

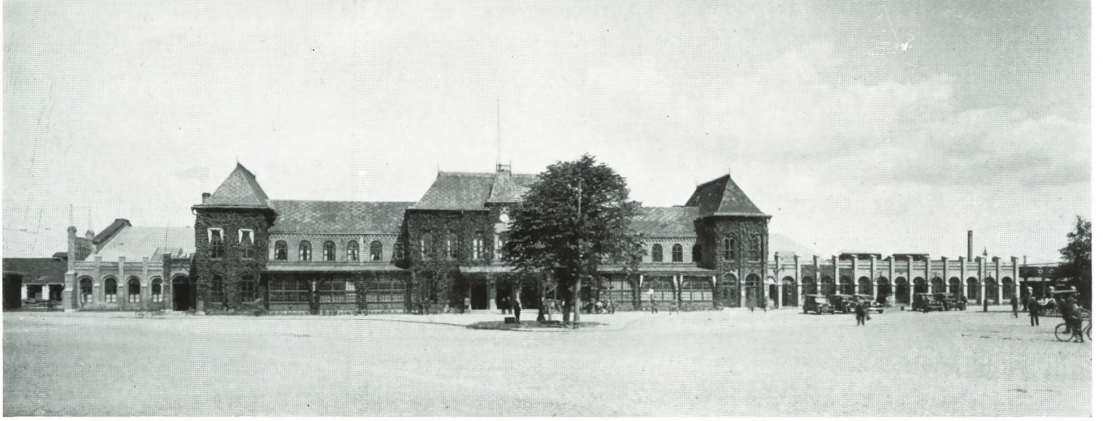
# GÖTEBORGS CENTRALSTATION EFTER 1927 ÅRS RIKSDAGS- BESLUT

Vid här ovan omtalade mångåriga förhandlingar och utredningar angående centralbangårdsfrågan i Göteborg hade man nästan alltid räknat med, att det icke kunde dröja länge, förrän det blev nödvändigt att riva statsbanornas synnerligen omodärna samt oekonomiska gamla verkstäder. Därvid utgick man ifrån såsom en naturlig sak, att verkstäderna skulle flyttas till en annan längre bort från stadens centralare delar belägen plats, och att de sålunda icke längre skulle få ligga hämmande i vägen, vare sig för bangårdens utveckling eller för framdragandet av erforderliga nya gatuleder i berörda stadsdelar. Verkstädernas bortflyttande har också varit en förutsättning för 1926 års bangårdsavtal, enligt vilket större delen av verkstadens markområde skulle övergå i stadens ägo, och resten av detsamma tagas i anspråk för de nya bangårdsanordningarna. Då avtalet ingicks, hade statsmakterna också redan fattat beslut om anläggandet av en ny huvudverkstad vid Fjällbo på Säveåns norra sida, öster om Sävenäs rangerbangård. Med bifall till Kungl. Maj:ts proposition hade 1919 års riksdag anvisat medel för inköp av vissa markområden söder om Fässberg, avsedda att framdeles användas för den tilltänkta nya verkstadsanläggningen, och en del av dessa områden blevo också inköpta. På initiativ av Göteborgs stad hade dock sedermera beslut fattats om att i stället förlägga de nya verkstäderna till nyss angivna plats vid Fjällbo. Sedan avtal träffats med staden bland annat om markbyte på sådant sätt, att staden från järnvägsstyrelsen skulle övertaga förutnämnda redan inköpta områden söder om Fässberg mot att styrelsen finge kompensation i mark vid Fjällbo, hemställde styrelsen i september 1925 hos Kungl. Maj:t om medgivande att med anlitande av medel ur statens järnvägars förnlyselfond få uppföra vid Fjällbo en ny vagnverkstad ävensom en nybyggnad för statsbanedistriktets huvudförråd. Det begärda medgivandet erhöles i början av år 1926, varefter arbetena med den nya verkstadsanläggningen omedelbart påbörjades och bedrevos så, att överflyttningen av verkstadsdriften från de gamla verkstäderna inne i staden kunde ske omkring årsskiftet 1928 och 1929.

Härigenom blevo de gamla verkstäderna icke till nämnvärt hinder för ombyggnaden av bangården. Arbetena härmed igångsattes på sommaren sistnämnda år.

De förändrade funktioner, som Göteborgs statsbanestation nu skall fylla såsom en för alla i Göteborg — utom Säröbanan — sammanlöpande normalspåriga järnvägar gemensam station för person- och ilgodstrafik men icke fraktgodstrafik, har givetvis betingat rätt genomgripande omgestaltningar av den gamla stationen. I huvuddrag innebära dessa följande åtgärder.

