

GÖTEBORGS
CENTRALSTATION

DESS HISTORISKA UTVECKLING OCH
OMBYGGNAD UNDER ÅREN

1927—1930





Utsikt från Redbergslid — 1600-talet

När Göteborgs Centralstation på utsatt dag den 15 maj 1930 slog upp sina portar, var det ingen nybyggd, stortad stationsanläggning, som därmed öppnades för allmänheten. Det var endast den hittillsvarande Göteborg S. J. station i erforderlig grad utvidgad och restaurerad, som gjorts redo att mottaga icke blott såsom hittills *Västra stambanans* och *Bohusbanans* utan även *Bergslagsbanans*, *Boråsbanans* och *Västkustbanans* samlade persontrafik.

Göteborgs gamla statsbanestation, som byggdes under åren 1856—1858, var från början en mycket blygsam anläggning, avpassad efter dåtida trafikförhållanden, då staden endast

hade omkring 30.000 innevånare. Tack vare ett framsynt val av plats för stationsanläggningen, på Trätorget nordost om Stora Vallgraven med centralt läge och synnerligen goda utvecklingsmöjligheter, har Göteborg S. J. under tidernas lopp, utan hindrande bebyggelse eller dylikt, kunnat successivt utbyggas och anpassas efter de växande trafikkraven. Utvecklingen har gått gradvis utan större språng med undantag för den ombyggnad, som blev färdig 1923, vilken kan betecknas såsom en mera betydande omgestaltning av åtminstone de för persontrafikens betjänande avsedda anordningarna. Då vid denna ombyggnad vunnos rymliga och för trafikens avveckling synnerligen lyckligt anordnade utrymmen, är det sannolikt,



Stationshuset från väster 1859

att några ytterligare utvidgningar av stationen icke kommit till stånd på lång tid ännu, om icke andra skäl därtill förefunnits än de krav, som härrörde av den växande trafiken.

Allt sedan Bergslagsbanans station i Göteborg i sin helhet öppnades för trafik år 1881 har Göteborg haft två fullständiga stationer för såväl person- som godstrafik — Göteborg S. J. och Göteborg B:s — liggande intill varandra på ett avstånd av endast omkring 800 meter efter gatuleden räknat. Till den förra av dessa stationer hava varit anslutna Västra stambanan och Bohusbanan och till den senare Bergslagsbanan, Boråsbanan och den staten tillhöriga Västkustbanan. Statens järnvägars trafik i Göteborg har således varit uppdelad på två olika stationer, ett förhållande, som vållat statsbanorna icke obetydliga olägenheter. Vid upprepade tillfällen hava också statens järnvägar tidigare sökt få dessa förhållanden ändrade genom Västkustbanans omläggning och indragande till Göteborg S. J. Detta är ett av de skäl, som slutligen framtvingat den nu genomförda omgestaltningen av bangårdsförhållandena i Göteborg med införande av samtliga normalspåriga järnvägar — utom Säröbanan — till statsbanestationen.

Det är uppenbart att stora olägenheter varit förenade med en sådan uppdelning, som ovan nämnts, av trafiken. Detta icke endast för järnvägsförvaltningarna själva utan också för den trafikerande allmänheten. Man behöver endast vad persontrafiken beträffar hänvisa till Bergslagsbanestationens avlägsna och på grund av hamnbaneväxlingarna ofta svårtillgäng-

liga läge samt de för genomgångsresande besvärliga färderna gatuledes mellan stationerna. Hårtill kommer att det ju alltid varit till viss olägenhet för den resande allmänheten att behöva anlita än den ena än den andra stationen.

Vidkommande godstrafiken har det ju också medfört stora besvärligheter, tidsförluster och kostnader för allmänheten att behöva inlämna eller avhämta godset vid två olika stationer och för järnvägsförvaltningarna hava de nödvändiga överföringarna av vagnar mellan stationerna varit tidsödande och kostsamma. I samma mån som trafiken vuxit och därmed också behovet av trafiköverföring banorna emellan ökats, hava också olägenheterna, vare sig det gällt person- eller godstrafik, gjort sig mer och mer gällande och kraven på en omgestaltning av bangårdsförhållandena i riktning mot centralisering blivit allt starkare.

