångshallarna.

Vänthallens östra mot stationshuset vettande sida är utförd som en kolonnad av fyrkantiga grova betongpelare, överdragna med porfyritputs i ljusgrå granitfärg. I kolonnaden finnas inbyggda fyra par kiosker, av vilka tre par äro avsedda för butiksförsäljning av förnödenheter, såsom frukt och konfektyrer, tobaksvaror, herr- och damekiperingsartiklar m. m. och kännetecknade bl. a. genom uthängda skyltar i ålderdomlig stil. I den fjärde av dubbelkioskerna äro inrymda post-, telegraf- och telefonexpeditioner till den resande allmänhetens tjänst. Över vart och ett av butiksfönstren är utsparat ett väggfält, avsett att utfyllas med landskapsmålningar med motiv från periferiska inom landet belägna platser, som kunna nås med järnväg från Stockholms Centralstation.



*Vänthallens nordvästra del.*

Om vänthallen otvivelaktigt uppfyller högt ställda krav på bekvämlighet och trevnad i materiellt hänseende, så måste det också anses, att dess utformande skett på ett jämväl från estetisk synpunkt lyckligt sätt. Förutom det att hallen giver ett helhetsintryck av rymlighet, klarhet och reda, är den ljus och luftig och verkar även i detalj gedigen dock utan lyx. Taket uppbäres av stora, eliptiskt formade massiva träbågar, konstruerade enligt Hetzer-systemet, med 24 meters spännvidd, vilka med sin ena ända vila på den förut nämnda kolonnaden längs hallens östra sida och med den andra på hallens västra långvägg. Genom att de båda anfangen utbildats av kraftiga liggande järnbalkar hava de nödvändiga tvärstagens antal kunnat minskas till ett rundjärnstag för var tredje takstol, upphängt endast i två hängseljärn av smäckt rundjärn, varigenom hela takkonstruktionen giver ett lugnt intryck. Tvärstagen hava gjorts ännu mindre märkbara genom det sätt, varpå belysningsarmaturen utbildats och upphängts. Mellan takstolarna är taket indelat i kassetter. Längs hallens hela längd är taket försett med överljus i lätt gulaktigt glas. Förutom dessa takfönster löper i höjd med anfangen för takstolarna längs vardera långsidan en rad fönster, genom vilkas ävenledes



*Vänthallens nordöstra del.*

lätt gulaktiga glas rikligt med varmt och mildt dagsljus insläppes, förutom det, som inkommer genom hallens båda väldiga gavelfönster och de fönster, som förefinnas på lägre höjd i västra långväggen. Golvet i hallen är belagt med ljusgrå plattor av Ölandskalksten, vari medelst brun kalksten från Jämtland gjorts indelningar i geometriska fält för upphävande av enförmighetsintrycket. Bortemot vardera ändan av hallen är placerad en fontän med dricksvatten, likaledes helt utförd av rödbrun Jämtlandskalksten, den ena krönt av en jordglob och den andra av en urna med silande vatten. Taket är målat i tämligen ljust grått i två schatteringar. Allt murverk är hållet i ljust granitgrå färg, varemot, såsom förut antytts, grå och rödbrun kalksten använts i de nedre delarna av hallens gavelpartier. Från den såsom väntrum och bufféserving använda terrassen i hallens södra ända har man en tilltalande utsikt över det pulserande livet nere i hallen med sin resandetrafik, butiker och springbrunnar.

Vänthallen uppvärms från den i centralstationshuset förut befintliga, numera moderniserade, högtrycksångcentralen genom värmebatterier, placerade i källare under vänthallens nordvästra och sydöstra hörn. Utifrån det fria kommande luft insuges i och uppvärms genom



*Vänthallen sedd från terrassen.*

nämnda batterier och pressas därefter in i vänthallen genom öppningar i takkonstruktionen. Till stationens toalettanläggning leda ingångar direkt från vänthallen i nordliga delen av kolonnaden. Förutom de vanliga allmänna toalettutrymmena, som inrättats på det mest hygieniska sätt med inredning av marmor, kakelplattor och porslin samt tvättställ med varmt och kallt vatten, hava anordnats ett antal mindre omklädningsrum, vissa med tillhörande dusch. Till stationens toalettanordningar bör räknas även en rak- och frisérsalong för herrar och damer med ingång från södra utgångshallen.

