

N:o 180.

Af herr **G. O. Wallenberg**, *i anledning af Kongl. Maj:ts proposition angående provisoriska anordningar vid Stockholms centralstation m. m.*

Då vid 1862—1863 års riksmöte frågan om anläggandet af den nuvarande centralstationen jemte sammanbindningsbana förelåg, hade detta beslut föregåtts af en uttömmande flerårig utredning, hvori icke allenast komitéer deltog utan äfven pressen och allmänheten.

Alla syntes vara eniga om, att de då under anläggning varande jernvägarne skulle i väsentlig mån gagna exporten af varor från det inre af landet öfver hamnarne, och man ser af protokollen och betänkandena många uttalanden om vigten af att tillse, att jernvägsvagnarne, innehållande gods, skulle kunna föras ända ner till lastkajerna vid sjön.

Friherre Ericson, för hvilken sakkunskap både regering och riksdag då böjde sig, betonade kraftigt de nyss nämnda synpunkterna. Han gaf åt denna sin mening uttryck i en broschyr, innehållande ett föredrag i de la Croix' salong den 21 mars 1863. På en karta, som medföljer denna broschyr, har friherre Ericson åskådliggjort sin måhända till och med nog långt gående uppfattning i nyss nämnda hänseende genom att å densamma utdraga godsspar till Riddarholmshamnen, Munkbron, Kornhamnstorg, Jernvågen, Stadsgården, Skeppsbron, Blasieholmshamnen (öfver en bro från Logården till Museum), Skeppsholmen, Kastellholmen och Nybrohamnen. Dessutom angifver han i sitt nyss nämnda föredrag, att

ett jernvägsspår från Centralstationen vid Klara sjö borde framdragas till Ångqvarn och vidare framåt Kungsholmen.

Det är otvifvelaktigt, att alla dessa intill sjön ledande godsspår voro ett uttryck för det åskådningssätt, som på den tiden gjorde sig gällande, angående vaxelverkan emellan kommunikationsleder till lands och till sjös. Af alla dessa förslag kom emellertid endast det till Stadsgården och Skeppsbron (delvis) att förverkligas. Friherre Ericson afträdde nemligen från skådeplatsen och hans efterträdare, den ene efter den andre, hafva sedermera åt dessa synpunkter icke egnat någon uppmärksamhet.

Om jernvägsspårens framdragande till lastkajerna synas emellertid, såsom nyss nämnts, alla parter då hafva varit eniga. Meningsskiljaktighet uppkom deremot i en fråga, som för dagen är åtminstone i *det* afseendet af ännu större intresse, att dess motiv icke äro så djupt försänkta i glömskans haf som de ofvan antydda motiven till jernvägsspårens utsträckande till lastkajerna.

Hufvudstriden rörde sig nemligen om den från ett motparti uttalade farhågan, hurusom, genom ett anläggande af Centralstationen vid Klara sjö, så stora olägenheter skulle uppkomma för *gatutrafiken mellan tvänne stadsdelar* och för *sjötrafiken*, att dessa skulle motväga, ja till och med öfverstiga de fördelar, som kunde uppkomma dels genom ett sammanbindande af jernvägsnäten norr och söder om Stockholm och dels genom ernåendet af en gemensam, centralt belägen personstation. Det var Leyonancker, som förde motsidans talan.

Denna ville förlägga en kombinerad person- och godsstation i Stadsgården och leda den under söder sprängda tunneln i en kurva ostvart till denna station; och *en annan*, likaledes kombinerad person- och godsstation i Humlegården med bispår till Nybroviken, som i sammanhang dermed delvis skulle utfyllas.

Då man nu, långt efteråt, ser på dessa förslag, torde vid en jämförelse otvifvelaktigt företräde gifvas åt friherre Ericsons förslag, om än dervid måste bemärkas, att olägenheterna så väl för sjötrafiken som särskildt för gatutrafiken emellan Norrmalm och Kungsholmen blifvit vida större, än friherre Ericson på sin tid ville medgifva. Det är nemligen påtagligt, att, ehuru den nära parallelt med nuvarande områden för Centralstationen och Norra stationen liggande Klara sjö i sig sjelf äfven utgör ett hinder för samfärdseln mellan de begge nämnda stadsdelarne, detta hinder kan öfvervinnas och är i sjelfva verket öfvervunnet genom broar *i gatornas plan*, under det att de för ett stationsområdes korsande medelst

en viadukt (Kungsholmsviadukten) eller medelst en försänkt passage, två backar måste uppstå, hvilka blifva högeligen hinderliga för särskildt varu-
trafiken mellan stadsdelarne.