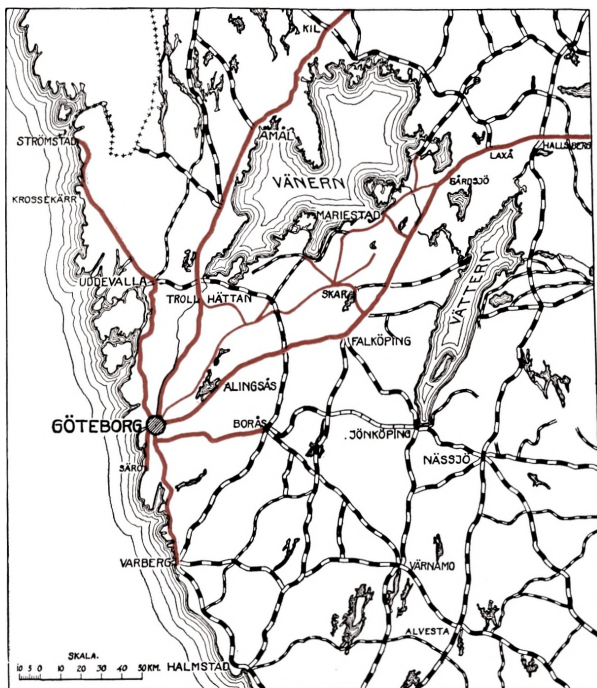
Redan år 1896 framfördes tanken på persontrafikens sammanförande till en enda bangård och därmed var centraliseringsidén väckt. Som vanligt, då det gäller bangårdsfrågor, hava emellertid meningarna varit mycket delade även beträffande Göteborg och svårigheterna att ena de olika intressena varit stora. I 30 år hava utredningarna pågått och det ena förslaget efter det andra har framkommit och förkastats.

Det var först i juni 1926 som delegerade för staten, staden och de enskilda järnvägarna kommo till enighet om det förslag till ordnande av bangårdsförhållandena i Göteborg, som nu blivit genomfört. Till förslaget voro fogade samtliga erforderliga preliminära avtal, varför Kungl. Maj:t kunde redan till 1927 års riksdag framlägga proposition i ämnet. Sedan riksdagen bifallit propositionen och beviljat medel för arbetenas påbörjande, igångsattes bangårdsombyggnaden samma år. Arbetet har sedan kunnat bedrivas fullt planligt och den ombyggda, för person- och ilgodstrafiken å alla till Göteborg inlöpande normalspåriga järnvägar — utom Säröbanan — avsedda statsbanestationen, hädanefter benämnd *Göteborgs Centralstation*, stod den 15 maj 1930 färdig och togs i bruk för den dit sammanförda utvidgade trafiken.

Det är av denna anledning som Kungl. Järnvägsstyrelsen velat framlägga denna publikation om Göteborgs Centralstations utvecklingshistoria till det intresse, den utan tvivel kan erbjuda för många.

JÄRNVÄGARNAS — UTOM SÄRÖBANAN — INLEDANDE TILL GÖTEBORG

Planläggandet av arbetet för Göteborgs S. J. station skedde i samband med första utbyggandet av statsbanor i Sverige och vid den tidpunkt, då man kan säga, att överhuvudtaget järnvägsbyggnadsplanerna i landet först började på allvar genomföras. Då Göteborgs bangårdars tillkomst och vidare utveckling äro beroende av de skilda järnvägarnas inledande till Göteborg, torde det kunna hava sitt intresse att här i korthet nämnas något om i första



Karta över till Göteborg inlöpande järnvägar

hand Västra stambanans och vidare övriga till Göteborg inlöpande banors tillkomst. Nu nämnda banor äro särskilt markerade å här intagna karta.

Under de första decennierna av 1800-talet var intresset för förbättrande av samfärdslederna i landet i stort sett koncentrerat till byggande av vattenvägar. Sålunda pågingo arbetena på Göta kanal från år 1810 till 1832, då det stora byggnadsverket var fullbordat efter många svårigheter ej minst i ekonomiskt hänseende. Kostnaderna hade sprungit upp till ungefär det sexdubbla av vad som från början beräknats och från många håll framställdes klander mot företagets planläggning, men icke endast med anledning av de stegrade anläggningskostnaderna, utan även beträffande kanalens sträckning. Ett viktigt motiv för

kanalens tillkomst hade varit, att Göteborg och Stockholm skulle förbindas medelst en för mindre fartyg riskfri vattenväg. Man ansåg på sina håll föga vara vunnet med »att den stora staden Göteborg vid Västerhavet blivit förbunden med det lilla Söderköping vid Östersjö-kusten» i stället för mera direkt med Stockholm. Redan innan kanalen blivit i sin helhet färdig, framkommo därför ungefär samtidigt omkring år 1830 två olika förslag till rättande av nyssnämnda »fatala misstag», det ena avseende en ny kallad från Vänern och Vättern genom Hjälmarne till Mälaren och det andra, märkligt nog, gående ut på anläggandet av en »jern-railväg» mellan Vättern och Hjälmarne, varigenom skulle åstadkommas en kombinerad direkt kanal och järnvägsförbindelse mellan Göteborg och Stockholm.