Anordningarna för persontrafiken var det nödvändigt att väsentligt utöka för upptagande även av Bergslagsbanans, Boråsbanans och Västkustbanans persontrafik. Tack vare ombyggnaden under åren 1922—1923 hava emellertid förändringarna i stationshuset med banhall kunnat givas en jämförelsevis mindre omfattning. Däremot har antalet spår och plattformar för persontågen måst utökas betydligt, samt en överbyggd stampattform byggas för tillträde



*Stationshuset 1930*



*Stationshuset med banhall, sydvästra delen 1930*





*Banhallens västra gavel 1930*

till de nya tågplattformarna. I anslutning härtill är uppförd en ny byggnad för stationens chefsexpedition såsom ersättning för de lokaler, som försvunnit vid den ur stadsplanesynpunkt av staden påkallade rivningen av västra flygelbyggnaden till stationshuset. De gamla mera provisoriska ilgodsbyggnaderna mellan stationshuset och Nils Ericsonsgatan hava borttagits, och ett nytt rymligt ilgodsmagasin har uppförts längre norrut inom det frigjorda, gamla verkstadsområdet. Då statsbanestationen icke längre skall förmedla fraktgodstrafik, hava de gamla styckegodsmagasinen rivits samt till dem anslutande spår och lastkajer borttagits. Den förutvarande driftbangården har betydligt utökats med nya spår, varjämte en ny ångcentral uppförts för uppvärmning av tågen ävensom ilgodsmagasinet och andra byggnader i närheten. Som ett av de betydligaste arbetena bör nämnas den för Väst kustbanans inledande till den gemensamma personstationen uppförda nya viadukten, som sträcker sig från en punkt strax söder om korsningen med Gullbergsån och fram till personstationen.

För upplösning eller sammansättning av tågen till eller från hamnbanan längs södra sidan av Göta älv har anlagts en hamnrangerbangård på Gullbergsvass. För avveckling av frakt-



*Biljetthallen 1930*

godstrafiken, som nu sammanförts till Bergslagsbanans station för alla de normalspåriga banorna utom Säröbanan, har vid denna station uppförts ett nytt godsmagasin öster om det förutvarande, varjämte mellan de båda godsmagasinen byggts en ny expeditionsbyggnad. För vagnslastrafikens räkning har en grupp frilastspår och kajer anordnats söder om gamla bangården och i dess östra ända.

Från Drottningtorget sett märkes icke mycket av stationens ombyggnad. Stationshusets huvudfasad är sålunda i huvudsak oförändrad. Den långa under årens lopp successivt utbyggda flygelbyggnaden vid stationshusets västra del har nästan helt borttagits för att bereda möjlighet att där framdraga en bredare gata. Den östra flygelbyggnaden har däremot måst tillbyggas för beredande av lokal för tullbehandling av resgods. Icke heller den gamla biljetthallen har undergått några mera betydande förändringar. Rätt fram bildar således samma dörrparti som förut ingången till banhallen. De förutvarande passagera, till vänster in till II klass väntsal, till höger in till restaurangen, finnas däremot icke mera. De utrymmen, de upptogo, hava disponerats för utökning av biljettexpeditionerna. Biljettluckornas antal har



*Vänthallen mot öster 1930*

sålunda kunnat utökas med fyra. Man har nu åtta luckor på vardera sidan i biljetthallen, av vilka de på vänster hand tillsvidare äro avsedda för Västra stambanan och Bohusbanan samt de på höger hand för Bergslags-, Borås- och Väst kustbanorna.

När man genom någon av de tre dörröppningarna i biljetthallens norra vägg kommer in i den stora vänthallen, lägger man kanske icke till en början märke till de omdaningar, som gjorts. Det är visserligen ur praktisk trafiksynpunkt rätt väsentliga förändringar, som skett, men man återfinner i det stora hela hallen i det skick, den fick vid ombyggnaden 1923. Storleken är densamma som då med en största invändig längd av 63 meter, bredd 28 meter och en för allmänheten fri golvyta av 1665 kvadratmeter. Det i olikfärgade rutor med jämtlands kalksten belagda golv, de med ljuspolerad furupanel beklädda väggarna, där den svenska furans fina ådring kommer till sin fulla rätt och vidare det ljusa glastäckta överpartiet av hallen giva alltjämt ett gott intryck av hemtrevnad.

En väsentlig förändring i vänthallen har dock skett, i det att man numera icke finner utgången till tågen vid östra gavelväggen utan genom ett nytt dörrparti i hallens norra långs





*Passage från biljetthallen och genom vänthallen ut till stamplattformen för avgående tåg 1930*

vägg i axel med dörrarna från biljetthallen. Innanför detta nya dörrparti ligga biljettviserings-  
spärrarna i en mindre hall, genom vilken passagen från väntsalen leder till den övertäckta  
stamplattformen och till tågplattformarna. En buffé är förlagd till östra ändan av vänthallen,  
där den med sin »servering i det fria» bakom en avgränsande grupp av lagerträd och andra  
växter giver liv åt fonden mot öster i vänthallens mittparti. Omedelbart till vänster om den  
ovannämnda utgångshallen och på samma plats som förut ligger expeditionen för avgående  
resgods med sin 24 meter långa resgodsdisk och kiosk för överviktsexpeditioner. Transpor-  
ten av resgodset utifrån till resgodsexpeditionen kan ske genom en vid stationshusets västra  
ända befintlig passage med egen ingång från Drottningtorget. I västra ändan av vänthallen  
finnas såsom förut toaletterna, nu betydligt utökade och samtidigt moderniserade. Förutom  
de vanliga toalettutrymmena finnas sålunda fem små omklädningsrum samt raksalong med  
direkt ingång från Drottningtorget. I västra ändan av banhallen kvarligger den värmecentral,  
varifrån uppvärmas stationshuset och vänthallen samt de särskilda byggnader, som innehålla  
stationschefens expedition med mera samt resebyrå.



