

UPPSALA



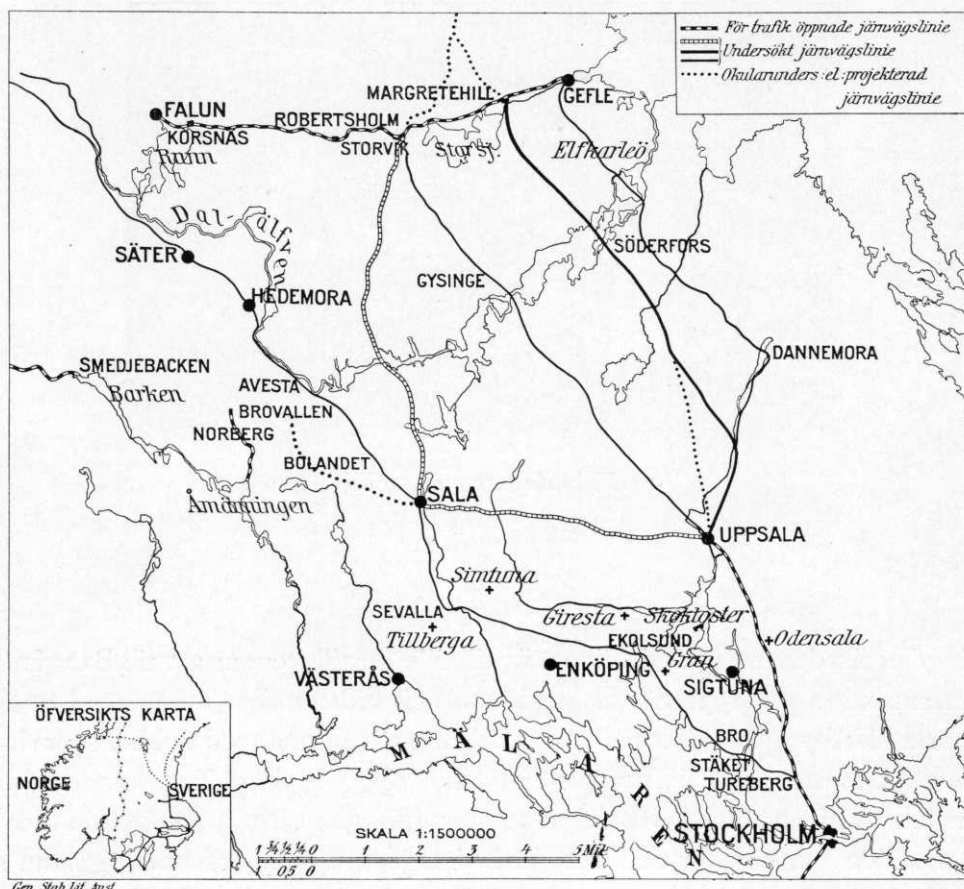
UPPSALA

Stationen öppnades för allmän trafik den 20 september 1866. Staden hade år 1865 ett invånarantal av 10247 och år 1937 ett antal av 35212.

Frågan om Norra stambanans sträckning och den därmed mycket nära sammanhängande frågan om järnvägsförbindelsen mellan Uppsala och Stockholm vann först efter mycket ingående utredningar och efter många stridigheter mellan olika intressen sin lösning.

Den första utstakningen av Norra stambanan, som företogs år 1847 av greve A. E. von Rosen och den engelska ingenjören sir John Rennie, de svenska järnvägsingenjörernas föregångare, hade gjorts mellan Stockholm och Uppsala öster om Sigtunafjärden. Sedan konung Oskar enligt Rosens utsago emellertid »nästan befallt» honom att lägga Västra stambanan över Stäket, fullföljdes tillsviðare ej undersökningarna av denna förstnämnda sträckning.

Vid behandling av hithörande ärenden av 1855 års järnvägskommitté, ansågs dock alltför Norra stambanans förande öster om Sigtunafjärden såsom den i och för sig fördelakti-