I vänthallens sydöstra hörn ligger, ävenledes inom kolonnaden, ingången till järnvägsrestaurangen, förlagd till det rum i stationshuset, där förut III klass väntsal hade sin plats. Vid omändringen har det förutvarande gråa kalkstensgolvet bibehållits, varemot rummet för övrigt helt och hållet omdanats. Sålunda hava väggarna panelats till viss höjd i mörkt gråbrun ek och väggfälten därovanför bekläts med målade pannåer i tillämpad pompejansk stil med klart rött som lokalfärg. Översta delen av väggarna samt taket äro stötta i vitgrå kalkfärg. Till restaurangen leder ingång även från Centralplanen, varifrån man först kommer in i



*R e s t a u r a n g e n .*

en tambur med för restaurangpubliken avsedda särskilda toalettutrymmen. Utanför restaurangen löper längs stationshusets östra långsida i nivå med bottenvåningen en i grå granit utförd terrass, å vilken friluftsservering skall ordnas under den varmare årstiden. I anslutning till restaurangens matsal ligga modernt inredda serveringsutrymmen samt köket, det senare inrett i det rum i stationshuset, som förut tjänade som restaurangens I och II klass matsal. Till restaurangen hörande lagerlokaler med kylrum äro såsom förut belägna i källaren. De äro nyinredda till betydande storlek, avsedda som de äro att jämväl utgöra depå för utrustningen av de restaurangvagnar, som utgå från Centralstationen. För detta särskilda ändamål finnes anordnad förbindelse genom en tunnel, förande från lagerlokalerna i källarvåningen under vänthallens golv fram till en hiss vid hallens sydvästra hörn. På denna väg föras de vagnar, som skola frakta förnödenheterna till plattformspanet och vidare till de i tågen inkopplade restaurangvagnarna.

För statens järnvägars förut i hörnet av Vasagatan och Klarabergsgatan belägna resebyrå har inretts en i ljus björk hållen, vacker och ändamålsenlig lokal i stationens förutvarande I