*I och II klass våntsal 1930*

För resande i I och II klass anordnades redan vid ombyggnaden 1923 en rymlig våntsal i stationshusets västligaste del. Den är bibehållen i nästan oförändrat skick, men man kommer numera icke in i densamma annat än från vänthallen, sedan den direkta passagen från biljetthallen, såsom förut omnämnts, blivit borttagen. Närmast till höger om utgångshallen finnes en för allmänheten avsedd sittvrå med väggfasta bänkar och därtill, i hallens nordöstra hörn, en lokal med cirka 110 kvadratmeters golvyta för mottagning av reseffekter till förvaring. Diskar för in- och utlämning finnas såväl i rummets västra ända vettande mot vänthallen som i östra ändan vettande mot tågplattformarna. På sidan om effektförvaringsrummet, mellan detta och den förut omtalade buffén, löper en smal passage förbindande vänthallen med östra stampattformen.

Från vänthallen har man direkt tillträde till restaurangen, belägen som förut i stationshusets östliga del. Restaurangen har renoverats, varvid golvet belagts med tämligen ljus ekparkett och väggarnas nedre del beklänts med något mörkare bonad ekpanel. Vägglåden ovanför panelen samt taket äro vita. En ny ingång till restaurangen direkt från Drottning-



*I och II klass väntsal 1930*

torget har upptagits. I denna lilla med brokigt glacerat tegel beklädda entré hava anordnats toalettutrymmen. Öster om matsalen ligger restaurangens ekonomiavdelning, kök, serveringsrum, kallskänk, diskrum och kylrumsanläggning.

Östligaste partiet av stora vänthallsbyggnaden jämte en del av stationshusets flygel — tillsammans 280 kvadratmeter — upptages av lokal för ankommande resgods med portar ut mot östra stamplattformen samt utlämningsdisk i hallen med passagen från de ankommande tågen. Denna hall är oförändrat sådan, som den byggdes 1923, men har i öster tillbyggt med en lokal för tullbehandling av resgods. Slutligen må erinras om de sex små försäljningskiosker, som uppfördes i stora vänthallen vid ombyggnaden år 1923, av vilka några nu förstörats och moderniserats.

Den som en hall överbyggda stamplattformen, ledande ut till de avgående tågen, är byggd vinkelrätt mot stationshuset och vänthallen med mittaxeln sammanfallande med stationshusets mitt. Hallen har en längd av 49 meter och är ungefär 12 meter bred. I den del av densamma, som ligger närmast vänthallen, är takhöjden jämförelsevis låg. Annars





*Restaurangen 1930*

är hallen hög och luftig med en höjd i tak av något över 10 meter. Hallen, som alltigenom är hållen i ljusa färger, får sitt dagsljus dels från lanterniner i taket, dels från ett stort glasparti i norra gavelväggen, dels slutligen genom den nedtill öppna väggen mot öster. Mot väster begränsas hallen i sitt lägre, södra parti av en låg byggnad innehållande manskapsrum för resgodsexpeditionen personal samt uppställningsrum för transportvagnar. I det högre, norra partiet begränsas hallen av den nya byggnaden för stationschefens expedition. Golvet i hallen är belagt med ljust bränd klinker från Höganäs. Takstolarna äro utförda av träbågar i Hetzerkonstruktion, vilka i ena ändan uppbäras av pilastrar invid väggen mot expeditionsbyggnaden och i den andra vila på fristående kraftiga betongpelare. Vid norra gaveln av avgångshallen finnes en försäljningskiosk för choklad och konfektyrer, över vilken kiosk ett stort stationsur är placerat. Ungefär mitt på hallens västra sida ligger en större kiosk för försäljning av tidningar och böcker.

Byggnaden för stationschefens expedition med mera, som begränsar hallen mot väster, har skänkt stationen en välbehörlig utökning av de förut trånga och mindre väl belägna



*Stamplattformen för avgående tåg med tågplattformarna till vänster och expeditionsbyggnaden till höger 1930*

expeditionslokalerna i den numera rivna, västra flygeln till stationshuset. Byggnaden är uppförd av sten i en våning, med förhöjd vindsvåning, på grund av betong å gles pålning. Såväl ut- som invändigt äro ljusa färger förhärskande dock med mörkt laserade snickerier. Bottenvåningen inrymmer stationschefens expeditionslokaler, tågexpedition, rum för tjänstpost och telegraminlämning samt tillvaratagna effekter. I den förhöjda vindsvåningen finnas rastrum, skåprum och toaletter för såväl Statens Järnvägars som Bergslagsbanans konduktörspersonal, och i källarvåningen ligga rum för stadsbud, laddningscentral för elektriska lyktor, rum för tågattiralj och redskap, matvaruförråd för restaurangen med mera.