Men friherre Ericsons förslag blef, märk väl, i *sin helhet* aldrig realiseradt. Det blef ej utfördt just i det hänseende, i hvilket det var mest karakteristiskt, nemligen i hvad det afsåg att åvägabringa en beqväm *förbindelse emellan jernvägsnätet och sjötrafiken*. Af de två stora hufvudmotiven för sammanbindningsbanans tillkomst uppfyldes blott det, att denna skulle utgöra en förbindelse emellan bansträckorna norr och söder om Stockholm. Det andra stora hufvudmotivet blef genom omständigheternas makt alldeles förfeladt.

Gent emot motståndarnes argument, olägenheten för sjöfarten och olägenheten för gatutrafiken emellan Norrmalm och Kungsholmen, kunde friherre Ericson rädda sitt förslag genom tekniska hjälpmedel.

Han påvisade, att manövern för ett mindre fartyg före slussningen från Mälaren till Saltsjön skulle blifva underlättad genom den långa flottbron, hvilken kunde användas till förtöjningsplats i stället för att fartygen förr behöfde ankra i afvaktan på att blifva slussade. Och i detta sitt påstående hade friherre Ericson otvifvalaktigt rätt.

Mot invändningarna, som grundade sig på olägenheten för gatutrafiken emellan Norrmalm och Kungsholmen, anförde friherre Ericson, att denna, som då för tiden var jemförelsevis minimal, emedan Kungsholmen var så obetydligt bebyggd, skulle tillräckligt tillgodoses genom en vägundergång vid Nya Kungsholmsbrogatan och, om så erfordrades, en liknande äfven vid Gamla Kungsholmsbrogatan.

I det hela taget synes emellertid denna angelägenhet af honom hafva bagatelliserats, hvilket för oss, som numera kunna öfverskåda de följder, dylika anordningar kunna ådraga ett samhälle, är af stort intresse vid behandling af en fråga för dagen, den om anläggandet af *en godsstation vid Norrtull*.

Frågan är, sådan hon nu föreligger, iklädd en synnerligen enkel drägt. Den affärdas i all korthet; den betecknas såsom en gifven länk i hvarje förslag till lösning af bangårdsfrågan, och det belopp, som derför begäres, är enligt nu gängse föreställningssätt på intet vis afsevärdt. I förbigående kan vara af intresse att erinra om, att hela kostnaden för ordnandet af bangård och sammanbindningsbana för Stockholm, belöpte sig, enligt friherre Ericsons beräkning år 1862—1863 till allenast 3,070,000 riksdaler. I denna summa inbegreps då så väl tunneln under söder och broarne

öfver Riddarfjärden och Norrström som anläggningen af Centralstationen och godsspår intill Gamla Kungsholmsbrogatan. Statsutskottet bestyrker ock detta i sitt utlåtande n:o 87 till Riksdagen. Och lika intressant är, att i detta sammanhang erinra om, att den tidens kostnadsförslag så väl höllo streck, att de beräknade kostnaderna icke öfverskredos i större mån än att regeringen på grund af *förändrad* och *betydligt utvecklad* plan för stationshuset år 1869 begärde och erhöll ytterligare 600,000 riksdaler.

Den nu föreliggande planen för påbörjandet af en godsstation vid Nortull är emellertid *af lika vigtig innebörd*, som den plan, hvilken vid riksmötet 1862—63 antogs, beträffande anläggningen af Centralstationen med ty åtföljande godsstation vid Norra Bantorget, hvilken ledt till för den nuvarande generationen kända olägenheter och för den kommande sannolikt till oerhörda kostnader.