Frågan om att anlägga järnvägar i Sverige var den gången för tidigt väckt. Tanken möttes med misstro och under ännu ett par decennier ansågos kanaler vara att föredraga hos oss framför järnvägar. De gynnsamma erfarenheterna från utlandet om den nationalekonomiska nyttan av järnvägar förfelade dock icke att göra sin verkan på den allmänna opinionen. Mot slutet av 1840-talet erkändes också av många, att järnvägar kunde vara önskvärda kommunikationsmedel även i Sverige och striden för och emot dem blev allt livligare. Motståndet var emellertid segt. »Vad skulle man till exempel frakta på en för vårt fattiga land

så orimligt dyr kommunikationsled? Jo, litet strömning från Stockholm till Göteborg och litet torsk tillbaka.» Den allmänna opinionen vände sig dock mer och mer till förmån för järnvägar och när Adolf Eugène von Rosen år 1845 återkom till Sverige från en mångårig vistelse i utlandet med ett levande intresse för åstadkommande av ett nät av stambanor i landet, möttes han till en början av en livlig förståelse ej minst från statsmakternas sida.

Den förnämsta stambanan i den av honom uppgjorda järnvägsbyggnadsplanen var linjen Stockholm—Göteborg och på åstadkommande av denna bana koncentrerade von Rosen under de följande åren all sin energi. De ekonomiska svårigheterna blevo honom dock öfvermäktiga. De av v. Rosen framlagda planerna, som gingo ut på att finansiera järnvägarna såsom enskilda företag, strandade helt och hållet.

Med stigande välstånd inom landet blevo emellertid i början av 1850-talet kraven på järnvägar allt starkare. Regeringen hade då tagit saken i sin hand och genom kommittéer låtit utreda de riktlinjer, efter vilka järnvägsbyggnadet i landet borde bedrivas. Riksdagen 1853—1854 beslöt med ledning härav bland annat, att alla stambanelinjer i riket skulle byggas av staten samt bestämde en finansieringsplan därför.

Stambanelinjen mellan Stockholm och Göteborg, den s. k. *Västra stambanan*, påbörjades den 30 april 1855 med arbetenas upptagande i närheten av Alingsås och den 1 december 1856 öppnades bandelen Göteborg—Jonsered för allmän trafik. Stationen i Göteborg var då förlagd till det så kallade Trätorget, där den fortfarande ligger. Det är således efter en sjuttiofemårig utvecklingsperiod, som Göteborgs statsbanestation nu i sin nya utformning står färdig att tagas i bruk för person- och ilgodstrafiken på alla till Göteborg inlöpande normalspåriga banor, med undantag av Säröbanan.

Genomförandet av ett för svenska förhållanden så stort enskilt järnvägsföretag som *Bergslagernas järnvägar* väckte på sin tid berättigt uppseende. Man ansåg sig hava skäl hoppas, »att en så väldig och välberäknad kraftyttring av svenska affärsmän och näringsidkare skulle betydligt höja svensk kredit och svenskt anseende samt varsla om en dittills icke anad frisk och mäktig utvecklingsförmåga, grundad på egna krafter och egna beräkningar». Redan på 1860-talet hade tanken uppstått på att åstadkomma en järnväg från Falun till Krossekärrens hamn nära Grebbestad på bohuslänska kusten. Man ville på så sätt skapa en ny utfartsväg till havet för Värmlands, Västmanlands och Dalarnes järn- och skogsprodukter och för dessa handels- och industribygder utfart till en hela året om tillgänglig hamn i stället för Gävle, som dittills varit deras huvudsakliga exporthamn. Förslaget vann livlig anklang särskilt hos bergsbrukets representanter, där man insåg betydelsen av ett förbilligande av transportkostnaderna genom den nya banan. Koncession begärdes således i januari 1870 av ett 20-tal personer, huvudsakligen bruksägare, men på grund av invändningar mot företaget från det engelska bolag, som tidigare innehade koncession på Frövi—Ludvika järnväg, uppstodo vissa svårigheter och dröjsmål, varunder på ett möte i Göteborg beslut fattades, att banan borde dragas ner till Göteborg i stället för till Krossekärr. Därav föranledda ändring i koncessionsansökan begärdes den 13 september 1871. Kungl. Maj:t handlade raskt och koncessionen för det nya järnvägsföretaget beviljades redan den 26 september 1871.