Till gruppen av byggnader framme vid personstationen hör slutligen en större kioskartad byggnad för resebyrån, som förut var inrymd i den rivna västra stationshusflygeln. Det var att förutse, att huset inom en kortare eller längre tid måste flyttas, varför det har uppförts av trä med i viss mån provisorisk prägel. Utvändigt karaktäriseras byggnaden av stora för skyltning lämpade fönster, av ett tak med svagt fall och lanternin på taket för åstadkommande av god belysning i expeditionslokalen. Det inre giver intryck av trevnad. Golvet är i



*Stamplattformens för avgående tåg norra del med expeditjonsbyggnaden till vänster 1930*

allmänhetens avdelning belagt med marmor, väggarna äro upp till en meter från taklisten klädda med panel i mörkpolerad björk, under det att väggarna därovanför till en del äro klädda med linneväv. I ena ändan av det för allmänheten avsedda utrymmet är anordnad en sittvrå med en lång i väggen inpassad soffa, klädd liksom fåtöljerna med mörkt skinn.

Av ovan lämnade beskrivning ävensom av vidfogade planritningar över lokaliteterna i stationshuset och stora vänthallen torde man finna, att anordningarna för den resande allmänheten utmärka sig för klarhet och reda. Det hela präglas av den hemtrevnad och den intimitet, som man gärna vill bemöda sig om att uppnå vid om- eller nybyggnad av statens järnvägars stationer.

Den nya ilgodsbyggnaden, belägen i bangårdens nordvästra del, är utförd av tegel i en våning, med frontespis och inredd vind på själva expeditjonshuset. Detta senare, som utgör västra delen av ilgodsbyggnaden och täcker en yta av omkring 350 kvadratmeter, innehåller i källarvåningen rast- och skåprum för expeditjons- och magasinpersonal ävensom för en del personal tillhörande Boråsbanan. Därjämte finnas toaletterum och arkivrum samt maskin-





*Detalj av östra långväggen i stamplattformen för avgående tåg 1930*



*Tvärplattformen längs stamplattformens östra sida 1930*

rum för rörposten mellan expeditionen och magasinets diskarna. Mellanpartiet av bottenvåningen upptager en stor hall för allmänheten, som betjänes vid en lång, marmorklädd disk genom 10 luckor i en glasskärm, som skiljer hallen från de bakom glasskärmen liggande kassaexpeditionerna. Denna för allmänheten avsedda lokal har givits en gedigen prägel. Golvet är belagt med kalksten. Väggarna äro till sin nedre del klädda med glacerat tegel. Lokalen får sitt rikliga dagsljus förutom genom fönstren från ett ljusschakt, som går ända upp till taket, och som där täckes av en lanternin. Rörpost mynnar ut i kassaexpeditionerna. Dessutom inrymmer bottenvåningen rum för föreståndaren, list- och notisskrivning samt diverse andra för expeditionen erforderliga utrymmen. På den inredda vinden finnas jämte tre överliggningsrum jämväl en praktiskt inredd, ljus föreläsningssal med mera. På östra sidan står expeditionshuset i direkt förbindelse med ilgodsmagasinet, som är 63 meter långt och 15 meter brett. Närmast expeditionshuset ligger avdelningen för ankommande ilgods, skild medelst en spjälvägg från avdelningen för avgående gods, vilken senare upptager östra delen av magasinet. Tillträdet för allmänheten såväl till expeditionen som till maga-



*Stamplattformen för avgående tåg med truckhallen i fonden 1930*



*Utsikt från truckhallen mot plattformarna för avgående tåg 1930*





*Vy mot öster från passagen till ankommande tåg 1930*

sinsavdelningarna är förlagt till byggnadens norra sida. För ändamålet finnas i avdelningen för avgående gods fyra portar med utanför liggande 1,7 meter breda plattformar. Ilgods- vagnarna såväl för ankommande som avgående gods äro uppställda på spår intill täckta plattformar på magasinets södra sida. Spårens effektiva längd vid plattform är sammanlagt 147 meter. Utanför östra gaveln av magasinet och i anslutning till detta ligger plattformen för expediering av fiskförsändelser. Golvarean inom ilgodsmagasinet ytterväggar jämt fisk- plattformen utgör 1.190 kvadratmeter, medan förut för ändamålet disponerades vid stats- banestationen och Bergslagsbanans station sammanlagt 1.022 kvadratmeter.

Strax norr om ilgodsbyggnaden och parallellt med denna ligger en tvåvåningsbyggnad för maskinavdelningens driftbehov. Byggnaden, 33 meter lång och 9 meter bred, har till sitt yttre givits en viss ålderdomlig prägel med det låga takfallet och de med stående bräder och ribb klädda väggarna, målade med gulaktigt grå slamfärg. Bottenvåningen innehåller bland annat verkstad för mindre vagnreparationer, snickare- och glasmästareverkstad, förråd, oljerum med mera, som kan vara erforderligt för de å driftbangården uppställda vagns-

sättens rengöring och utrustning. På övre botten finnas rum för vagnmästare och förmän, rastrum, skåprum, torkrum, toaletterum och dylikt för manskapets behov.

