

Nr 168.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående uppförande av ett bangårdspostkontor i Stockholm; given Stockholms slott den 14 mars 1924.

Kungl. Maj:t vill härmed, under återopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för denna dag, föreslå riksdagen bifalla det förslag, om vars avlåtande till riksdagen föredragande departementschefen hemställt.

Under Hans Maj:ts
Min allernådigste Konungs och Herres frånvaro:

GUSTAF ADOLF.

Sven Lübeck.

Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten i statsrådet å Stockholms slott den 14 mars 1924.

Närvarande:

Statsministern TRYGGER, ministern för utrikes ärendena friherre MARKS VON WÜRTEMBERG, statsråden MALM, EKEBERG, BESKOW, MALMROTH, HASSELROT, STRIDSBERG, LÜBECK, CLASON, WOHLIN, PETERSSON.

Departementschefen, statsrådet Lübeck, anför:

Vid anmälan för Kungl. Maj:t i samband med avlåtande av statsverkspropositionen till innevarande års riksdag av generalpoststyrelsens skrivelse den 28 augusti 1923 med förslag ifråga om anslag till utgifter för kapitalökning beträffande postverket för budgetåret 1924—1925 omnämnde jag, att generalpoststyrelsen, bland annat, framlagt förslag om uppförande av en byggnad för ett s. k. bangårdspostkontor i Stockholm. Enär emellertid den ytterligare utredning, som i detta ärende befunnits erforderlig, icke ännu hunnit slutföras, ansågs frågan icke för det dåvarande kunna underställas riksdagens prövning.

Bihang till riksdagens protokoll 1924. 1 saml. 130 häft. (Nr 168.)

Ehuru slutgiltig utredning i frågan av vissa orsaker ännu icke föreligger, har jag emellertid, på skäl, som skola i det följande närmare angivas, ansett mig böra ånyo anmäla ärendet för avlåtande av proposition till riksdagen.

Då spörsmålet angående uppförande av ett bangårdspostkontor i Stockholm nära sammanhänger med frågan om utförande av vissa ombyggnadsarbeten inom centralposthuset därstädes, torde här till en början i korthet få redogöras för vad i sistnämnda fråga förekommit.

1914 års tidigare riksdag beviljade ett anslag av 960,000 kronor för uppförande av en tillbyggnad å den då ännu icke för centralpostkontoret disponerade delen av postverkets tomt inom kvarteret Riddaren i Stockholm samt för vidtagande i sammanhang därmed av vissa förändringar i den nuvarande posthusbyggnaden i samma kvarter. Därefter anvisade 1916 års riksdag för genomförande av vissa ändringar i planen för ifrågavarande byggnadsarbete ett anslag av 50,000 kronor. Med berörda till- och ombyggnad avsågs, att centralpostkontorets paket- och tidningsavdelningar skulle erhålla nya, rymliga lokaler i tillbyggnaden, varjämte tidningsavdelningen skulle behålla en del av sina dåvarande rum, medan avgående avdelningen med korsbands-expeditionen och ankommande avdelningen med brevbärarexpeditionen skulle vinna ökat utrymme dels genom övertagande av de bortflyttande avdelningarnas lokaler, dels ock genom vissa ombyggnadsarbeten å posthuset.

I enlighet med planen togs tillbyggnaden år 1917 i anspråk av paket- och tidningsavdelningarna. Kostnaderna för *tillbyggnaden* uppgingo till 785,269 kronor 26 öre, vadan för *ombyggnaden* återstodo omkring 225,000 kronor. Då emellertid enligt förnyade kostnadsberäkningar beloppet visade sig otillräckligt för detta arbetes fullföljande, hemställde generalpoststyrelsen i skrivelse den 25 oktober 1918 om ytterligare 300,000 kronor för ändamålet, och anvisade riksdagen härav för år 1920 100,000 kronor.

