

Nr 48.

Av herr **Ekman, Carl Gustaf**, med anledning av *Kungl. Maj:ts förslag om beviljande av 5,480,000 kronor för utförandet av vissa förändringar med avseende på Stockholms bangårdsanläggningar.*

Av den statsverkspropositionen bilagda redogörelsen framgår, att något definitivt förslag till ordnande av Stockholms bangårdsfråga ännu icke föreligger. Men departementschefen anmäler sin avsikt att snarast möjligt föreslå Kungl. Maj:t de ytterligare åtgärder, som äro av nöden för åvägabringandet av en definitiv plan.

Med en tydlig och allt erkännande värd uppfattning om det betydelsefulla däri, att för närvarande icke fatta något avgörande, som vore ägnat att binda händerna med avseende på det slutliga beslutet i bangårdsfrågan har statsrådet och chefen för civildepartementet därför vidtagit en högst avsevärd förenkling och reduktion beträffande det av järnvägsstyrelsen i november 1912 och oktober 1913 framlagda förslaget i fråga om Norra godsstationen, ledande till en minskning av 520,000 kronor på det av järnvägsstyrelsen begärda anslaget.

Vid en närmare granskning av den förebragta motiveringen till de föreslagna förändringarna vid Central- och Norra stationen vill det emellertid synas, som om reduktionen skulle både kunna och böra göras ännu mera betydande.

Först och främst synes det vara tvivel underkastat, huruvida det är nödvändigt och riktigt, att i och för nödig utvidgning av de norra godsmagasinen slopa den nuvarande dyrbara och stabila expeditionsbyggnaden. Ifall man, såsom av järnvägsstyrelsen även föreslås, verkställer en förflyttning av de norra banornas förbi Norra stationen ledande huvudspår något närmare Klaraviken — vilket

förutsätter slopandet av en större eller mindre del av de därstädes belägna uppställningsspåren för tomma personvagnar — så synes det otvivelaktigt, att en mycket avsevärd utvidgning av de nuvarande godsmagasinen skulle kunna verkställas utan någon så genomgripande omgestaltning, som statsverkspropositionens förslag även i dess reducerade form förutsätter. Företoges den avsedda utvidgningen på detta sätt, så skulle icke endast expeditionsbyggnaden kunna bibehållas utan även utvidgningen av godsmagasinen kunna företagas för en avsevärt mindre kostnad, än statsverkspropositionen ifrågasätter.

Obestridligt torde vara, att hur man än må tänka sig den definitiva gestaltningen av Stockholms bangårdsfråga, så skulle en dylik förenkling beträffande det närmast föreliggande utvidgningsbehovet vid Norra stationen under nuvarande förhållanden komma statsverkets budget synnerligen väl till pass.

Men det är icke endast med avseende på godsstationen, som en förenkling av det nu föreliggande provisoriska bangårdsförslaget synes kunna sättas i fråga.

Vid 1909 års Riksdag antogs järnvägsstyrelsens förslag om förläggande, i samband med dubbelspårsbyggnaden mellan Tomtebodas och Järva järnvägsstationer, av en så kallad driftbangård (avseende uppställningsspår för tomma personvagnar) norr om Hagalund. Då detta beslut fattades, skedde det under den förutsättningen — såsom framgår av Kungl. Maj:ts proposition nr 97 den 5 mars 1909 och bestyrkes av järnvägsstyrelsens yttrande i dess underdåniga skrivelse av november 1912 — att nämnda läge för driftbangården skulle vara fullt lämpligt och ändamålsenligt även för det fall, att i enlighet med 1901 års bangårdskommittés förslag samtliga banor skulle komma att inledas till Centralstationen norrifrån. Detta innebär, att ett läge av uppställningsspåren för tomma personvagnar vid driftbangården norr om Hagalund fullt ut låter sig förenas med de drifttekniska kraven likasåväl för norra stambanan och Västeråsbanan som för västra stambanan.