Den eger fullständig *likhet med sin föregångare* i det hänseendet, att den kommer att från hvarandra komplett afskilja tvenne stora stadsområden, nemligen Vasastaden från den blifvande stadsdelen utanför och norr om Vasastaden. Denna synpunkt är för Riksdagen och statsverket så mycket vigtigare att beakta, som den i fråga varande marken, hvarpå en ny stadsdel inom icke så lång tid utan tvifvel kommer att uppstå, i det väsentligaste *tillhör staten*, i hvars intresse det således måste ligga, att en utveckling åt detta håll icke varder förhindrad eller försvårad utan snarare på allt sätt befrämjas.

Med den då utdömda Södra stationen eger det nya stationsområdet dessutom det gemensamt att ligga i en oländig terräng, hvartill backiga gator komma att leda.

Det vore ett stort förbiseende med de olägenheter för ögonen, som uppkommit för gatutrafiken emellan Norrmalm och Kungsholmen, och som numera äro klarare och obestriddigare än någonsin, att omfatta ett beslut, som tillskapar en alldeles liknande situation i en framtid, hvilken *måhända* ligger ett halft århundrade härefter, men mycket väl kan inträda redan efter ett par decennier.

Det vore *oklokt att lägga en barrier emellan en nuvarande och en blifvande stadsdel*, och det måste derjemte anses, att det vittnar om endast ringa affärsblick, att från *statens* sida ifrågasätta sådant, då det yttre af dessa områden, som nu har ett jemförelsevis ringa värde, i tidernas lopp, *om den ifrågavarande barrieren icke får komma till stånd*, kan åt statskassan förskaffa en inkomst af både 50 och 100 millioner kronor.

Deremot finnes emellan det föreliggande förslaget och dess föregångare följande afsevärda *olikheter*:

- att det nya förslaget varit föremål för liten eller ingen utredning;
- att det knappast i något afseende fyller krafvet på ett underlättande af förbindelsen emellan land och sjö;
- att det blir jemförelsevis dyrbart; och slutligen
- att profilen för bangården och dit ledande spår icke är tillfredsställande.

Innan jag går vidare, är jag nödsakad att lemna en kort beskrifning på terrängen vid och omkring den föreslagna godsstationen.

Vasastaden ligger såsom bekant på en i det närmaste jemn plåtå, som höjer sig öfver Norrmalm. I nära nog samma plan som denna plåtå skulle den nya godsstationen anläggas alldeles på norra gränsen af stadens nuvarande område. Den norr derom belägna trakten utgör en fortsättning af Vasastadens höjdpåtå och har ungefär samma medelhöjd som denna. I den närmaste trakten förefinnas visserligen flera höjder, bestående af berg, men till dels äfven af grusåsar, hvilka senare kunna fränses, emedan de såsom Brunkebergsåsen småningom torde komma att försvinna. Till den nu ifrågavarande trakten leder endast vägen förbi Haga i öster. I vester går stambanan.

Den föreslagna godsstationen vid Nortull ligger, såsom nyss nämnts, i samma plan som den redan reglerade Vasastaden. Det område norr derom, hvars höjdförhållanden icke böra förbises, kommer äfven att ligga i ungefär samma plan. Kommunikationen emellan stadens nuvarande delar och detta område skulle således icke kunna försiggå annat än å Norrtullsgatan och Hagavägen. Stationen skulle således oomtvistligen komma att verka såsom en barrier, hvilken skulle förhindra eller åtminstone mycket försvåra hvarje stadens tillväxt åt detta håll.

Då härtill lägges, att banans profil emellan Karlberg och Albano utvisar, att tillträdet till den föreslagna godsstationens område endast kan ske förmedelst en lutning af 1 : 100, en lutning som anses vara maximum af det tillåtliga på statens banor å *öppen linie*, men naturligtvis är alldeles förkastlig inom stationsområden eller i deras omedelbara närhet, så synes det böra ifrågasättas, huruvida icke *denna omständighet ensam* vore tillräckligt skäl för ett förkastande af det föreliggande förslaget. Att ute på linierna en lutning af 1 : 100 ofta icke kan undgås, föranleder betydligt ökade driftkostnader, men att der undvika dem skulle föranleda allt för höga anläggningskostnader. På ett helt annat sätt ställa sig

emellertid lutningsförhållandena inom ett stationsområde. Der kan det *ur ingen synpunkt försvaras* att vidhålla en så förkastlig profil som den föreliggande och det jemförelsevis ringa offer, som för ett val af annan, lämpligare terräng skulle behöfva bringas, bör ovilkorligen gifva god ränta så väl genom minskade driftkostnader som genom säkrare och beqvämare anordningar.