Karta över undersökta järnvägslinjer för Norra stambanans fortsättning

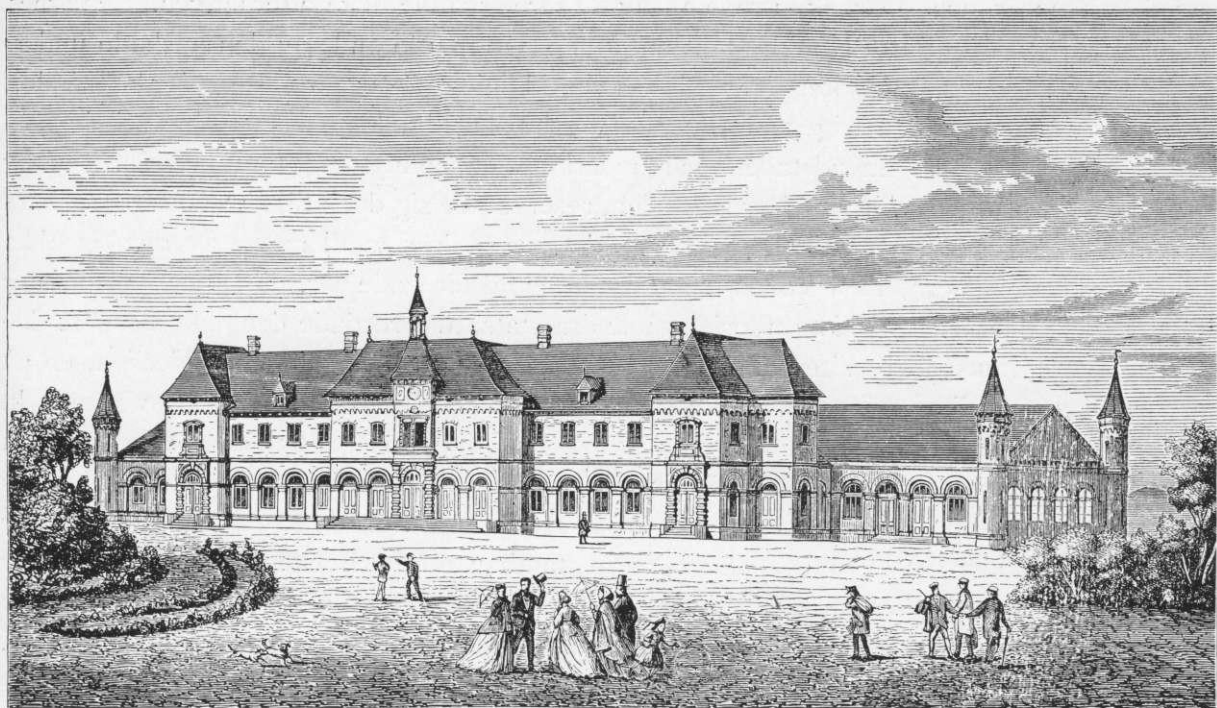
I Uppsala följde man givetvis med stort intresse debatterna om, hur stadens järnvägsförbindelse med Stockholm skulle ordnas. Under åren 1849–1862 företogs laga skifte därstädes och i samband härmed upprättades av kommissionslantmätaren greve H. A. Taube år 1857 »Plan till Utvidgning af Upsala stad». Till denna plan hade Taube bifogat ett yttande vidkommande järnvägsfrågan, vilket måste anses vittna om ett enastående förutseende och en märkvärdig kunnighet vidkommande planerande för järnväg, särskilt med tanke på att, när det avgavs, järnvägsbyggandet i vårt land pågått endast ett fåtal år. Taube skriver bl. a. följande: »Då efter all anledning en Jernbana förr eller sednare kommer att vid Upsala framlöpa, bör mark så för Jernbanan som för Bangården afsättas. Så har för Bangården afsatts följande mark — (här angivas ägofigurer och areal). Denna trackt har till Bangård ansetts mest lämplig, dels för dess närbelägenhet till hamnen, dit en bibana från Bangården äfven blifvit utlagd samt dels för dess högländare läge. Att lägga Bangården nere vid hamnen är ej lämpligt, emedan om Jernbanan utsträckes norrut och det sålunda blefve en genomgående bana radien till densamma blefve för kort vid utlöpnigen från Bangården. Skulle Bangården behöfva utsträckas



Vaksalagatan år 1866

mera på längden än den nu utlagd bliven, är tillfälle dertill genom att till Bangården utlägga af kvarteren nr:is 32 och 33. Såväl Jernbanan och bibanan äro utlagda till 80 fots bredd; som på Upsala slättbyggd kan anses vara tillräckligt för bana med dubbel spårvidd.» Vidare anför Taube, att tomter intill järnvägen ej böra bebyggas, då eldfara kunde uppstå genom gnistor från lokomotiven, utan böra dessa tomter utläggas till trädgårdar med lövträd. Den av Taube avsedda marken för dels bangård, dels järnvägens sträckning genom staden och dels hamnspår hade en areal av sammanlagt 20 tunnland 19,9 kappland.

