



SÖDERTÄLJE

Stationen öppnades för allmän trafik den 1 december 1860. Staden hade år 1860 ett invånarantal av 1719 och år 1937 ett antal av 14458.

Den av Kungl. Maj:t år 1855 tillsatta järnvägskommittén föreslog, att fem stambanor skulle byggas däribland Västra stambanan, som tänktes dragen från Stockholm norr om Mälaren över Västerås till Köping, varifrån den skulle sammanfalla med den enskilda järnvägen Örebro—Köping till Svartå bruk, därifrån vidare över Falköping till Göteborg samt Östra stambanan, som skulle framgå från Stockholm över Södertälje, Katrineholm, Norrköping, Linköping och Mjölby till Göta ström å Södra stambanan. Kommitténs betänkande remitterades till överste Ericson för yttrande. Denne föreslog emellertid, att Västra stambanan skulle föras söder om Mälaren i stället för norr om denna sjö. Regeringen följde Ericsons förslag och efter mycket heta och hårda strider såväl i riksdagen som i pressen beslöt 1856—1858 års riksdag, att Västra stambanan skulle dragas från Stockholm söder om Mälaren över

Södertälje, Katrineholm och Falköping till Göteborg. I Ericsons ursprungliga förslag var banan förd över Fittja och Salem samt norr om Tumba pappersbruk igenom Södertälje stad med övergång av Södertälje kanal å ungefär den plats, där sedermera den s. k. Glasbergalinjen var föreslagen att korsa kanalen. Emellertid gjordes framställning av fullmäktige i riksgäldskontoret, att statens pappersbruk i Tumba skulle sättas i förbindelse med järnvägen, vilken framställning föranledde, att banan drogs, under protest från Södertälje, över Tumba och därifrån med korsning av kanalen söder om sjön Maren fram till Saltskog, där station anlades, då för tiden benämnd Södertälje övre — sedermera kallad Saltskog — vilken station genom ett bispår sattes i förbindelse med en station i staden, vilken station då benämndes Södertälje nedre, numera Södertälje Central.

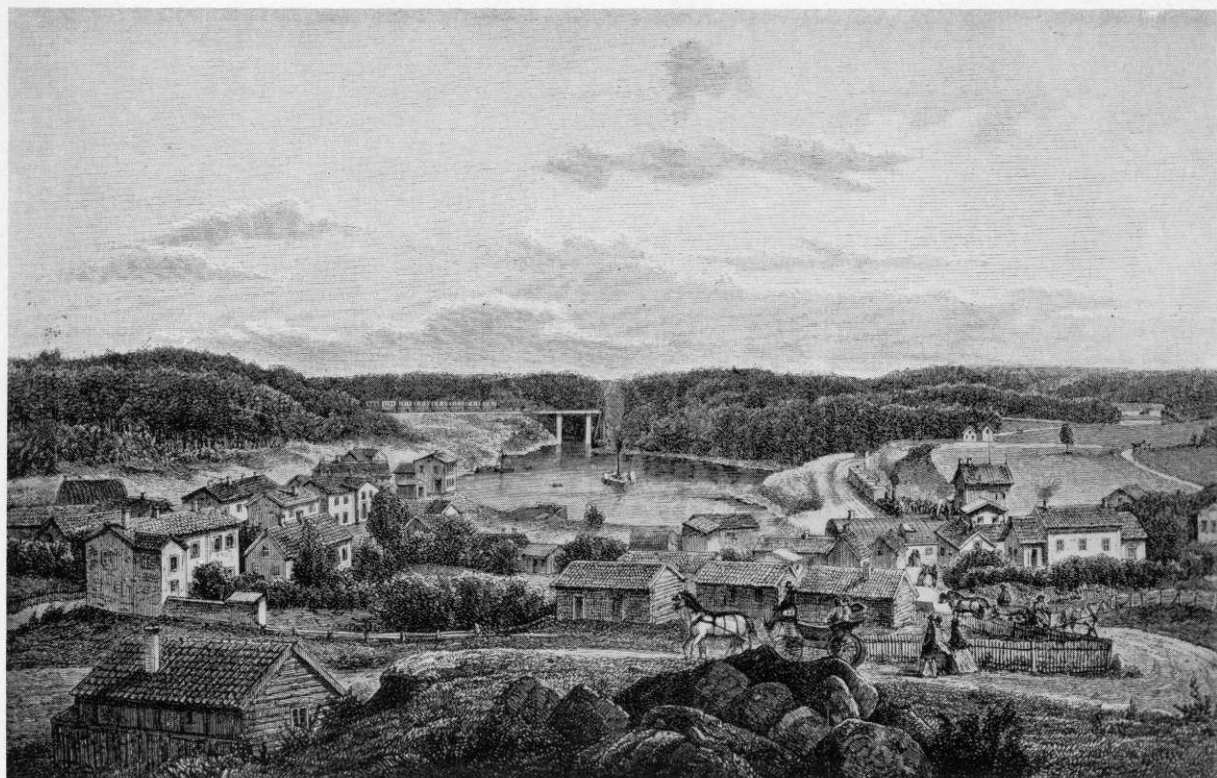
Arbetena å linjen Stockholm—Södertälje påbörjades omedelbart, sedan riksdagen fattat beslut i frågan och voro fullbordade år 1860, då nämnda linje den 1 december öppnades för allmän trafik.