Det rätta vore enligt mitt förmenande att *alldeles öfvergifva planen att här anlägga en godsstation*. Man borde genom denna terräng endast framdraga ett dubbelspår och detta så försänt, att endast en obetydlig eller helst ingen förhöjning af deröfver ledande gatubroar behöfde företagas. Då kunde de nu intill detta område utmynnande gatorna, Vanadisvägen, Norrbackagatan, Torsgatan, Upsalagatan, Sigtunagatan, Helsingegatan, Dalagatan, Vestmannagatan och Uplandsgatan alla utdragas in på det yttre området och således möjliggöra dennas raska utveckling till en ny stadsdel.

Kan det vara rimligt, att ställa så till, att *9 stora gator i en nyanlagd stadsdel skulle behöfva blifva återvändsgränder?* Kan det vara rimligt, att vi, som i dag hafva för våra ögon alla de olägenheter, som uppstått derigenom, att gatutrafiken emellan Norrmalm och Kungsholmen blifvit afbruten af jernvägen, med detta för ögonen nu skulle fastslå en plan, hvaröfver våra efterkommande obetingadt skulle hafva rätt att uttala den strängaste förkastelsedom? Och denna förkastelsedom vore både befogad och måste träffa en hvar, som i ett sådant beslut deltagar, i mycket högre grad än tillvitelsen mot de män, som äro orsaken till olägenheterna för gatutrafiken emellan Norrmalm och Kungsholmen. De hade icke samma erfarenhet om följderna af ett begånget fel, som nu föreligger, och de hade dessutom icke uppfattning om, *hvilken orimlig utveckling jernvägarne och trafik i allmänhet kunna taga*. Senaste tider borde hafva ådagalagt, att man i dylikt hänseende icke kan vara nog försiktig och framsynt.

Ett förslag kan innehålla sådana tekniska brister, att ensamt dessa borde föranleda dess fall. Mig synas bristerna hos det nu föreliggande förslaget vara så stora, att det aldrig borde komma till utförande. Ty den invändningen, att någonstädes måste dock godsstationen förläggas, har icke tillräcklig bärkraft för att uppväga de nyss angifna olägenheterna. En dylik invändning har dessutom i och för sig sjelf icke bärkraft nog, ty, innebär krafvet på stationen vid Nortull dels att erhålla en undanställningsplats för godsvagnar och dels att få en godsstation i detta ords egentliga bemärkelse, så erinras med afseende på det förra, att ett utvid-

gande af stationsområdet vid Tomtebodas skulle fylla detta behof, och med afseende på det senare lär väl få lof att medgifvas, att en godsstation, så belägen att man endast kan nå densamma genom att framföra de tunga lassen öfver ganska obehärliga backar, icke på något sätt närmar sig idealet.

I detta hänseende är ett yttrande af Stockholms stadsfullmäktiges beredningsutskott 1863, rörande södra stationen, af intresse att erinras sig. Derom säges:

»Bangårdens läge är ofördelaktigt för en godsstation, enär ankommande och afgående varor betungas med dryga transportkostnader, helst Södermalms oländiga beskaffenhet, försvårar forslingen af tunga effekter».

I samma anledning anför beredningsutskottet äfven något annat, som likaledes är tillämpligt på den ifrågasatta godsstationen vid Norrtull, nemligen:

»Största och viktigaste olägenheten är dock, att jernvägen icke står i omedelbar förbindelse med hamnplats vid Saltsjön eller Mälaren.»