De kostnadsberäkningar, som lågo till grund för besluten om berörda ombyggnadsarbeten, avsågo överbyggande av södra delen av posthusgården närmast Vasagatan samt därav förorsakade ändringsarbeten inom den *ankommande* avdelningen i syfte att bereda utrymme för den länge önskade centraliseringen av brevbäringen inom Stockholm. Då emellertid den växande rörelsen inom den *avgående* avdelningen gjorde behovet av större och mera sammanhängande utrymmen inom denna avdelnings lokaler alltmera trängande, hemställde generalpoststyrelsen i skrivelse den 15 oktober 1919 om anslag jämväl för ändringsarbeten inom sistnämnda avdelning, varigenom sådana utrymmen skulle erhållas; och beviljade riksdagen för samtliga ombyggnadsarbeten för år 1921 250,000 kronor och för år 1922 162,000 kronor.

För omförmälda ombyggnad av centralposthuset hava alltså i runt tal 737,000 kronor stått till postverkets förfogande. Den förändring i de allmänna konjunkturerna, som ägt rum de senare åren, och den nedgång i posttrafiken, som därav blivit en följd, hava, enligt vad generalpoststyrelsen meddelar, gjort, att av de planerade omändringsarbetena endast de, som varit ofrånkomliga, vidtagits, varför utgifterna för ändamålet kunnat begränsas till allenast 14,000 kronor. Sedan generalpoststyrelsen anmält, att styrelsen

med hänsyn till rådande förhållanden hade under utredning lämpligheten av att tills vidare uppskjuta igångsättandet av förenämnda ombyggnadsföretag i övrigt, har Kungl. Maj:t den 16 september 1921 förklarat, att med omförmälda ombyggnadsföretag skulle tills vidare anstå ävensom att Kungl. Maj:t ville framdeles, på anmälan av styrelsen, upptaga frågan om företagets utförande till vidare prövning.

Generalpoststyrelsen anför nu, att en tendens till stegring av posttrafiken på nytt vore märkbar och att styrelsen därför ansåge sig böra ånyo upptaga detta ärende. Till följd av vissa omständigheter hade emellertid styrelsen funnit sig kunna framlägga en i väsentliga delar ändrad plan för lösning av några av de frågor, vilka behandlats i samband med centralposthusets till- och ombyggnad.

Generalpost-
styrelsen.

Avsikten med dessa arbeten hade, såsom förut antytts, varit att bereda centralpostkontorets olika expeditioner tillfredsställande lokaler och att er-hålla erforderliga utrymmen för att dit centralisera större delen av brevbäringen inom Stockholm. Därjämte hade man emellertid velat bereda möjlighet att låta centralpostkontoret få en uppgift jämförlig med bangårds-postkontoren i vissa större utländska städer, nämligen att hopsamla all av-gående och transiterande post och förarbeta den för vidareexpedition med järnvägsposterna. Centralpostkontoret kunde visserligen sägas i viss utsträckning fylla denna uppgift, men avsevärda olägenheter orsakades därav, att kontoret icke såsom andra städers bangårdspostkontor vore beläget inom eller invid huvudbangårdens område. Detta föranledde nämligen tidsödande och dyrbara transporter och omlastningar.

Styrelsen yttrar härom bland annat:

Posttransporterna i Stockholm vore av mycket stor omfattning, beroende på den stora mängd avgående och ankommande poster och det stora antalet tåglägenheter dagligen. Enligt vad statistiken gäve vid handen, inlämnades omkring en femtedel av all förekommande inrikes post i Stockholm. Antalet avgående och ankommande postlägenheter dagligen utgjorde för närvarande 108. I huvudstaden funnes 16 postkontor förlagda inom olika stadsdelar, med vilka postkontor post skulle utväxlas vid posternas ankomst och avgång, varjämte post transporterades även till och från östra stationen, stationen i stadsgården samt finlandsbåtarna och ett stort antal skärgårdsbåtar. För posttransporternas fullgörande krävdes därför en mycket vidlyftig apparat. Sålunda användes 18 större och mindre automobiler i regelbunden daglig trafik. Transporterna fullgjordes av 28 chaufförer, vartill komme en betydande personal, vilken hade till uppgift att medverka vid bilarnas lossning och lastning samt posternas mottagande och avlämnande. Kostnaderna för transporterna vore följaktligen högst betydande och hade år 1922 uppgått till sammanlagt omkring 250,000 kronor.