Spårsystemet å Södertälje övre station utgjordes endast av huvudspåret och ett rundspår. Å bangården uppfördes ett stationshus av trä och ett vattentorn med fristående vattenkran. Vid Södertälje nedre station anlades förutom huvudspåret två rundspår, vilka samtliga stodo i förbindelse med varandra genom en vändskiva. Å bangården uppfördes ett stationshus av sten, ett mindre godsmagasin och ett lokomotivstall med plats för två lokomotiv.

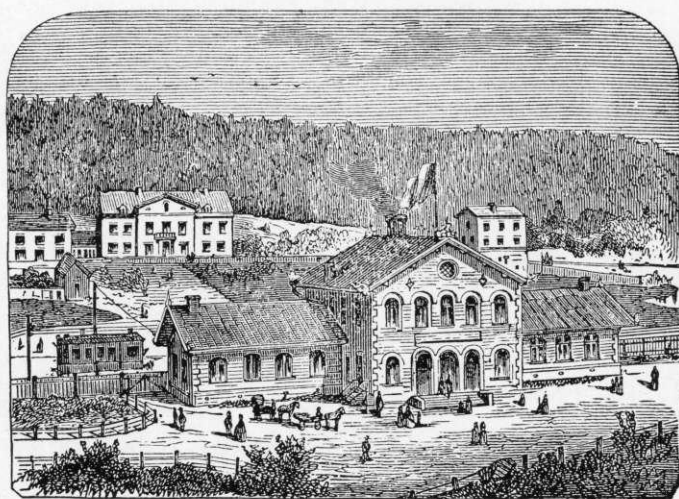
År 1885 byggdes ett nytt stationshus av sten å Saltskogs station och samtidigt utvidgades spårsystemet.

I slutet av 1880- och i början av 1890-talet verkställdes undersökningar för en järnväg mellan Eskilstuna och Södertälje, Norra Södermanlands järnväg. I koncessionsansökan för järnvägen föreslogs, att densamma skulle ansluta till statsbanan i Södertälje. Emellertid framhöll järnvägsstyrelsen i sitt yttrande över denna ansökan, att järnvägens indragande till staden skulle medföra den olägenheten, att stationen därstädes komme att ligga på endast 105 m från foten av en lång lutning 1:60, vilket skulle medföra svårigheter vid järnvägens trafikering. Styrelsen förordade i stället, att den enskilda banan skulle ansluta vid Saltskog, vilket även blev Kungl. Maj:ts beslut. Den nya järnvägen, som öppnades för allmän trafik år 1895, medförde vissa utvidgningar av både Saltskogs och Södertälje stationer, till vilken senare det den enskilda järnvägen tillhörande bispåret till Igelstaviken, Södertälje uthamn, anslöt. Norra Södermanlands järnväg inköptes sedermera år 1931 av staten.