Jag har nyss sökt att åskådliggöra, hvilka vidtgående följder en felaktig plan eller profil å en jernvägs- eller stationsanläggning kan medföra för ett stadssamhälle, och att dylika fel böra utgöra tillräckliga motiv för ett förkastande af planen. Det är Stockholms stad, som med afseende på de olägenheter, som uppkommit genom Centralstationens förläggande till Klara sjö, ådragits försvårade kommunikationer emellan stadsdelarne Norrmalm och Kungsholmen. Vid det tillfället uppkommo olägenheter ensamt för staden. Men i nu föreliggande fall uppkomma dylika icke allenast för staden utan äfven för *staten*, emedan denna sistnämnda eger de områden, till hvilka stadens utveckling så småningom skulle kunna försiggå. Genom dessa områdens afstängande från stadsplanen komme äfven för *staten* att uppstå betydliga förluster.

Ett förkastande af det nu föreliggande förslaget är emellertid så mycket mera befogadt, som, enligt hvad mig synes, här föreligger en möjlighet att finna en bättre plats för en godsstation i ungefär samma trakt, nemligen utmed *östra stranden af Brunnsviken*, sträckande sig från Albano och ända ut till Älkistan eller, om hinder härför möter, åtminstone till

Bergianska trädgården. Denna mark tillhör staten. Dess höjdförhållanden äro ur den synpunkt, som här ofvan vid flera tillfällen framhållits, de allra bästa, ty här kunna spåren läggas i hamnplanet.

Hufvudrigtningen på en här anlagd station komme att blifva *längs med* stadens blifvande utveckling, en egenskap, som, med hänsyn till hvad ofvan anförts icke nog kan uppskattas.

Till området leder enligt den fastställda stadsplanen förbi Albano den stora aveny, som i sig upptager de tre stora pulsådorrorna Valhallavägen, Birger Jarlsgatan och Roslagsgatan, alla utan besvärande sluttningar; och i allmänhet kan man säga, att en godsstation å detta område ligger *icke längre bort* än den föreslagna vid Norrtull.

Men härtill kommer ännu en omständighet, som erfarenheten borde föranleda oss att beakta, nemligen att *grunden, som utgör grus är den för hamn- och spåranläggningar bästa möjliga*. Man kan då förutsätta, att dessa eljest så dyrbara arbeten borde kunna utföras till *minsta möjliga kostnad*. Anläggningarna vid Värtahamnen hafva lärt oss, hvilka stora kostnader man kan ådraga sig, när en anläggning skall utföras på dåligt underlag. Denna trakts svåra bottenförhållanden hafva förorsakat oerhörda kostnader för Stockholms stad och utgöra utan tvifvel en af de främsta anledningarna dertill, att man alltid med en viss motvilja behandlar frågan om dessa anläggningars fullföljande eller utvidgande.

Men med ett dylikt förläggande af godsstationen till östra stranden af Brunnsviken följer naturligtvis, att sundet vid Ålkistan måste vidgas, ett arbete, som i jemförelse med de fördelar, som kunde uppnås, icke borde verka afskräckande. Enligt hvad jag inhemtat, är vattendjupet i Brunnsviken tillräckligt för icke allt för stora fartyg.