Bergslagsbanans stationshus — 1880-talet

att besörja persontrafik, så till exempel var stationshuset icke byggt. Det hade därför i februari 1876 träffats överenskommelse med statens järnvägar, att Bergslagsbanan för någon kortare tid framåt skulle få sin persontrafik ombesörjd vid statsbanestationen. Sedan stationshuset blivit färdigt, upptogs emellertid även persontrafiken vid den egna stationen den 1 oktober 1881. Sedan denna tidpunkt har Göteborg således haft att betjäna sig av två bredvid varandra liggande huvudbanestationer, båda utrustade för fullständig persons-, ilgods- och fraktgodstrafik.

Sedan koncession beviljats i juli 1882 för anläggning av en järnväg från Hälsingborg över Ängelholm till Halmstad samt i oktober samma år för en bana mellan Halmstad och Varberg, återstod endast sträckan Varberg—Göteborg för att man skulle hava färdig en gen järnvägsförbindelse mellan Norge och Danmark via Dalslandsbanan och Bergslagsbanan å ena sidan samt nyssnämnda banor längs den svenska västkusten å andra sidan. År 1884 i oktober beviljades också sökt koncession på en järnväg från Göteborg till Varberg. Såsom led i nyss antydda förbindelse mellan Norge och Danmark ansågs naturligtvis den nya banan böra i Göteborg ansluta till Bergslagsbanan, varom överenskommelse också träffades. Banan Göteborg—Varberg skulle sedan på viadukt ledas över statsbanans spår öster om skansen Lejonet utan förbindelse med statens järnvägar. Den 1 september 1888 öppnades banan Göteborg—Varberg för allmän trafik och därmed var järnvägsförbindelsen mellan Göteborg och Hälsingborg resp. Malmö, *Västkustbanan*, fullbordad. Västkustbanan inköptes av staten och införlivades med statsbanenätet den 1 januari 1896.

Göteborgs förståelse för betydelsen av att genom järnvägars ledande till staden vidga sitt uppland, visade sig rätta till även då det gällde att utsträcka handelsområdet mot öster. Året efter det att linjen Göteborg—Varberg öppnats för trafik, igångsattes sålunda på initiativ av inflytelserika personer i Göteborg undersökningar för en järnväg *Göteborg—Borås* och redan i maj 1891 beviljades koncession för densamma. Därigenom var ett mycket gammalt järnvägsprojekt på väg att förverkligas. Redan år 1847 hade nämligen »Borås stads äldste»



Bergslagsbanans stationshus omkring 1900

arbetat för att den av von Rosen planerade stambanan Göteborg—Stockholm skulle dragas över Borås och Jönköping, varvid man med denna sträckning tänkte sig en framtida transitolead Göteborg—Jönköping—Västervik—Ryssland. Trots energiskt arbete från Boråshåll misslyckades dock planen och det var således först efter omkring 40 år, som tanken återupptogs att förbinda Göteborg och Borås med järnväg och då på initiativ från Göteborg. Göteborg—Borås järnväg öppnades för allmän trafik den 15 december 1894. Den sammanlöp med Västkustbanan vid Almedal station och gick på samma spår som denna in till Bergslagsbanans station i Göteborg.

Statsbanan genom Bohuslän hade från början tänkts såsom enskild bana. Redan på 1870-talet arbetades det på att söka åstadkomma en järnväg längs bohuslänska kusten, vilken man hoppades skulle möjliggöra ett bättre utbyte av havsfiskets produkter samtidigt som man tänkte sig, att genom sammanknytning med norska järnbanenätet den nya järnvägen skulle kunna bli en bekväm utfartsväg från Norge till kontinenten. Icke förrän 1896 togo dock dessa järnvägsplaner fastare form. Göteborgs och Bohus läns landsting föranstaltade då om en granskning av dittills framkomna järnvägsprojekt särskilt ett år 1885 upprättat förslag till järnväg utgående från Göteborg samt löpande genom Uddevalla fram till Svinesund, där sammanknytningen med de norska banorna skulle ske.