Större delen av dessa omfattande transporter försigginge just mellan, å ena sidan, centralpostkontoret och, å andra sidan, centralstationen samt övriga stationer och de postförande ångfartygen. Detta berodde huvudsakligen därpå, att all massinlämning av post ägde rum vid centralpostkontoret. Även vid övriga postkontor inlämnade paket forslades till centralpostkontorets paketavdelning, där särskilda anordningar funnes för paketens vidarebehandling. Omfattningen av den avgående paketposten vid central-

postkontorets paketavdelning vore därför mycket betydande. Antalet därstädes under år 1922 behandlade från Stockholm avgående paket hade utgjort 2,259,847 stycken med en beräknad sammanlagd vikt av omkring 9,000,000 kilogram. Även massinlämningen av korsband ägde rum vid centralpostkontoret, till vilket i regel måste överföras jämväl vid andra postkontor inom Stockholm inlämnade större mängder korsbandspost, enär dessa postkontor i allmänhet saknade erforderliga sorteringsutrymmen. Vikten av den korsbandspost som nedtransporterades från centralpostkontoret till centralbangården, beräknades till omkring 4,000,000 kilogram per år.

Jämväl i fråga om ankommande post utgjorde centralpostkontoret uppsamlingsplats. Till detta kontors paketavdelning uppforslades sålunda all ankommande paketpost med undantag av paketposten från utlandet. Då postverket vore i avsaknad av postförvaringsrum å centralbangården, måste även all transiterande post, såväl in- som utländsk sådan, som icke kunde kvarligga i postvagnarna, uppforslas till centralpostkontoret för att där förvaras, tills densamma kunde vidarebefordras.

Generalpoststyrelsen framhåller härefter, hurusom större delen av dessa omfattande transporter mellan centralpostkontoret och centralbangården skulle av sig själv bortfalla, därest inom bangårdsområdet kunde anordnas ändamålsenliga lokaler, där all massinlämning av paket-, tidnings- och korsbandspost kunde direkt äga rum och varifrån den ankommande posten kunde direkt framsorteras till de olika postkontoren i staden. En sådan anordning kunde beräknas medföra en årlig besparing i transportkostnader av icke mindre än 125,000 kronor.

Rörande de nuvarande anordningarna för postverkets räkning inom centralbangårdens område meddelar styrelsen följande:

För lastning och lossning av post hade statens järnvägar på sin tid åt postverket upplåtit det strax norr om järnvägsövergången vid Jakobsgatan belägna område, som ginge under namnet Vedgården. Utefter järnvägsspåren därstädes hade postverket låtit uppföra tre lastningskajer med en sammanlagd längd av omkring 150 meter. Vid dessa uppställdes de avgående postvagnarna i god tid för lastning och avhämtades strax före tågens avgång, och till samma kajer nedväxlades de ankommande postvagnarna för lossning så snart som möjligt efter tågens ankomst. Alla större poster in- och utlastades sålunda å denna för postverket särskilt upplåtna plats. Vedgården vore alltså som skapad till plats för ett bangårdspostkontor. Vad som fattades vore emellertid byggnader för posternas inlämning och behandling.

Generalpoststyrelsen framhåller härefter, att de avgöranden, som 1923 års riksdag träffat rörande utbyggande av Stockholms centralstation, öppnat möjlighet för styrelsen att just å det s. k. Vedgårdsområdet erhålla erforderlig mark för uppförande av ett bangårdspostkontor. Från statens järnvägars sida hade man förklarat sig kunna erbjuda postverket full dispositionsrätt till området i fråga, och efter förslag från statens järnvägar beträffande spåranordningar och byggnadens placering hade generalpoststyrelsen låtit arkitekten hos styrelsen V. Bodin uppgöra ritningar till posthus. Det hade därvid visat sig, att inom området skulle kunna rymmas, förutom nödiga lastbryggor, erforderliga expeditionslokaler av olika slag.