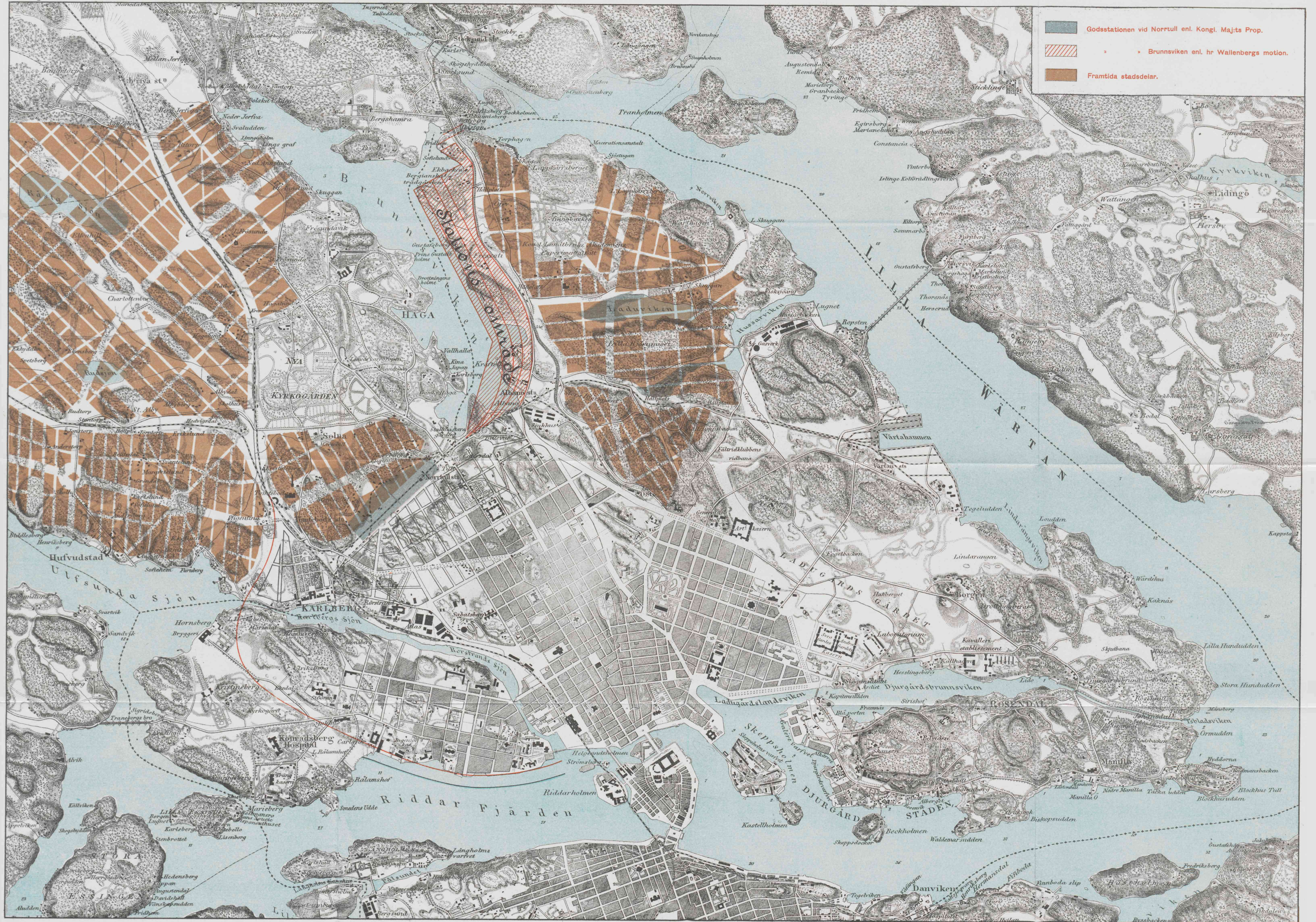
Kastar man en blick på bifogad karta, hvarå angifvits de nya stora stadsdelar, som i framtiden komma att uppstå, sträckande sig förbi Haga, Hagalund och Rudsjön samt ned åt Ulfsundasjön å ena sidan och åt andra sidan utåt Ladugårdsgärdet, Skuggan och Experimentalfältet, så kan man väl knappast tänka sig ett bättre och centralare läge för en godsstation än den nu angifna, *som ligger midt emellan dessa två blifvande stora stadsdelar samt derjemte vid en vik af Saltsjön, hvilken kommer att utgöra en pulsåder för dessa stadsdelars lif och rörelse*.

Alla Europas större städer skulle med mycket höga siffror värdesätta en hamn- och bangårdsanläggning af denna säreget fördelaktiga beskaffenhet.

Med anledning af hvad jag haft äran anföra, hemställes:

att Riksdagen måtte, med afslag å Kongl. Maj:ts proposition, angående åtskilliga anläggningar inom Stockholms bangårdsområde, *i hvad den afser påbörjandet af en godsbangård vid Norrtull*, i skrifvelse till Kongl. Maj:t anhålla, att Kongl. Maj:t täcktes tillse, att, vid uppgörandet af förslag till nya godsstationer i Stockholm, dessa, så vidt möjligt är, måtte komma i omedelbar förbindelse med lastkajerna vid Saltsjön eller Mälaren.

G. O. Wallenberg.



Godsstationen vid Norrtull enl. Kongl. Maj:ts Prop.
 Brunnsviken enl. hr Wallenbergs motion.
 Framtida stadsdelar.

Skala 1:20000