Emellertid hade från intressenter inom norra Bohuslän avlåtits en ansökan till Kungl. Maj:t om anslag och lån till en järnväg från Strömstad till Mon station å Dalslandsbanan. Då järn-

vägsstyrelsen yttrade sig över denna framställning, uttalade styrelsen, att av allt att döma den tidigare påtänkta längdbanan genom Bohuslän hade så stor betydelse ur nationalekonomisk synpunkt och i övrigt vore av så allmän vikt, att den syntes böra komma till stånd såsom statsbana. Sedan järnvägsstyrelsen på uppdrag av Kungl. Maj:t verkställt fullständiga undersökningar, förelades frågan riksdagen, som oaktat att utsikter då icke förefunnos för den förut tänkta förbindelsen med norska järnvägarna vid Svinesund år 1898 beslöt banans anläggande dock icke ända fram till riksgränsen vid Svinesund, utan endast till Skee omkring två mil söder därom.

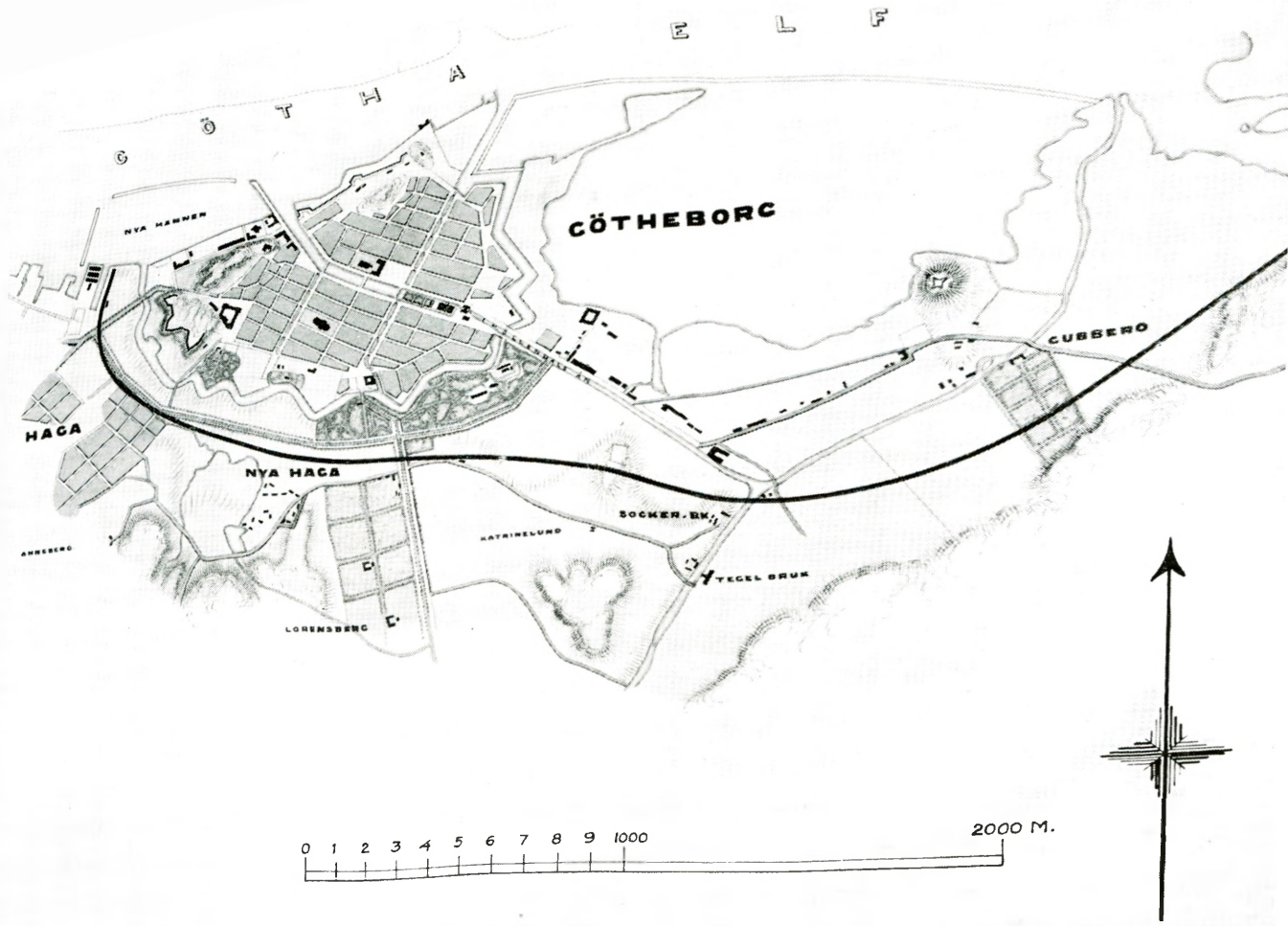
Arbetena igångsattes år 1900 på sträckan Uddevalla—Skee och år 1902 på sträckan Uddevalla—Göteborg. Sistnämnda bandel blev färdig och öppnad för allmän trafik i juni 1906 mellan Uddevalla och Tingstad, strax norr om Bohusbanans övergång av Göta älv. Den återstående sträckan mellan Tingstad och Göteborg, som i sig innefattar den stora bron över Göta älv med tillstötande viadukter, blev bland annat på grund av beroendet av utredningar för Trollhätte kanals ombyggnad fullbordad och upplåten för trafik först den 1 mars 1909.