Ett överflyttande från centralpostkontoret till det ifrågasatta ban-

gårdspostkontoret av viss del av postverkets rörelse, särskilt expeditionen av paket, korsband och postabonnerade tidningar, skulle, påkekar styrelsen, medföra avsevärda fördelar. Styrelsen yttrar härom:

För *postverket* bleve vinsten ej endast, att alla de skrymmande, tunga och mest arbetskrävande transportererna från centralpostkontoret bleve överflödiga, utan också, att den avgående posten från huvudstaden kunde, sammanförd till ett enda ställe, bliva föremål för särdeles minutiös sortering och fördelning på även avlägsna postanstalter, varigenom arbetet inom postkupéerna kunde vinna en lättnad, som vore och vid stegrad trafik än mer komme att bliva behöflig. För paketposten skulle särskilt bliva att anteckna den stora fördelen, att antalet omlastningar inskränktes, varigenom risken för uppkomsten av skada å paketen minskades.

För *tidningsrörelsen* innebure tidningsavdelningens förflyttning en fördel redan ur den synpunkten, att Vedgården låge närmare flertalet tryckerier i tidningskvarteren än posthuset. Överflyttandet av expeditionen för postabonnerade tidningar till bangårdspostkontoret komme emellertid att för tidningsutgivarna innebära en ännu större fördel därigenom, att den tid, som nu vore beräknad för lastning vid centralpostkontoret och för transporten därifrån till järnvägen, komme att stå till tidningsutgivarnas förfogande. Vad detta innebure för det jäktande arbetet inom redaktioner och tryckerier, syntes icke behöva vidare utvecklas.

Den av de nuvarande otillfredsställande förhållandena betingade tidiga inlämningstiden för tidningarna hade haft till följd, att tidningsutgivarna oftast icke kunnat avlämna sina tidningar till centralpostkontoret utan nödgats att själva inslå tidningarna och avlämna dem direkt vid lastningsplatsen. Denna anordning vore givetvis förenad med utgifter för tidningsutgivarna och vore icke heller lämplig för postverket. Då inslagningen verkställdes genom postverkets försorg, sammanfördes nämligen samtliga olika tidningar till en och samma ort till endast ett paket, varemot, när tidningar insloges av utgivarna själva, de olika tidningarna inlades i olika paket. Härigenom komme antalet tidningspaket till en och samma ort att i många fall bliva lika stort som antalet dagliga huvudstadstidningar, med påföljd, att sorteringsarbetet i postkupéerna högst väsentligt ökades. Efter tillkomsten av ett bangårdspostkontor syntes inlämningstiderna kunna bestämmas så sent inpå tågens avgångstider, att tidningsutgivarna icke längre skulle behöva själva inslå sina tidningar, varigenom besparingar skulle uppstå såväl för tidningsutgivarna som för postverket.

För *allmänhetens* del vore att märka, att Vedgården, vars läge vore på en gång avskilt och centralt, skulle vara lika lätt för den paket-avsändande eller paket-avhämtande allmänheten att nå som centralposthuset. Den för övrig trafik så hindersamma uppställning av dragkärror, bilar och transportcyklar, som nu ägde rum på de smala gatorna invid posthuset, komme att upphöra och i stället överföras till det till postverkets förfogande ställda utrymmet inom centralbangården.

För allmänheten tillkomme dessutom som vinst den minskade inlämnings- tid, som kunde medgivas på ett bangårdspostkontor, jämförd med den, man med hänsyn till avståndet från järnvägen måst föreskriva för mottagningen av post å andra postkontor. För sådana trafikanter, som hade att avsända och avhämta såväl postpaket som ilgods, skulle den planerade anordningen innebära ytterligare en fördel därigenom, att statens järnvägars ilgodsmagasin komme att ligga alldeles intill bangårdspostkontoret och bägge slagen av transporter således med fördel kunde ske i sammanhang.