För åstadkommande av en järnväg mellan Stockholm och Uppsala öster om Sigtunafjärden hade år 1859 bildats ett bolag, som nämnda år ingick till Kungl. Maj:t med hemställan om proposition till Rikets då församlade ständer om erhållande av statens räntegaranti å det för banans byggande erforderliga kapitalet. Då någon sådan proposition ej avgavs, väcktes av greve Taube hos Ridderskapet och Adeln en motion i frågan. Denna motion blev emellertid av riksdagen avslagen. År 1862 gjorde bolaget ny framställning till Kungl. Maj:t om avlåtande av proposition till 1862—1863 års riksdag i och för banans anläggning av staten. I motsatt fall anhöll bolaget, som numera övertygat sig om banans goda finansiella utsikter, om koncession å järnvägens utförande. Vidare meddelade bolaget — om banan byggdes av staten med sträckning öster om Sigtunafjärden — att som bidrag till expropriationskostnaderna ett belopp tecknats å 115.358 rdr 25 öre, därav utav Uppsala stad 100.000 rdr, varjämte icke blott Uppsala stad förbundit sig att av stadens mark kostnadsfritt upplåta ovan berörda 20 tunnland 19,9 kappland, vilket område beräknats hava ett värde av 138.588 rdr, utan ock att flere enskilda jordägare erbjudit sig att utan ersättning avstå dem tillhörig för bananläggningen erforderlig mark. Staten komme härigenom att icke behöva vidkännas några markkostnader för järnvägens framdragande. Till slut anhöll bolaget för undanrödjande av all osäkerhet rörande de olika sträckningarnas inbördes företräden om föranstaltande av



Uppsala stationshus år 1866



Uppsala stationshus år 1866

förnyad sakkunnig och opartisk utredning av de föreliggande olika alternativen. I enlighet med denna begäran tillsatte Kungl. Maj:t en kommitté för utförande av den önskade undersökningen. Kommitténs majoritet förordade emellertid linjen *väster* om Sigtunafjärden särskilt med hänsyn till att man härigenom skulle bättre kunna tillgodose Västmanlands behov av järnvägsförbindelse med huvudstaden och underlätta en anknnytning till Västerås. Två av kommitténs medlemmar, däribland ordföranden, reserverade sig dock till förmån för den östra linjen. Då frågan sedermera förekom i statsrådet, voro dess medlemmar av mycket olika meningar. Civilministern, med vilken tre andra statsråd förenade sig, tillstyrkte linjen öster om Sigtunafjärden. Krigsministern och två andra statsråd förordade den västra linjen. De tre återstående konseljledamöterna ansågo två banor genom Uppland erforderliga, en på vardera sidan om Sigtunafjärden. Konungens beslut utföll till förmån för den västra s. k. Sevallalinjen och i enlighet härmed avläts proposition till 1862–1863 års riksdag. Sedan statsutskottet begärt ytterligare undersökningar, framkom en medellinje mellan de båda huvudsträckningarna, vilken dock förkastades, och de fyra stånden enade sig slutligen först efter mycket livliga strider om ett utförande av Norra stambanan från Stockholm till Uppsala *öster* om Sigtunafjärden. Man skulle ju kunna tro, att genom detta beslut frågan, om Uppsala skulle ligga vid den genomgående huvudlinjen norrut och ej vid en sidobana, vore slutgiltigt avgjord, men så visade sig ej alls vara fallet. Vid 1870 års riksdag, då det gällde att besluta om fortsättandet av stambanan norrut, förelågo nämligen förutom ett otal underalternativ tvenne huvudalternativ, det ena från Uppsala över Sala till Storvik, det andra från Tureberg över Sevala och Sala till Storvik. Av dessa erhöll det sistnämnda regeringens förord. Nu uppblössade på



Uppsala Norra stationshus år 1937



Uppsala Centrals stationshus år 1937 mot banan



Uppsala Centrals stationshus år 1937 mot stationsplan



Uppsala Östra stationshus år 1937

nytt striden om de olika sträckningarna och med ökad häftighet. Statsutskottets majoritet förordade linjen från Uppsala över Sala till Storvik. I första kammaren antogs utskottets förslag med 70 röster mot 44, i andra kammaren däremot erhöll Sevallalinjen 97 röster mot 87. I den gemensamma voteringen segrade emellertid första kammarens beslut med 169 röster mot 133 och härigenom blev således bestämt, att Uppsala skulle ligga vid den genomgående huvudbanan norrut.

Arbetena å sträckan Stockholm—Uppsala påbörjades i december 1863 och bedrevos så att denna bandel kunde öppnas för allmän trafik den 20 december 1866, vilket skedde med stor högtidlighet i närvaro av konungen, drottningen m. fl.

Å bangården, som förlades å det för ändamålet av staden skänkta området, uppfördes ett stationshus med en med detsamma sammanbyggd banhall, inrymmande tre spår, ett gods- magasin och ett lokomotivstall. Det av Taube ifrågasatta hamnspåret kom först till utförande år 1878 och då helt på stadens bekostnad. Trafiken å den nyöppnade linjen skötes genom tre tåg i vardera riktningen om dagen. Tågresa tog en tid av omkring två och en halv timme.