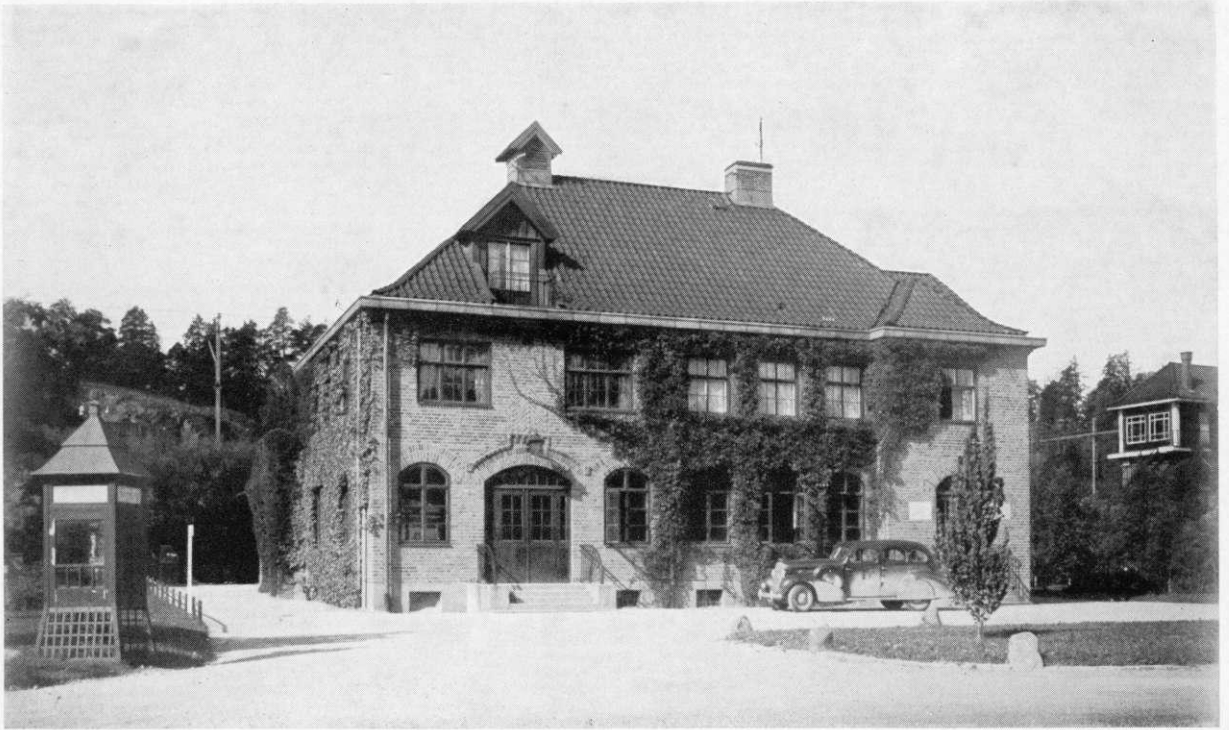
Av det ovanstående framgår, att två gånger hade det föreslagits, att Södertälje skulle få en järnväg dragen igenom staden, men båda gångerna utan resultat. År 1910 ifrågasattes för tredje gången, att en järnväg skulle föras genom samhället, men även denna gång utan påföljd. Vid sistnämnda års riksdag föreslog nämligen Kungl. Maj:t, att den då aktuella dubbelspårsanläggningen Rönninge—Södertälje skulle utföras efter den s. k. Glasbergalinjen, med vilket förslag avsågs, att dubbelspåret från trakten av Rönninge skulle föras över Dånsviken och Glasbergasjön fram till Södertälje kanal, vilken skulle korsas något norr om kanalslussen. Linjen skulle så hava fortsatts genom staden med ny station förlagd på de s. k. Ekenbergska gårderna, vilken station skulle ersätta de dåvarande stationerna i Södertälje och