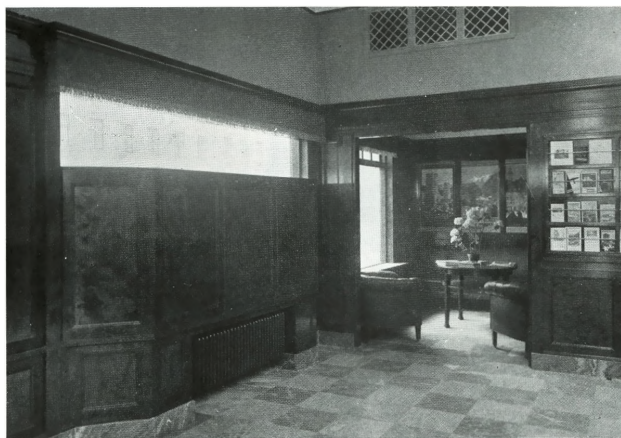
Den nya ångcentralen, som är uppförd i nordligaste delen av driftbangården, är avsedd för uppvärmning av tågsätten å bangården ävensom ilgodsbyggnaden och maskinavdelningens manskapsbyggnad jämte en del andra mindre hus inrymmande tjänster och förrådslokaler. Ångcentralhuset, längd 17.5 och bredd 14.0

meter, är byggt av tegel å betonggrund på pÅlar och innehåller förutom det stora pannrummet jämväl apparatrum, kolrum och slaggrum. Ångpanneanläggningen, som är av modernaste typ, består av tre dubbelpannor, av vilka de undre äro flammrörspannor med 2.0 meters diameter och 5.2 meters längd, medan de övre äro tubpannor med 1.9 meters diameter och 3.7 meters längd. De ångledningar, som utgå från ångcentralen, hava en längd av 1200 meter, å vilka för uttagning av ånga för tågsättens uppvärmning hava anbringats 43 ångposter. Den för ångcentralens behov anlagda skorstenen har en höjd av 35 meter.

Före den nu slutförda bangårdsombyggnaden funnos öster om stationshuset 6 spår för persontågen med tillhörande plattformskanter. Dessa spår hade en effektiv längd utmed plattformskant varierande mellan 269 och 322 meter och tillsammans 1720 meter. Tillkommit hava nu 5 spår med effektiv längd vid plattformskant av minst 190 och högst 295 meter och sammanlagt 1.250 meter. Totalt kan nu för persontågen disponeras 11 spår med en sammanlagd effektiv längd av 2.970 meter. Vid Bergslagsbanans station har längden av dylika spår förut varit 1.500 meter. Tillsammans vid båda stationerna



*Resebyrån 1930*



*Sittvrå i resebyrån 1930*





*S. F. ilgodsmagasin 1930*



*S. F. ångcentral 1930*



kunde således före ombyggnaden disponeras för persontågen 3.220 effektiva spårmeter eller 250 meter mera än nu. Med hänsyn till beredda möjligheter för snabbare omsättning och bättre utnyttjande av spåren, då de samlats i en grupp, betyder detta dock icke någon minskning i personstationens kapacitet, gent emot vad som fanns före ombyggnaden.

Personplattformarna, som hava en höjd av 0.56 meter över räls överkant, äro till stor del övertäckta, de äldre med tak i järnkonstruktion, de nya med tak av trä i Hetzerkonstruktion. Hela arealen av personplattformarna utgjorde förut vid statsbanestationen och Bergslagsbanans station tillsammans 10.780 kvadratmeter och uppgår nu vid den gemensamma stationen till 10.520 kvadratmeter, därav övertäckta ytor respektive 8.200 och 8.420 kvadratmeter. Beläggningen utgöres på de äldre plattformerna av gula klinkerplattor från Höganäs, å de nyare av asfalt. Vid ombyggnaden hava tillkommit tre låga resgodsplattformar, under det att före ombyggnaden endast fanns en sådan på södra sidan om det sydligast liggande spåret.

Vid planläggningen för omgestaltning av persontågsgruppen å stationen har grundtanken varit, att ankommande tåg skulle intagas på de södra, det vill säga de äldre spåren, och avgående tåg expedieras från de nya, norr om de gamla anlagda spåren. Denna tanke torde väl också i praktiken komma att i regel tillämpas, även om vid vissa tillfällen, då trafiken så kräver, de i mitten liggande spåren kunna användas än för ankommande än för avgående tåg.

Beträffande spårsystemet i övrigt å Göteborg Central samt därmed sammanhörande växel- och signalsäkerhetsanläggning äro vidare att nämna några närmast norr om persontågspåren lagda stickspår, avsedda för mjölk- och ilgodstransporter samt den nordost därom liggande för såväl statens järnvägars som de enskilda banornas persontåg avsedda driftbangården med sina särskilda anordningar för tågsättens tillsyn och utrustning såsom ledningar för gas, vatten och värme med mera. Å driftbangården finnas 28 spår i längder upp till 300 meter. Totala effektiva spårlängden är 4.900 meter.