År 1873 öppnades bandelen Uppsala—Heby för allmän trafik, vilket dock medförde mycket ringa utbyggnad av bangården. Likaså var förhållandet genom tillkomsten år 1874 av järn-

vägen Uppsala—Margretheshill — sedermera benämnd Uppsala—Gävle järnväg, vilken år 1933 inköptes av staten. År 1874 utfördes endast förutom utläggning av ytterligare ett spår, en tillbyggnad av godsmagasinet och ett särskilt lokomotivstall för den enskilda banan. Mera omfattande arbeten å bangården tillkommo år 1876, då den smalspåriga Uppsala—Lenna banan indrogs dit. Förutom vissa anläggningar för den enskilda banan, såsom spår, stationshus och lokomotivstall, anlades intill smalspåren ett omlastningsspår med rundspår stående i förbindelse med övriga spår å bangården dels genom ett förbindelsepår i bangårdens norra ända, dels genom en vagnvändskiva, som genom ett särskilt spår var förbunden med statens järnvägars lokomotivstalls vändskiva. Det för den smalspåriga järnvägens införande å bangården ävensom för omlastningsspåren erforderliga markområdet anskaffades på nämnda järnvägs bekostnad. Det av riksdagen beslutade dubbelspåret mellan Järva och Uppsala, som infördes å bangården år 1908, föranledde även en del utvidgningar av spårsystemet därstädes. År 1912 anslöt ytterligare en enskild järnväg till Uppsala, nämligen Uppsala—Enköpings järnväg, även nu inlöst av staten genom anläggning av en föreningsstation — Uppsala Norra — belägen vid Luthagen omkring 2 km norr om statsbanestationen. Från föreningsstationen infördes den enskilda banans tåg på statsbanans spår till huvudbangården. Vid Uppsala Norra anlades förutom för driften av den enskilda banan erforderliga spår ett mindre stationshus och ett lokomotivstall.

Allt eftersom trafiken ökades å Uppsala station, visade det sig emellertid nödvändigt att företaga en utvidgning av densamma och att i samband härmed vidtaga sådana åtgärder, att den av gaturörelsen mycket starkt trafikerade Vaksalagatan bleve mera oberörd av växlings-



Uppsala år 1937

rörelser å bangården. Med anledning härav utfördes under åren 1909–1913 en omfattande ombyggnad. Anordningarna å den ombyggda personstationen äro tilltagna så rikligt, att en mycket stark persontrafik kan tillgodoses. Tåg kunna inkomma t. ex. från Stockholm och Krylbo samtidigt som tåg stå färdiga att avgå såväl till dessa platser som till Enköping och Gävle. Plattformerna, som äro sex m breda, utgöra till antalet fyra, en stamplattform, två mellanplattformar och en tungplattform. Tillträdet till plattformerna sker genom övergångar i spårens plan.

Den nya godsbangården, som förlagts till samma plats som den förutvarande, har betydligt utvidgats. Det gamla godsmagasinet har rivits och ett nytt sådant med en vid detsamma norra ända förlagd byggnad, den senare med fasad åt Roslagsgatan, har utförts. I bottenvåningen av den sistnämnda äro expeditionslokaler inrymda och i dess övre våning överliggningss, dag- och duschrum. 350 m lastkaj med tillhörande spår har utbyggts, varigenom is, och urlastning av det längsta förekommande militärtåg kan äga rum. Sex frilastspår med en sammanlagd längd av 820 m hava utlagts.

Söder om Strandbodgatan, som genom vägport förts under spåren, har rangerbangård förlagts å de s. k. Hovstallsängarna. Å denna bangård finnas dessutom särskilda spår för uppställning av ankommande och avgående godståg samt personvagnar.

Å Hovstallsängarna har även en ny lokomotivstation anordnats, varest lokomotivstall med plats för 12 lokomotiv, en mindre reparationsverkstad, ett vagnrevisionsskjul och ett manskapshus uppförts.

Sedan år 1913 har spårsystemet å bangården, som numera benämnas Uppsala Central, undergått mycket obetydliga ändringar. Endast rangerbangården har något utvidgats genom förlängning av vissa spår.

Stationshuset har till- och ombyggts flera gånger. År 1889 förlängdes byggnaden genom tillökningar i båda ändarna och erhöles härigenom i ena ändan matsals- och kökslokaler samt i den andra utrymme för telegrafexpedition. En ytterligare förlängning av huset, likaledes i båda ändarna, verkställdes år 1918 och gjordes i samband härmed en ganska genomgående omändring av bottenvåningen. Slutligen har nedre våningen i stationshuset under åren 1934–1935 ånyo omgestaltats främst i rationaliseringssyfte för att ernå bättre och arbetsbesparande förhållanden för trafiktjänsten. För beredande av bättre plats för resgods- och ilgodsavdelningen har en utvidgning på bredden mot bangården ägt rum genom uppsättande av glasväggar. Under åren 1934–1935 har även ett nytt stationshus med fasad mot Roslagsgatan uppförts för den smalspåriga banan.

Bangården elektrifierades år 1934.