Vid sådant förhållande synes det anmärkningsvärt och egenomligt, att så vittgående föranstaltningar i det nu föreliggande förslaget blivit träffade för att vid Centralstationen åstadkomma ersättning för de uppställningsspår för tomma persontåg, vilka måst slopas till följd av utvidgningen och förändringen av Norra stationen samt av Centralstationens perronganläggningar. Driftbangården norr

om Hagalund synes hittills endast ofullständigt vara tagen i bruk, och om så skulle erfordras, kan densamma med lätthet ytterligare utvidgas. Man sluppe därigenom ifrån *såväl* den ifrågasatta förlängningen av viadukten över järnvägsspåren vid Kungsgatan *som* *ock* den rasing av åtskilliga byggnader söder om Kungsgatan och väster om spårsystemet, vilka byggnader för närvarande delvis ha användning för statsbanans egna behov, såsom till lokaler för baningenjörsexpedition m. m. Utökningen av Kungsgatsviadukten är enligt 1910 års bangårdsförslag beräknad till 166,000 kronor.

Undertecknad förbiser ingalunda, att ett fullständigare förflyttande av uppställningsspåren för tomma personvagnar till driftbangården norr om Hagalund torde komma att ställa ytterligare krav på det förbindelsespår mellan Centralstationen och driftbangården, som är avsett för de tomma persontågens framförande mellan dessa platser. Men förbättrandet av denna förbindelse blir helt visst underlättad genom den mera förenklade plan till norra godsstationens provisoriska utvidgning, som ovan blivit skisserad, ity att förskjutningen av de norra banornas huvudspår åt Klaraviken till på grund av sagda anordning icke torde behöva ske till fullt ut samma grad som enligt det statsverkspropositionen åtföljande förslaget. På sträckan norr om Tomteboda kan förbindelsen till driftbangården dessutom underlättas genom aktgivande på förefintligheten av det gamla, nu övergivna spårsläget för norra stambanan förbi Hagalund, till vilket spår en del av norra stambanans trafik torde kunna överflyttas från det nuvarande tunnelspåret under Hagalunds samhälle.

Med anledning av vad som i motiveringen till statsverkspropositionen anföres angående trafikförhållanden såsom det säges oavvisliga krav på en omedelbar provisorisk utvidgning av anläggningarna vid Stockholms Central- och Norra station synes följande vara att bemärka, såsom givande en åskådlig uppfattning av sakläget.

Med avseende på godstrafiken bekräftas å sidan 152 i bihanget till statsverkspropositionen den av Dagens Nyheter redan den 28 november 1912 först framställda uppgiften, att någon i järnvägsstatistiken påvisbar ökning av stycke godstrafiken sedan år 1906 ingalunda ägt rum. Visserligen ha godsexpeditionernas antal ökats med 15 à 19 procent, men även om man i likhet med järnvägsstyrelsen verkligen skulle antaga, att detta vore ett riktigare mått på trafikstegringen än statistikens godssiffror — vilka emellertid ej heller i fråga om Västeråsbanan undergått någon ökning — så torde nämnda

procentiska tillväxt dock icke kunna anses så betydande, att den samma i och för sig vore tillräcklig för att förklara de ökade svårigheterna vid Norra stationen. Från personalens sida har en förklaring avgivits, som i nyssnämnda tidningsuppsats återgives på följande sätt:

»Dagens Nyheter har hört sig för hos personer, som äro väl inne i godsets behandling och de inre förhållandena vid Norra station. De uppgåvo, att det ägde sin riktighet, att expeditionerna vid stationen nu äro mera tidsödande och för allmänheten mera besvärliga att komma till rätta med än för några år sedan. Detta berodde dock icke på utrymmesförhållandena. Saken är, att den personal som i vissa fall användes är mindre van och inövad i sin uppgift nu än förr. Det är numera vanligt, att man vid extraordinär brådska skaffar sig reservmanskaper genom att hänvända sig till arbetsförmedlingen, då reservmanskaper inom järnvägen saknas. De personer, som på detta sätt tillfälligtvis anskaffas, känna varken till de för tjänsten oundgängliga manipulationerna eller äga någon som helst kännedom i järnvägsgeografien och läget av landets tusentals stationer. Detta är emellertid nödvändigt för godsets sortering och placering såväl inom godsmagasinet som i järnvägsvagnarna. De nykomna måste ha handledning och tvingas genom omständigheterna till oupphörliga förfrågningar hos järnvägens egen personal, vilket hindrar denna i dess arbete. Det är således icke nog med att den på detta sätt anskaffade personalen för egen del saknar förutsättningar för eget effektivt arbete, utan den verkar även till hinder för den arbetsvana personalen

Det förefaller alltså som det mångomtalade indragningssystemet vid stationerna även haft sin inverkan på förhållandena vid Norra godsstation, åtminstone såtillvida, att den medfört en kvalitetsförändring i fråga om personalen till det sämre. Antalet använd personal har däremot i det hela icke väsentligt gått ned. År 1906 användes i medeltal per dag 279 man och år 1911 261 man.»