Generalpoststyrelsen påpekar vidare, hurusom tillkomsten av ett särskilt bangårdspostkontor skulle innebära en lösning av ett stort antal av postverkets övriga lokalfrågor. Genom de nämnda expeditionernas bortflyttning från centralpostkontoret skulle sålunda utan avsevärdare omändringsarbeten kunna erhållas välbehövliga ökade lokaler för blankettförrådet, tryckeriet och bokbinderiet samt för avgående brevavdelningen och brevbärarexpeditionen, vars lokalbehov eljest kunnat tillgodoses endast genom en kostsam och ur många synpunkter icke önskvärd överbyggnad av posthusets närmast Vasagatan belägna gård. Slutligen skulle kunna utvinnas synnerligen lämpligt belägna lokaler för den föreslagna postgironörelsen.

Frågan om centralposthusets ombyggnad komme alltså att väsentligt förenklas. För de omändringsarbeten, som bleve erforderliga för ändrad användning av lokalerna m. m., syntes icke krävas mer än 80,000 kronor. Då uppförandet av det planerade bangårdspostkontoret beräknats draga en kostnad av 520,000 kronor, skulle således av de för centralposthusets ombyggnad tillgängliga medlen, i runt tal tillhoppa 737,000 kronor, allenast ett belopp av omkring 600,000 kronor behöva tagas i anspråk.

På tal om fördelarna av bangårdspostkontorets tillkomst har generalpoststyrelsen slutligen framhållit, att, utöver de avsevärda besparingar som, enligt vad förut nämnts, kunde ernås i fråga om transporter, besparingar med säkerhet skulle uppstå även därigenom, att det bleve möjligt att i högre grad än nu vore fallet använda mekaniska anordningar och sålunda nedbringa behovet av mänsklig arbetskraft samt att en koncentration av arbetsledningen kunde vidtagas, som möjligen skulle göra ett antal tjänster överflödiga. Styrelsen ansåge sig kunna räkna med, att inrättandet av bangårdspostkontor skulle medföra en sammanlagd utgiftsminskning av 150,000 kronor per år, varav å transporter som nämnts fölle 125,000 kronor.

Generalpoststyrelsen lämnar härefter en redogörelse för den planerade anläggningen å Vedgårdsområdet samt anför därvid bland annat:

Det nya posthuset vore avsett att utgöras av en envåningslänga med en omkring 60 meters fasad åt söder, Jakobsgatans förlängning, och två från denna länga mot norr gående flyglar, av vilka den östra flygeln skulle erhålla en omkring 55 meter lång fasad åt centralbangården och den västra en omkring 40 meters fasad mot Vintervägen. Mittlängan och de två flyglarna omslöte en säckbangård med fyra spår, utmed vilka löpte taktäckta perronger. Under större delen av huset skulle anläggas källare.

För att bangårdspostkontoret icke skulle behöva ligga i vägen för en eventuellt blivande viadukt för gatutrafikens ledande över järnvägsspåren hade, efter samråd med statens järnvägars och Stockholms stads vederbörande myndigheter, byggnaden indragits så långt från Jakobsgatan räknat, att densamma under alla förhållanden skulle komma att ligga innanför och oberoende av en eventuellt blivande dylik övergång.

Fasaden mot söder komme att skiljas från Jakobsgatan av en stor förgård med en bredd av omkring 35 meter i östra hörnet och omkring 15 meter i västra hörnet. Denna förgård komme sålunda att bland annat innesluta de på platsen redan uppväxta lindarna. Västra flygelns fasad vore avsedd att ligga omkring 12 meter innanför Vintervägens gatulinje. Även här skulle

sålunda komma att uppstå en rymlig förgård. Förgården åt söder och väster skulle mot gatorna begränsas av en arkitektoniskt behandlad mur med portar. Byggnadens fasader vore avsedda att få en höjd av omkring 10 meter räknat från gatunivån, och takåsen skulle komma att ligga cirka 15 meter över gatuplanet.