Den före ombyggnaden av bangården befintliga växel- och signalsäkerhetsanläggningen var utförd år 1909 och således av gammal typ, flera gånger tillbyggd och olämplig att vidare utbyggas. En ny anläggning av modernaste typ har därför nu kommit till utförande. Den utgöres av en elektrisk ställverksanläggning, där växlarna omläggas medelst elektriska motorer, manövrerade från ställverkshuset. Från ställverket kontrolleras icke endast tågens in- och utfart utan även alla växlingsrörelser, vilka således även de ske över förregrlade växlar. Samtliga signaler för såväl dag som natt äro ljussignaler. Ställverkshuset är uppfört av tegel och betong i tre våningar strax öster om plattformen mellan spår 3 och 4 från söder räknat och inrymmer i tredje våningen själva ställverksapparaten jämte en ovanför densamma uppsatt illuminerad tavla, å vilken ställverkspersonalen får en rörlig bild av tågsrörelserna på bangården. Det spårområde, som behärskas från ställverket, sträcker sig till Olskroken respektive till Almedal.

Vid omgestaltning av bangårdsförhållandena i Göteborg har slutligen anlagts en hamnrangerbangård på Gullbergsvass mellan statsbanestationen och Bergslagsbanans station.

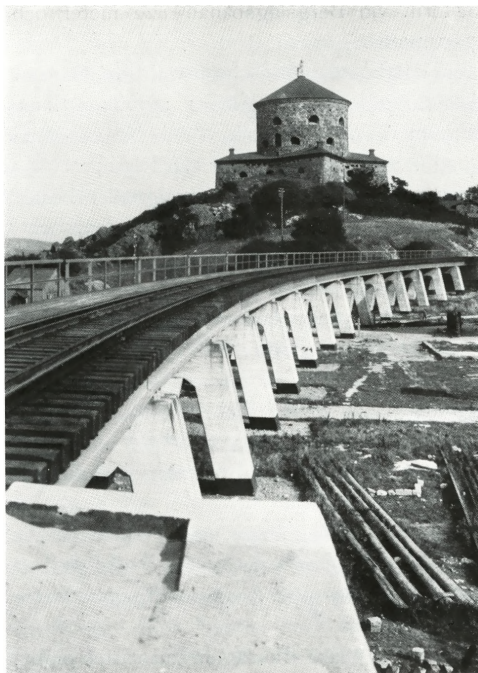


*Expeditionsbyggnad och magasin för fraktgods vid  
B:s Göteborg 1930*

Tågen till eller från hamnspåren längs kajerna söder om Göta älv bliva på denna bangård upplösta, omrangerade och åter hopsatta på lämpligt sätt med hänsyn till de olika vagnarnas destination. Hamnrangerbangården står i östra ändan i förbindelse med Olskrokens bangård och Sävenäs rangerbangård; vid mitten av hamnrangerbangården ansluter ett förbindelse-spår från Bergslagsbanans station. I västra ändan utgår spåret till hamnen, varjämte i denna ända även finnes möjlighet till omsättning av vagnar mellan hamnrangerbangården och driftbangården på statsbanestationen. Förutom passagespår äger hamnrangerbangården ett par långa ankomst- eller avgångsspår samt en spårgrupp för rangering bestående av ett tiotal spår. Bangården är så planerad, att en växelrygg i västra ändan kan anordnas, när rörelsen å bangården så kräver. Sammanlagda effektiva spårlängden å bangården är i runt tal 6.000 meter.

Då genom ombyggnaden all fraktgodstrafik förlagts till Bergslagsbanans station, lämnas här jämväl en kort redogörelse över de i anledning härav förändrade anordningarna vid Bergslagsbanans station.

Spårsystemets längsta spår äro numera de tre tågspåren med längder om respektive 780, 740 och 690 meter. Söder om tågspåren ligga spåren, som äro avsedda för riktning- och stationsrangering med utdragsspår utmed den äldre västkustbaneviadukten. Den nya frilastbangården är förlagd söder om ovannämnda rangerspår och är försedd med 1.577 meter spår utmed lastgata mot förut vid Bergslagsbanan 704 meter och vid statens järnvägar 516 meter eller sammanlagt 1.220 meter. Norr om tågspåren ligga godsexpeditionsbyggnaden och magasinerna för ankommande och avgående gods med tillhörande plattformar och spår-system. Expeditionsbyggnaden är uppförd av tegel på pålgrund och innehåller källare och två våningar. I bottenvåningen finnes allmänhetens rum med kassaexpeditionen för avgående gods på den ena och för ankommande gods på den andra sidan. Golvytan i expeditionslokalerna utgör 562 kvadratmeter. I källarvåningen äro förlagda skåp- och toaletter för