Att mycket står att vinna med en förändrad och förenklad organisation av arbetet inom stationen bekräftas genom en tidningsintervju i Nya Dagligt Allehanda för den 16 september 1913 med expeditionsföreståndaren för ankommande gods, herr J. Tidstedt. Denne hade utgått ifrån, att några större förhoppningar på att i en nära framtid få några tillbyggnader knappast funnes, och att därför nödvändiga förbättringar måste skaffas på annat sätt. Tillämpningen

av de sålunda införda nya organisationsmetoderna skulle ha visat god påföljd. Ända till 140 vagnar om dagen hade anlänt till själva det ankommande godsmagasinet för att lossas, och detta hade kunnat gå för sig.

Å andra sidan framgår av redogörelsen i statsverkspropositionens bilaga å sidan 150 att under oktober månad 1912 trafikstockning uppstått, så att 59 till 84 vagnar fått stå över från en dag till en annan, innan de kunnat lossas. Detta var emellertid före den av herr Tidstedt införda organisationsförändringen. Det vill också förefalla, som om svårigheterna under motsvarande oktoberperiod 1913 varit mindre påfallande.

Med avseende på persontrafiken angives i statsverkspropositionens bilaga å sidan 148 en tablå över dennas tillväxt vid Centralstationen under 10-årsperioden 1903—1912. Därvidlag är att märka, att i siffrorna för tågantalet å västra stambanan enligt verkställd undersökning även ingå de godståg, som å västra stambanan passerat Centralstationen.

Ett utväljande av tvenne jämförelseår, exempelvis åren 1908 och 1912, är särdeles upplysande.

Enligt nyssnämnda tablå utgjorde för västra stambanan tågantalet 56 stycken per dag under år 1908 och icke mindre än 104 stycken per dag under år 1912.

Tågen per dag under 1908 fördela sig enligt särskild undersökning på följande sätt:

Södergående fjärrtåg (till platser å statsbanan bortom Södertälje).....	30 stycken
Södertäljetåg.....	8 »
Älvsjötåg.....	4 »
Gods- (extra) tåg.....	14 »
Summa	56 stycken

Tågen per dag under 1912 fördela sig på analogt sätt sålunda:

Södergående fjärrtåg.....	26 stycken
Södertäljetåg.....	16 »
Älvsjötåg.....	44 »
Gods- (extra) tåg.....	18 »
Summa	104 stycken

Dessa båda tablåer utvisa, att medan fjärrtrafikens och gods- trafikens tågantal i stort sett är oförändrat — och för personfjärr- trafikens räkning rent av utvisar en tillbakagång — så är det lokal- trafiken på Södertälje, *men framför allt på Älvsjö*, som kommit i åtnjutande av den betydande stegringen i tågantal.

Denna rätt förbluffande omständighet kan med rätta ge anled- ning till åtskilliga reflexioner.

Det är nämligen tydligt, att det är i första hand lokaltrafiken och i synnerhet den del av denna, vilken skulle kunna betecknas såsom ren *närtrafik*, som i särskild grad tager statsbanan och Cen- tralstationens anläggningar i anspråk, framtvingande sådana utvidg- ningar, vilka av järnvägsstyrelsen föreslagits i fråga om perrongspår och perronganläggningar vid Centralen.

Älvsjö station är numera belägen inom Stockholms kommun. Oavsett detta förhållande är det emellertid obestriddigt, att den ökade bosättningen vid och den på grund därav så väsentligt ökade per- sontrafiken på Älvsjö är en följd av svårigheten för Stockholms befolkning att på närmare håll, och oberoende av statsbanan, ernå billiga byggnadsplatser.

Även om man skulle bortse från kostnaden för den ganska genomgripande utvidgning av Centralstationen, som på grund härav nu blivit föreslagen, lär det vara otvivelaktigt, att nödvändigheten för statsbanan att uppamma och ombesörja denna närtrafik — eller rättare sagt *stadstrafik* — är för staten en synnerligen dålig affär redan med avseende på möjligheten att få driftkostnaderna för tågen betäckta genom de av denna trafik inflytande inkomsterna. Mot- svarande erfarenhet föreligger i tydligaste mån och rikligaste grad även från utlandet, och enligt vad det uppgivits lär man inom den fungerande kungl. taxekommittén ha med avseende på närtrafiken invid Stockholm kommit till alldeles särskilt nedslående resultat.