*Plattform för tåg söderifrån.*



*Uppgång från persontunneln till södra  
utgångshallen.*

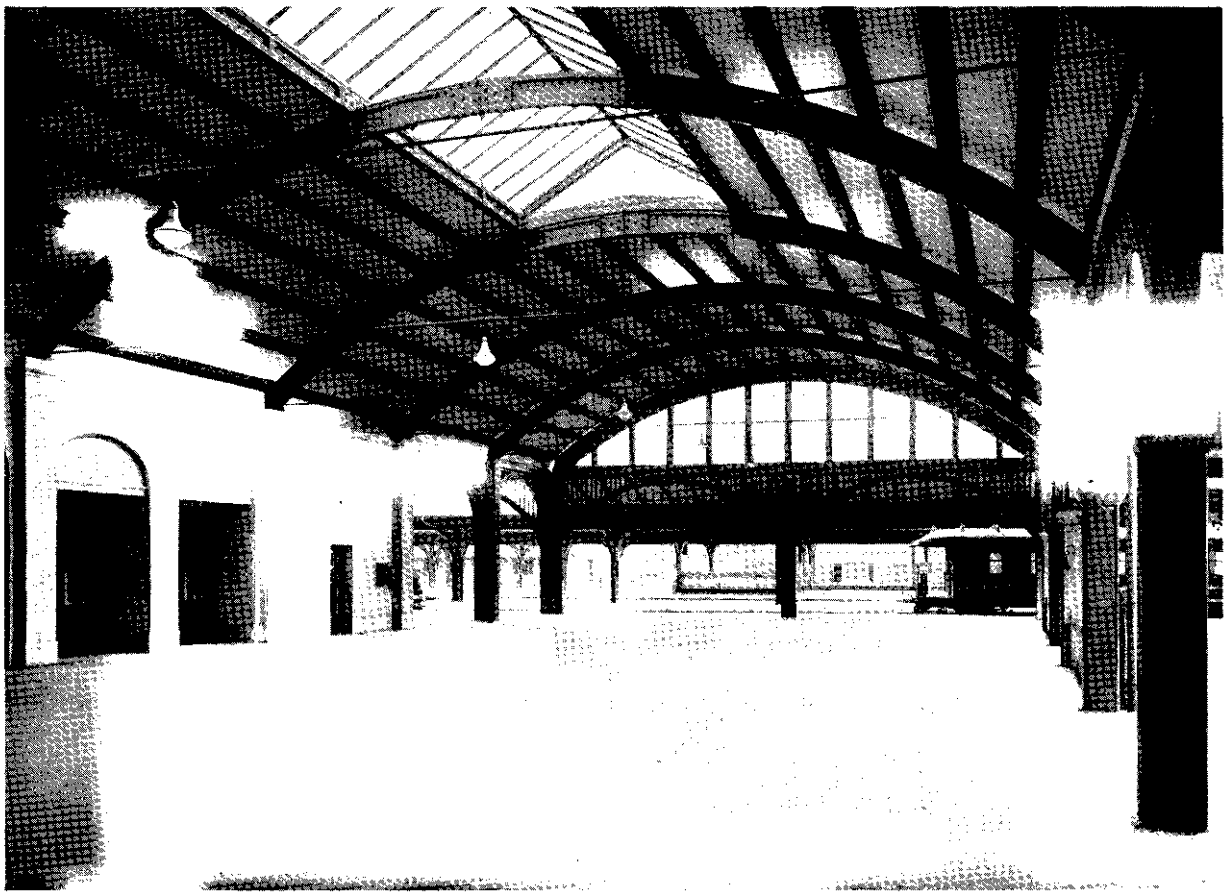




*Södra utgångshallen.*

och II klass väntsal. Förutom en icke oväsentlig besparing i lokalkostnaderna har härigenom vunnits en koncentration till stationen av alla anordningar för persontrafiken. Till resebyrån leder ingång dels direkt från Vasagatan över nyssnämnda gatuterrass, dels ifrån stora vänthallen.

För de söderifrån ankommande tågen äro avsedda de längst mot väster å bangården befintliga plattformerna. Från dessa ledes resandeströmmen genom den redan förut befintliga men nu delvis omgjorda persontunneln upp för en ny och betydligt lägre trappa än den gamla till den vid stationshusets södra gavel nyuppförda södra utgångshallen, vars dörrparti vetter mot Centralplanen. Hallen, som har en nära kvadratisk form och en golvareal av omkring 285 kvm, är byggd av tegel. Dess inre är hållet i ljusgrått och vitt och upplyses dels från de i ytterväggarna anbragta fönstren, dels av takljus från en i hallens mitt befintlig, kupolliknande överbyggnad, vilande på runda kolonner, överdragna med porfyritputs i ljus granitfärg. Golvet är av grå kalksten. Utanför spärrarna i utgångshallen leder vägen till höger med några trappsteg upp till magasinet för söderifrån ankommet resgods med en golvareal av i runt tal 630 kvm. Motsvarande väg till vänster leder till expedition



*Norra stamplattformen.*

och magasin för ankommande resgods, som skall tullbehandlas. I hallens vänstra parti finnes lokal för förvaring av reseffekter samt växelkontor och förutnämnda rak- och frisørsalong. Från utgångshallen leder till slut en bred förbindelsegång till stora vänthallen.

För de norrifrån och från Västeråsbanan ankommande tågen avses tågplattformer, anslutande till en invid vänthallens norra ända belägen stamplattform, överspänd med tak på smäckra träbågar i Hetzerkonstruktion. Härifrån leder vägen för de resande ut genom den uti stationshusets norra flygelparti anordnade norra utgångshallen, en pelarhall med grova kolonner, även den, likasom södra utgångshallen, hållen i ljusgrått och vitt och med golv av grå kalksten. Dess areal är 290 kvm. Spärrarna hava uppställts ett stycke innanför västra väggen mellan där befintliga murpelare. Till vänster från spärrarna sett finnes magasinet för norrifrån ankommet resgods med en golvareal av i runt tal 260 kvm. Tillträde till den tidigare omtalade lokalen för reseffektförvaring för norrifrån ankommande resande gives, sedan spärrarna passerats, genom en medelst staket från stamplattformen avgränsad förbindelsegång. Denna gång för sedan vidare till stora vänthallen. Såväl från norra utgångshallen som från

kolonnaden i norra delen av stora vänthallen finnas väl belägna ingångar till stationens chefsexpedition och övriga tjänstelokaler, vilka ävenledes undergått modernisering.