Från Tingstad drogs banan i en stor båge österifrån in på Olskrokens station och därifrån på Västra stambanans spår in till Göteborgs statsbanestation.

Västergötland—Göteborgs järnvägar äro icke berörda av de omgestaltningar av bangårdarna i Göteborg, som nu blivit fullbordade. De skulle därför kanske icke behöva här omnämnas, ifall ej, som sannolikt synes, Västgötabanans, som ifrågakvarande järnvägar vanligen kallas med ett gemensamt namn, inom kort skall komma att få sina bangårdsförhållanden i Göteborg omgestaltade, så att den kommer i intimt samband med statsbanestationen.

Västergötland—Göteborgs järnvägar innefatta i sig flera banor i Västergötland med en spårvidd av 0.891 m. Under 1870- och 1880-talen hade städerna Lidköping, Skara, Mariestad och Hjo genom järnvägar med nyssnämnda spårvidd kommit i förbindelse såväl med varandra som med landets övriga järnvägsnät genom anslutning i Stenstorp och Moholm med Västra stambanan och i Håkantorp med Uddevalla—Vänersborg—Herrljunga järnväg. Det livliga trafikutbytet mellan nyssnämnda banors trafikområde och Göteborg måste således gå över banor med annan spårvidd. Med den växande trafiken blev detta allt mera olägligt, och förslag framkom om byggande av en särskild smalspårig bana direkt förbindande detta järnvägsnät med Göteborg. Inflytelserika personer i Göteborg och i berörda delar av Västergötland begärde alltså år 1896 koncession på en bana med 0.891 meters spårvidd från Göteborg till Skara, och erhöilo koncessionen i februari följande år. Sedan arbetena omedelbart påbörjats, kunde banan öppnas för trafik den 1 januari 1900. Sedermera har Västgötabanans nät utsträckts till Gårdsjö station å Västra stambanan och en sammanslagning har ägt rum mellan systemets olika bandelar, så att numera i det närmaste alla smalspåriga banor i Västergötland norr om stambanan äro förenade till en järnvägsenhet.

Västgötabanans stationsanordningar i Göteborg äro långt ifrån tillfredsställande. Banan är framdragen norrifrån över Gullbergsån, norr om gasverket samt i en S-kurva in i Märten Krakowsgatan, vilken banan följer omedelbart intill Bergslagsbanans norra gräns fram till Lilla



Förslag till Västra stambanans inledande åren 1846—1847

Bommens torg, där personstationen med sina små spårutrymmen är förlagd. Stationens läge är besvärligt så till vida att densamma likasom ock infartsspåret till stationen på flera ställen korsas i plan av gatutrafiken. Omkring 700 meter nordväst om personstationen ligger en liten godsbangård av små mått och ytterligare omkring 1400 meter längre bort ligger driftbangården samt lokomotivstallar. Nu lär det emellertid få betraktas som sannolikt, att personstationen kommer att flyttas och förläggas omedelbart intill och på södra sidan av den ombyggda Centralstationen, och härmed skulle alla till Göteborg inlöpande järnvägar, med undantag av Säröbanan, få persontrafiken hopförd till en och samma plats, vid Göteborgs Centralstation.