Dessa sakförhållanden synas till fullo ådagalägga betydelsen och nödvändigheten därav, att från Stockholms stads sida sådana föranstaltningar träffas, att huvudstadens befolkning beredes lättare möjligheter till billiga och sunda bostäder även på andra håll än utefter statsbanan — nämligen i första hand inom den egentliga stadens planlagda område men i varje fall utefter kommunikations- leder, bättre än en huvudbana ägnade att på ett ekonomiskt sätt kunna handhava denna speciella art av trafik, för vilken huvud-

banorna enligt överallt vunnen och sålunda allmängiltig erfarenhet ingalunda väl lämpa sig.

Med denna sålunda demonstrerade erfarenhet och åskådning såsom utgångspunkt synes det vara lätt nog att fatta betydelsen av en av de många betydelsefulla sidorna i det förslag till bangårdsfrågans definitiva lösning, som brukat benämnas »det direkta högbaneförslaget» eller det så kallade Carlssonska förslaget, kombinerande de erforderliga nya broarna över Riddarfjärden och Årstaviken med gatubroar och förutsättande en direkt gatuled genaste vägen fram till kommunens stora disponibla markområden inom västra Södermalm och söder om Årstaviken, vilken bro- och gatuled med direkta spårvägslinjer komme att förbinda stadens huvud del med vidsträckta, för huvudstadens allmänhet väl lämpade bostättningsområden. Sättande huvudstadens kommunalförvaltning i stånd att härigenom utöva ett stort och avgörande inflytande på spörsmål, som för en växande storstad äger den största betydelse, skulle statsbanan då komma att för framtiden bli mindre betungad med för densamma jämförelsevis främmande trafikuppgifter, vilka eljest med naturnödvändighet måste pressa sig på statsbanan, ifall inga andra naturligare avlopp för desamma föranstaltas.

I statsverkspropositionen framläggas rätt ingående de smärre invändningar, som man från olika håll sökt göra gällande gentemot detta direkta högbaneförslag, vilka invändningar till god del ha sin grund däri, att förslaget icke blivit så ingående undersökt och prövat, som detsamma synes förtjäna. Däremot synas fördelarna — exempelvis med avseende därpå, att förslaget skulle möjliggöra en *fast* järnvägsbro över Riddarfjärden i stället för den jämförelsevis låga och till följd därav rörliga bro, som det officiella så kallade 1910 års förslag företer — icke hava blivit fullt ut i samma grad framhållna. Denna anmärkning är dock givetvis av mindre betydelse, enär av propositionen tydligt framgår, att avsikten är att vid den i utsikt ställda ytterligare prövningen taga högbaneförslaget i vederbörligt beaktande.

Egendomligt torde det förvisso få anses vara, att detta förslag, vilket icke kunnat ådagaläggas erbjuda några oöverkomliga svårigheter vare sig i tekniskt eller finansiellt hänseende, icke tilldragit sig ett mera ingående beaktande av Stockholms kommunalförvaltning än som hittills yppat sig. Svårigheten för var och en att fullt

inse och fatta förslaget's innebörd och räckvidd torde härtill ha medverkat. Men medverkat har även, att statens myndigheter, som haft frågans utredande om hand, hittills icke låtit sig angeläget vara att ingående utreda och klarlägga detsamma. Detta är emellertid en uraktlåtenhet, som Kungl. Majts nuvarande regering, vilken först nyligen fått detta ärende till direkt handläggning, såsom med tillfredsställelse kan konstateras, uppenbarligen icke har för avsikt att låta komma sig till last.