Av den beskrivning över stationslokaliteterna, som sålunda lämnats, torde hava framgått, att numera ingenstädes förekommer korsning mellan de avgående och de ankommande resandeströmmarna. Detta nu fullt genomförda *särskiljande av den avgående och den ankommande resandetrafiken* har varit en av



*Banhallen år 1923.*

de ledande tankarna vid den företagna omgestaltningen av Centralstationen. Där ligger en av de största fördelar, som vunnits genom dess ombyggnad, samt den förnämsta grunden till den ökade för långa tider tillräckliga kapacitet, som stationen nu äger. Klarast framstår betydelsen härav, om man vill erinra sig förhållandena, sådana de voro före ombyggnaden, då den norrifrån kommande resandeströmmen ofta hade att inne i banhallen korsa den söderut gående resandeströmmen och då mången gång, i synnerhet vid trafikkulminationer vid de stora helgerna, såväl de resande som stationspersonalen formligen måste bryta sig igenom de köer, som bildats av väntande framför utgångarna till tågen.

I bottenvåningen av annexbyggnaden, där förut bl. a. magasin och expedition för ankommande ilgodset voro inrymda, hava moderniserats eller nyinretts tjänstelokaler för den vid stationen tjänstgörande personalen. Där finnas sålunda rum för bangårdsmästare och vagnmästare, dagrum för konduktörer, manskapsrum för stations- och vagnpersonal m. m., flertalet utrustade med tvätt- och duschrum samt andra toalettanordningar. Där finnes också expedition samt rymliga magasin för tillvaratagna effekter samt rum för uppställning och laddning av de elektriskt drivna plattformsvagnarna.

Vad stationens spårplan beträffar, har ingen principiell förändring skett. Stationen är fortfarande utbildad såsom genomgångsstation för den södra trafiken och såsom säckstation för norra stambanan och Västeråsbanan.

Antalet tågspår är detsamma som förut eller 11, oberäknat det i stationens västra del befintliga spåret för genomgående godstrafik. En synnerligen viktig förbättring har den nya anläggningen dock medfört däri, att samtliga tågspår kunnat givas fullt tillräckliga längder även för de största persontåg. Sålunda är numera det längsta tågspåret 410 m mot tidigare 330 m och det kortaste 285 m mot förut 145 m. Sammanlagda längden av tågspåren — fortfarande oberäknat det genomgående godstågspåret — uppgår till



*Trappan till Kungsgatan.*

löpande längs den breddade Östra Järnvägsgatan, mot vilken stationsområdet avgränsas med ett prydligt staket av järn, mellan stolpar av betong.

Till bekvämlighet för lokaltrafiken å statens järnvägar norrut och Västeråsbanan har en in- och utgång till stationen anordnats genom en trappa förande från plattformsplenet upp till Kungsgatuviadukten.

Utförandet av arbetena med den under åren 1923—1927 pågående omgestaltningen av bangårdarna vid Stockholms Central, Stockholms Norra, förutvarande Norrtulls station och Stockholms Södra har under Kungl. Järnvägsstyrelsens överinseende skett i statsbanans egen regi och handhåfts av en till distriktsförvaltningen vid I distriktet knuten särskilt upprättad arbetsledning. Såsom arbetschef och för denna arbetsuppgift adjungerad ledamot av distriktsförvaltningen har fungerat förste baningenjören, kaptenen i Kungl. Väg- och vattenbyggnadskåren Ragnar Schåltz.

Stationsombyggnadernas arkitekt har varit järnvägsstyrelsens arkitekt Folke Zettervall, vilken därmed lagt ytterligare ett vackert verk till dem, som förut skapats av hans hand, de på ett så synnerligen lyckligt sätt under de senare åren utförda ombyggnaderna av Göteborgs, Malmö och Lunds stationer. Biträde med färgbehandlingen har Zettervall haft av artisten Filip Månsson. Såsom sakkunnig beträffande anordningar rörande trafiktjänsten har medverkat förste trafikinspektören N. O. Söderberg.

3800 m mot 2920 m före ombyggnaden. Därjämte hava vunnits betydligt ökade spårutrymmen för uppställning och rangering av vissa persontågsätt samt för post- och ilgodsrörelsen. Förbättring har även ernåtts beträffande plattformerna, vilka, där så erfordrats, kunnat utökas även på bredden. De omlagda personplattformerna, vilka samtliga försetts med asfaltbeläggning, hava en sammanlagd längd av 3560 m och ett ytinnehåll av 13450 kvm mot tidigare 2880 m resp. 8600 kvm. Över desamma hava uppförts plattformstak av trä på stöd av Hetzerkonstruktion till erforderliga längder, sammanlagt 1500 m, täckande en yta av 13750 kvm, inberäknat s. k. stampattformar, mot förut 830 m resp. 6975 kvm. Resgodsplattformar till en sammanlagd längd av 1225 m äro anordnade för avgående trafiken söderut samt för ankommande fjärrtåg norrifrån, den senare plattformen