*Nya viadukten för Väst kust- och Boråsbanorna*

magasinspersonalen, pann- och kolrum, arkiv samt maskinrum för rörpost. Magasinet för ankommande gods, väster om expeditiönsbyggnaden, som till väsentlig del utgöres av Bergslagsbanans gamla godsmagasin, har en golvarea av 4.140 kvadratmeter mot förut vid Bergslagsbanan 2.098 kvadratmeter och vid statens järnvägar 1.328 kvadratmeter eller summa 3.426 kvadratmeter. Spårlängderna vid kajkant äro för ankommande godsmagasin 335 meter mot förut vid Bergslagsbanan 135 meter och vid statens järnvägar 233 meter eller summa 368 meter. Magasinet för avgående gods, som är helt nybyggt i tegel på betonggrund, förstärkt genom pålning, är försett med 19 st. inlämningsportar med en våg vid varje port, varav 17 vågar äro för en maximibelastning av 1.500 kilogram och 2 st. för 2.500 kilogram. Rörpost är anordnad mellan magasin och expeditiönsbyggnad. För underlättande av trafikanternas godsinslämning äro anordnade 4 st. traverser. Magasinet har en längd av 210 meter och en bredd av 13.0 meter. Den effektiva golvarean är 2.480 kvadratmeter mot förut vid Bergslagsbanan 2.044 kvadratmeter och vid statens järnvägar 1.260 kvadratmeter eller summa 3.304 kvadratmeter. Spårlängden vid kajkant är för avgående



magasinet 711 meter mot förut vid Bergslagsbanan 122 meter och vid statens järnvägar 578 meter eller summa 700 meter.

Nya viadukten, på vilken Väst kustbanans och jämväl Boråsbanans persontåg skola införas till Göteborgs personstation, tangerar den bergshöjd, på vilken Skansen Lejonet är belägen, och uppdelas på så sätt i en norra och en södra del. Norra viadukten, vars längd är 156 meter, har en överbyggnad av helvalsade balkar typ Dip. 70 i 15 spann. Södra viadukten har med 22 spann en längd av 309 meter och överbyggnaden består här av balkar typ Dip. 75 utom beträffande spannen över Västra stambanans spår och Gullbergsbrogatan, där huvudreglarna utgöras av nitade plåtbalkar. Landfästen och pelare äro utförda av betong. Närmast Skansberget äro för norra viadukten 2 och för södra viadukten 8 pelarfundament nedförda till fast botten. I övrigt vila pelarfundamenten på pålar burna av friktionen mot de lösa jordlagren, då de icke kunnat nedföras ända till fast botten. För hela viadukten har åtgått 1.250 pålar av 22 till 25 meters längd och 15 centimeters toppdiameter. Viadukterna ligga i sammanhängande kurvor med radier om 350, 305, 400 och 320 meter. Mellan Gullbergsbrogatan och stambanespåren ligga viadukten 115 meter horisontellt men sänker sig sedan åt båda håll med 12.5 ‰. Grunden under viaduktens tillfartsbankar är delvis förstärkt medelst pålning och tryckbankar.

Såsom alltid vid ombyggnad av anläggningar under drift hava även vid ombyggnaden av Göteborgs statsbanestation de skilda arbetena stått i sådant beroende av varandra, att grupper av dylika måst utföras successivt. Angående byggnadsarbetets gång må i korthet anföras följande.

Tämligen omedelbart efter 1927 års riksdagsbeslut sattes ombyggnadsarbetena i gång. Början gjordes med hamnrangerbangården i augusti 1927. Denna bangård kunde tagas i bruk i maj 1928, och härmed kunde man börja med ombyggnaden av nordöstra delen av gamla bangården under första halvåret 1928 för att sedan successivt fullfölja dess omgestaltning, så att de nya persontågspåren med tillhörande plattformar voro färdigställda i december 1929. Den nya viadukten för Väst kustbanan påbörjades i slutet av 1927 och blev färdig i april 1930. Den nya huvudverkstaden vid Fjällbo jämte den nya byggnaden för distriktets huvudförråd därstädes utfördes så, att de nya anläggningarna kunde tagas i bruk successivt under tiden november 1928—mars 1929. Därefter kunde rivning ske av de delar av gamla verkstadsanläggningen vid Nils Ericsonsgatan, som lågo hindrande i vägen för nya ilgodsbyggnaden med dess kajer och spår. Ilgodsbyggnaden kunde påbörjas i februari 1929, blev färdig och tagen i bruk i november samma år, varefter de gamla ilgodsbyggnaderna i bangårdens sydvästra hörn revos, och arbetet med paviljongen för nya resebyråerna igångsattes i januari 1930. Resebyrån kunde tagas i bruk i maj samma år. Arbetet med förändringarna i stationshuset och vänthallen börjades våren 1928 med uppförandet av den nya tullokalen och fortgingo sedan till färdigställandet i april 1930. Den nya byggnaden för stationsexpeditionen med mera kunde tagas under arbete i december 1928. Den blev fullbordad i slutet av 1929, varefter västra stationshusflygeln borttogs under början av år 1930. Ångcentralen och maskinavdelningens drifttjänstbyggnad i bangårdens norra del hava

byggts under tiden maj 1929—april 1930 respektive augusti 1929—februari 1930. Till sist må nämnas, att arbetena med växel- och signålsåkerhetsanläggningen bedrivits succesivt i mån som spår- och växelgrupper färdigstålts, under tiden maj 1929—april 1930.