Fasaderna skulle utföras i fogstruket tegel efter stadshuset som förebild och taket täckas med tegel.

Mittlängan och västra flygeln vore avsedda för paketavdelningen.

Östra flygeln, som skulle konstrueras i två våningar, vore avsedd att inrymma korsbandsexpeditionen och tidningsavdelningen samt postmästarens tjänsterum och kansli.

Källaren skulle, utom ångpannerum och bränsleförråd samt ett frukostrum för personalen, inrymma en sorterings-sal för ankommande paket, avsedda att distribueras genom den särskilda paketexpressen.

Bangårdspostkontoret skulle förses med mekaniska transportanordningar i stor utsträckning. Till en början komme alla de transportbanor och hissar, som nu vore i bruk vid centralpostkontoret inom de avdelningar, vilka skulle förläggas till bangårdspostkontoret, att överflyttas till detta senare. Dessa äldre transportbanor avsåge att förflytta paket och tidningsbuntar från mottagningsbryggor och diskar till sorteringsexpeditionerna. Nya transportbanor måste emellertid anskaffas för posternas snabba och bekväma överförande från och till järnvägsvagnarna på postbangården. För detta ändamål komme samtliga perronger att förses med s. k. ändlösa transportband, vilka skulle möjliggöra, att säckar och påsar, utan att mänsklig arbetskraft användes för själva transporten, förflyttades från lastbryggor och sorteringsexpeditioner längs avsedd plattform och där automatiskt avstjälptes just framför den postvagn, med vilken de skulle vidarebefordras. Genom backslagning av transportbanden skulle avlastning från järnvägsvagn av ankommen post kunna försiggå på motsvarande sätt.

För massmottagningen av paket skulle man tillgodogöra sig erfarenheterna från den nuvarande expeditionen av detta slag vid centralpostkontoret. Medan nu endast ett fordon åt gången kunde köra fram till vågorden, skulle i det nya huset fyra fordon kunna köra fram och lasta av samtidigt. Korsbands-expeditionen, som nu vore helt utan andra transportanordningar än vagnar för handkraft, skulle utrustas på samma sätt som de andra expeditionerna.

Styrelsen meddelar slutligen, att arbetena med nybyggnaden i fråga vore avsedda att igångsättas under sommaren 1924 och skulle bedrivas så, att överflyttningen av expeditionerna vore avslutad före början av jultrafiken år 1925. Då det först i samband med denna överflyttning bleve möjligt att företaga de antydda ändringsarbetena i centralposthuset, kunde någon detaljerad plan för dessa icke nu framläggas. I enlighet med vad förut nämnts, syntes emellertid kostnaderna för ändringsarbetena icke behöva överstiga 80,000 kronor.

Under hänvisning till att ett genomförande av den av generalpoststyrelsen föreslagna planen skulle medföra *dels* avsevärd besparing å redan anvisade anslag samt minskade årliga personal- och drifkostnader *dels* stora förbättringar i posttrafiken ur såväl postverkets som allmänhetens synpunkt, har styrelsen hemställt om medgivande att av för ombyggnad av centralposthuset i Stockholm anvisade men ej i anspråk tagna anslag använda ett belopp av 520,000 kronor för anläggande av ett bangårdspostkontor inom den s. k. Vedgården av Stockholms centralbangårds område.

Byggnads-
styrelsen.