Då emellertid — såsom redan exemplet beträffande Älvsjötrafiken och orsaken till dess för statsbanan tyngande stegring ådagalägger — vad som från Stockholms stads sida underlåtes eller verkställes vis à vis stadsförvaltningens egna samhällsuppgifter utövar ett stort och genomgripande inflytande på föranstaltningar, som från statens järnvägars sida måste träffas, så torde man med rätta kunna även finna det i hög grad egendomligt, att Stockholms stad rest sådana svårigheter i vägen gentemot rimliga avtal för den provisoriska utvidgningens åstadkommande, som av statsverkspropositionen kan avläsas. Under sådana förhållanden är det givetvis ävenledes en fördel att kunna inskränka nu närmast ifrågasatta provisoriska utvidgningar vid Stockholms Central- och Norra station till sådana dimensioner, att något föregripande i det avtal, som mellan staten och staden måste träffas, sedan ett acceptabelt definitivt förslag till hela frågans ordnande omsider må föreligga utarbetat, icke behöver befaras. Den utväg, som statsrådet och chefen för civildepartementet själv härvidlag antyder, nämligen att eventuellt förflytta magasinerna för avgående stycke gods till Norrtulls station, torde endast i yttersta nödfall böra tillgripas.

Som en ytterligare kritik gentemot det föreliggande förslaget synes kunna ifrågasättas, att detsamma lämpligen borde ha upptagit den tankegång, först framställd av järnvägsstyrelsens tidigare expert på detta område, dr Gleim i Hamburg, nämligen att lokal- och närtrafikstågen, i stället för att såväl norrifrån som söderifrån stanna vid Centralstationen såsom slutpunkt, borde ombesörjas efter en enhetlig plan, möjliggörande att under lämpliga omständigheter ett söderifrån kommande dylikt tåg fortsatte norrut å norra stambanan eller Västeråsbanan och tvärtom. Genom denna art av så kallad pendlande tågrörelse skulle behovet av uppställningsspår för tomma persontåg vid såväl Centralstationen som vid driftbangården norr

om Hagalund givetvis kunna väsentligen minskas, utan olägenhet för trafikens behöriga skötsel, samtidigt som onyttig tomgång mellan Centralen och driftbangården i största möjliga mån undvekes. Om det i huvudsak skulle komma att inträffa, att väsentligen endast de olika banornas fjärrtåg som regel skulle behöva expedieras från driftbangården norr om Hagalund, så torde det inses, att därigenom en betydlig lättnad skulle komma att inträffa. — Av norra stambanans 47 persontåg per dag (år 1912) torde cirka 35 utgöra lokaltåg, och av Västeråsbanans 68 tåg per dag torde icke mindre än cirka 50 à 52 utgöra lokaltåg. Av västra stambanans 104 tåg utgöra, såsom ovan visats, lokaltågen icke mindre än 60 stycken och de personförande fjärrtågen endast 26 stycken.

En synnerligen viktig och betänklig anmärkning, som lär kunna riktas mot hela den nu föreliggande planen, har avseende på de föreslagna markköpen mellan Norra stationen och Karlberg. Förslaget av 1910, som uppges vara följt, upptager exempelvis i östra delen av Rörstrand endast 6 spår. Förslaget av år 1901, som också uppges passa för de föreslagna inköpen, upptager vid samma plats 7 spår, vilka efter driftbangårdens förflyttande till norr om Hagalund från den av 1901 års bangårdskommitté föreslagna platsen vid Klaraviken helt visst måste utökas till 8 stycken. Uppgiften, att de föreslagna markköpen skulle passa till såväl 1901 som 1910 års förslag kan sålunda icke godtagas. Det så kallade Stafingska förslaget är såsom bekant i detta hänseende jämnställt med 1901 års förslag. Ett markköp, företaget efter den ena eller andra planen, måste leda till högst betydande differenser i kostnadshänseende. Detsamma vore även fallet, ifall markköpet tills vidare skulle inskränkas till framförandet av de 4 à 5 stycken spår mellan Norra stationen och Tomteboda, som nu närmast anses erforderliga.

Med hänvisning till här sålunda framlagda motivering samt med förmälan, att jag torde bli i tillfälle att med ritning närmare precisera här skisserade ändringsförslag, får undertecknad därför hemställa,

att det begärda anslaget av 5,480,000 kronor för utförandet av *vissa förändringar av spårsystemet i Stockholm jämte därmed sammanhängande arbeten* endast måtte beviljas till den omfattning, som må

visa sig betingad, *dels* av norra godsstationens utvidgning under förutsättning av den nuvarande expeditionsbyggnadens bibehållande, *dels* av endast sådan utvidgning av det till Centralstationen hörande spårsystemet, som är möjlig utan Kungsgatsviaduktens ytterligare ombyggande.

Stockholm den 26 januari 1914.

Carl Ekman.