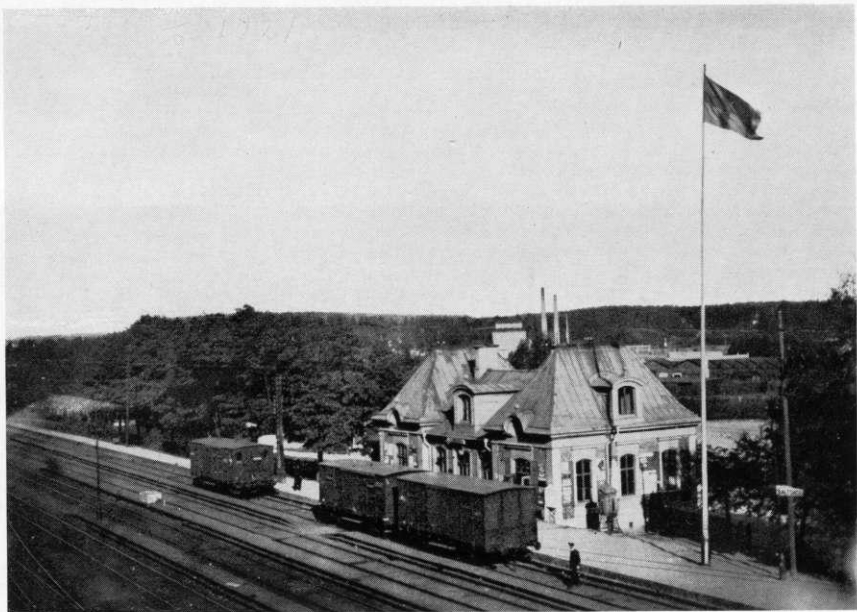
Södertälje på 1860-talet



Södertälje nedre stationshus år 1860



Södertälje Södra stationshus år 1937 mot stationsplan



Saltskogs stationshus år 1885



Södertälje Södra stationshus år 1937 från gaveln

Saltskog. Södertälje stad visade stort intresse för förslaget och erbjöd sig, ifall beslut om Glasbergalinjens utförande fattades vid 1910 års riksdag, att kostnadsfritt överlämna för järnvägen erforderlig staden tillhörig mark ävensom ett kontant belopp av 200.000 kr. för inlösen av annat behövt område. Riksdagen biföll propositionen efter mycket ingående debatter i båda kamrarna och beviljade för påbörjande av arbetena för år 1911 500.000 kr. med rätt för Kungl. Maj:t att redan under år 1910 förskottsvis utanordna 200.000 kr. Det synes emellertid ha vilat ett oblikt öde över Södertäljes strävanden att få järnväg dragen igenom staden. Vid 1911 års riksdag vidtogs nämligen den på sin tid mycket uppsseendeväckande åtgärden, att det under föregående år fattade beslutet upprevs genom bifall till en motion om verkställande av förnyade utredningar i fråga om linjesträckningen. Sedan dessa utredningar utförts genom en av Kungl. Maj:t tillsatt särskild kommission, beslöt 1912 års riksdag, att dubbelspåret skulle utföras enligt den s. k. Näslinjen, som icke är dragen genom staden. Enligt detta beslut slopades Saltskogs bangård och ersattes med en ny station förlagd å Näset och sedan benämnd Södertälje Södra. Till denna station indrogs också dåvarande Norra Södermanlands järnväg, varjämte den nya stationen genom ett bispår sattes i förbindelse dels med Södertälje dåvarande station, som utvidgades, dels med Södertälje uthamn.



Södertälje Centrala stationshus år 1937 mot banan



Södertälje Centrala stationshus år 1937 mot stationsplan

Å Södertälje Södra station hava utförts sex tågspår, av vilka två äro avsedda för trafiken mellan Stockholm och Järna, två för lokaltåg mellan Stockholm och Södertälje, ett för pendeltåg till och från Södertälje samt ett för tågen till och från Eskilstuna. Mellan spåren hava anlagts tre st. mellanplattformar, vilka stå i förbindelse med stationshuset medelst gångtunnel. För godstågen hava anordnats två spår samt erforderliga ränger och uppställningsspår. För vagnväxlingar har bangården försetts med utdragsspår i båda ändar. Förbindelsespåret till uthamnen har förts under huvudspåren och spåret till Eskilstuna. I norra ändan av bangården har anordnats en mindre godsbangård med godsmagasin, lastkaj och frilastspår. Å bangården har uppförts ett stationshus och i närheten av detsamma sex bostadshus. I bangårdens södra ända har förlagts omformarstation för elektrifieringen och ett bostadshus för omformarstationens personal. Huvudspåren och spåret till Eskilstuna hava medelst vägport förts över landsvägen till Södertälje.

Spårsystemet å Södertälje Central har efter hand väsentligt utvidgats. För persontågen hava utlagts tre spår med två mellanplattformar samt två passagespår för rundgång av lokomotiven. Nytt stationshus, förlagt mitt för ändan av plattformsspåren, har uppförts år 1918, ävensom ett nytt godsmagasin å ungefär samma plats, där det förutvarande var beläget. I det gamla stationshuset har i undre våningen inretts godsexpedition och i den övre överliggningsrum. Landsvägsbron över bangården har förlängts. Spårsystemet för godstrafiken har betydligt utökats. Två lastspår med lastkajer och ett frilastspår hava anordnats söder om nämnda landsvägsbro. För vagnrangeringar har utlagts ett spårknippe jämte stickspår. Nytt lokomotivstall med plats för fyra lokomotiv har byggts i bangårdens södra ända. Stationerna elektrifierades år 1926.



Södertälje år 1937