Såväl ombyggnaden av Göteborgs statsbanestation som utförandet av verkstadsanläggningen vid Fjållbo har skett under Kungl. Jårnvågsstyrelsens överinseende till största delen i statsbanans egen regi. Betydande delar av anläggningarna, särskilt husbyggnaderna, hava dock utförts med anlitande av entreprenörer. För arbetenas ledning har funnits upprättad en särskild befålsorganisation, vilken förståtts av en arbetschef, betråffande den från den pågående bandriften fristående verkstadsanläggningen direkt underståll jårnvågsstyrelsen men i fråga om bangårdsombyggnaden under pågående drift underståll distriktschefen i Göteborg. Såsom arbetschefer hava fungerat under år 1926 dåvarande sektioningenjören vid statens jårnvågsbyggnader, numera distriktschefen å V distriktet majoren Gustaf Dahlbeck samt därefter under åren 1927—1929 dåvarande förste baningenjören numera distriktschefen vid III distriktet majoren Ragnar Schåltz. Från och med 1930 års början, då Schåltz tilltrått sitt distriktschefskap, har slutförandet av byggnadsarbetena varit uppdraget till t. f. sektioningenjören vid statens jårnvågsbyggnader Hugo Nilson.

Jårnvågsstyrelsens arkitekt Folke Zettervall har varit arkitekt för husbyggnaderna, och civilingenjören majoren Ernst Nilsson har svarat för det konstruktiva. Alla ritningar, med undantag för de å styrelsens banbyrå upprättade ritningarna för huvudverkstaden vid Fjållbo, hava utförts å arbetschefens expedition, vilken på grund av arbetschefens samtida uppgift att leda vissa byggnadsarbeten i huvudstaden varit förlagd till Stockholm. Såsom byråingenjör å arbetschefsexpeditionen har tjänstgjort byråingenjören å styrelsens byggnadsbyrå Gösta Engvall. Såsom konstruktörer hava varit anstållda för husbyggnaderna ritarna E. Anderberg och O. A. Limberg samt för Våstkustbaneviadukten, vissa svårare grundläggningar för husbyggnader med mera ingenjörerna S. Kasarnovsky och O. D. Zetterholm. Såsom sektioningenjörer hava tjänstgjort civilingenjörerna B. Hartman och H. Wahlström, den förre för de bantekniska arbetena, den senare för husbyggnadsarbetena. Bitrådande ingenjörer hos sektioningenjörerna hava varit J. Thoursie och H. Boberg. De elektriska anläggningarna hava stått under ledning av telegrafingenjören T. Berglund. Vid de bantekniska arbetena hava därjåmte tjänstgjort överbanmästaren A. E. Kron och förste schaktmästaren C. Widerström samt vid husbyggnadsarbetena verkmästaren P. A. Wennerberg och extra verkmästaren A. Tjårnberg. Bland förån för de större arbetslagen må nämnas K. G. Karlsson, L. F. Wester, J. H. Valund, K. E. Boman, J. Aug. Johansson, J. Alb. Johansson, K. F. Krohn, S. Haglund, V. Björkman, N. Niklasson och Otto Olsson samt J. E. Gustafsson och J. V. Adolfsson.

I och med den nu färdiga omgestaltningen av bangårdsförhållandena i Göteborg har den gamla tanken på centralisering av bangårdssystemet i Göteborg, som man diskuterat och förhandlat om i ett trettioårl år, förverkligats. Visserligen har det ej blivit den lösning av frågan, som intresserade parter en gång enade sig om vara den bästa, särskilt har det ur

driftteknisk synpunkt varit mindre lyckligt, att man måst uppgiva tanken på en genomgångsstation. De ekonomiska förhållandena hava lagt hinder i vägen för genomförandet av mera storartade planer. För anläggningskostnadernas nedbringande har man haft att så långt som möjligt reda sig med de redan bestående anläggningarna, förändrade och moderniserade. Det har visserligen visat sig, att de nu i första hand sålunda utförda nya anläggningarna blivit tilltagna i det knappaste laget för den särskilt på sista tiden mycket hastigt ökade trafiken, men med de kompletteringar, som enligt förefintligt utvecklingsschema äro möjliga och för övrigt redan delvis utförda eller under utförande, är det järnvägsstyrelsens förhoppning, att det skall komma att visa sig, att centraliseringstanken ändock blivit genomförd på ett lyckligt sätt. Järnvägsstyrelsen hoppas, att med de nya anordningarna, efter hand kompletterade i den mån trafikbehovet kräver, kunna i gott samarbete väl tjäna de enskilda järnvägsförvaltningar, vilkas banor nu ansluta till den nyskapade centralstationen, och samma förhoppning hyser styrelsen beträffande det man i första hand velat vinna med centraliseringen nämligen för den trafikerande allmänheten ökad bekvämlighet och tidsbesparing. Det skulle för järnvägsstyrelsen vara till en stor och stark tillfredsställelse, om Göteborgs stad som behållning också av eget arbete och egna ekonomiska uppostringar funne sig hava fått en centralbangård, som kan tillfredsställa rimliga krav på bekvämlighet och trevnad samt snabbhet och god effekt vid avvecklingen av trafiken å de viktigaste till staden anslutande järnvägarna.



*Utsikt från Redbergslid 1930*