Arbetschefsexpeditionen har varit uppdelad på en allmän avdelning för byggnadsadministration, en arkitektavdelning och en konstruktionsavdelning. Såsom byråingenjör å den allmänna avdelningen har under första tiden tjänstgjort t. f. baningenjören E. Schütz och därefter byråingenjören E. G. H. Engwall. Arkitektavdelningen, som arbetat under ledning och överinseende av arkitekten Zetterwall, har föreståtts av konstruktören, ingenjören J. A. Johansson. Konstruktionsavdelningen har stått under ledning av civilingenjören, majoren i Kungl. Väg- och vattenbyggnadskåren E. Nilsson med närmaste biträde av ingenjören S. Kasarnovsky. Såsom sektionsingenjörer och ledare av arbetet i terrängen hava under arbetschefen tjänstgjort baningenjören, kaptenen i Kungl. Väg- och vattenbyggnadskåren L. Schönmeyr och sektionsingenjören H. Wahlström, varvid den förre handhaft arbetena med spår, plattformar och övriga bangårdsanordningar samt den senare husbyggnaderna. Biträdande ingenjörer till dem hava varit ingenjörerna E. Smedberg och löjtnanten i Kungl. Väg- och vattenbyggnadskåren C. F. Bachman. För de elektriska installationerna har under distriktets telegrafingenjör E. Johansson svarat verkmästaren O. B. T. Hjærtquist. Erforderliga grundundersökningar hava utförts under ledning av byråingenjören å järnvägsstyrelsens banbyrå J. Olsson; ledningsnätet för ventilation, vatten och avlopp samt värme har planlagts av ingenjören E. Enfors.

Såsom verkmästare vid husbyggnadsarbetena hava tjänstgjort herrar O. Andersson, P. A. Wennerberg och underingenjören C. A. Bergenhill, samt vid arbetena med spår- och plattformsanordningar överbanmästaren E. K. Johansson med biträde av banmästaren B. O. Ångström.

Arbetsstyrkan har som vanligt varit uppdelad i arbetslag, sammansatta av större eller mindre antal arbetare under ledning av en förman. Såsom förman för de större arbetslagen och specialarbetarlagerna hava tjänstgjort S. M. Svanbäck, C. A. Granath, N. Niklasson, L. F. Wester, J. H. Wahlund, stenhuggarförmannen E. Gustafsson, murarförmannen J. D. E. Lindgren, snickar- och timmermansförmännen A. H. Holmström och M. Nilsson, räsläggarförmannen J. A. Andersson, tipparförmannen C. Karlsson m. fl.

★

I och med färdigställandet av Centralstationen i sitt nu förändrade skick lär frågan om dess vidare utveckling samt förflyttning praktiskt taget hava bringats ut av all aktualitet. Det från åtskilliga håll framställda kravet på att stambanetrafiken i en ej alltför avlägsen framtid borde bortflyttas från den nuvarande sammanbindningsbanan för att lämna plats för en nord-sydlig förortsbana i förening med en ny gatuförbindelse över vattnen mellan Norrmalm och Södermalm, bottnar uti mycket stora för att ej säga oöverkomliga kapitalutlägg. Oomtvistligt torde därför vara, att det för såväl staten som staden är till fördel, att sådana åtgärder i möjligaste mån ställas på framtiden och icke vidtagas tidigare, än förhållandena oundgängligen kräva. Erfarenheten har också givit vid handen, att åsikterna om bästa lös-



*Utsikt från Lång*

ningen av frågor av nu omhandlade art gärna växla med ändrade tidsförhållanden och att de därför icke taga skada av att få mogna i lugn och ro. Genom de förbättrade anordningar, som nu för en relativt ringa kostnad vunnits vid Centralstationen, samt det större oberoende, som åstadkommits mellan järnvägs- och sjötrafiken genom Hammarbyledens tillkomst och västra stambanans framdragande över densamma på högbro vid Årsta holmar, har möjlig





Stockholmen år 1927.

heten att rationellt ombesörja trafiken vid Centralstationen blivit säkerställd för en mycket lång tid framåt, och detta gäller även om hänsyn tages till den lokaltrafik, som framgår på stambanan. Vid det läge, som de verkställda om- och tillbyggnaderna skapat, bör därför med ytterligare mer eller mindre ingående utredningar beträffande Stockholms bangårdsförhållanden lugnt kunna för obestämd tid framåt bero.