I skrivelse till byggnadsstyrelsen den 30 augusti 1923 har generalpoststyrelsen begärt byggnadsstyrelsens yttrande, särskilt i kostnadshänseende, rörande det ifrågasatta byggnadsföretaget. På grund härav har byggnadsstyrelsen i skrivelse till generalpoststyrelsen den 13 september 1923 anført, bland annat, att styrelsen ville betona vikten av att byggnaden med hänsyn till dess bemärkta läge placerades på ett för stadsbilden mera tilltalande sätt, nämligen med fasaden förlagd parallellt med den till Stadshusbron ledande gatan. Vidare hade det syntes byggnadsstyrelsen olämpligt, att belasta den mycket dåliga grunden å platsen med en stenbyggnad. Efter förda underhandlingar hade arkitekten Bodin därför uppgjort ett nytt förslag, avseende byggnadens utförande av betonghålstén och inre stomme av trä i stället för av tegel och betong. Slutligen har byggnadsstyrelsen förklarat, att kostnaderna för byggnadens uppförande i enlighet med detta förslag icke syntes behöva överstiga det beräknade beloppet, 520,000 kronor.

Järnvägs-
styrelsen.

Till följd av remiss har järnvägsstyrelsen den 12 november 1923 avgivit utlåtande över generalpoststyrelsens förevarande framställning. Järnvägsstyrelsen har därvid anført, bland annat, följande:

Vid de samråd, som ägt rum mellan järnvägsstyrelsen och generalpoststyrelsen, hade två alternativa förslag till bangårdspostkontorets läge blivit utarbetade.

Det ena förslaget hade avsett byggnadens förläggande med huvudfasaden parallell med Jakobsgatan och på sådant avstånd från densamma, att mellan gatan och byggnaden förefunnes tillräckligt utrymme för den körtrafik, som vore att påräkna.

Enligt det andra förslaget, skulle däremot bangårdspostkontoret indragas så långt från Jakobsgatan, att det bleve oberoende av, om man i framtiden skulle vilja, norr om Jakobsgatan, uppföra en viadukt för gatutrafikens ledande över spårsystemet i södra ändan av centralstationen. I så fall kunde emellertid tillfarten till byggnaden givetvis icke ske direkt från viadukten, enär byggnadens gårdsplan komme att ligga på betydligt lägre höjd än gatuplanet på viadukten. Inkörsporten måste därför förläggas ett stycke in på Vintervägen och byggnadens västra fasad dragas tillbaka så långt från Vintervägen, att körtrafiken kunde framgå mellan denna och byggnaden, vars södra fasad skulle ligga parallellt med viadukten och på lämpligt avstånd från densamma.

Av dessa båda alternativa förslag ansåge järnvägsstyrelsen endast det förra lämpligen kunna ifrågakomma eventuellt dock i så mätto modifierat, att det kunde befinnas lämpligt att förlägga byggnadens västra fasad på något avstånd från Vintervägen. Det senare förslaget vore nämligen behäftat med avsevärda olägenheter. Sålunda skulle tillfarten till bangårdspostkontoret bli betydligt sämre än enligt det förra förslaget. Vidare skulle anläggningen med sina tillhörande spårplaneringar inkräkta på det förut tränga området i bangårdens sydvästra del i högre grad, än som kunde vara lämpligt. Slutligen kunde järnvägsstyrelsen icke finna annat än att byggnadens läge enligt det senare förslaget, med huvudfasaden liggande snett i förhållande till Jakobsgatan, skulle bli ur estetisk synpunkt föga tilltalande.

Vidkommande så bangårdspostkontorets byggnadssätt ansåge järnvägsstyrelsen, att ett lättare sådant borde komma till användning än det, som generalpoststyrelsen föreslagit. Dels syntes det nämligen med hänsyn till

grundens mindre goda beskaffenhet vara tillrådligt, att huset ej gjordes tyngre än nödigt, dels förefölle det, som om ett hus av sten med fasadtegel efter stadshusets förebild icke väl skulle harmoniera med övriga byggnader å bangården.

I detta sammanhang hade järnvägsstyrelsen ansett sig böra påpeka, att styrelsen inför det beslutade utförandet av de nya anläggningarna vid centralstationen och norra stationen kommit till den uppfattningen, att man lämpligen borde uppföra ett ilgodsmagasin å bangårdens sydvästra del. De utredningar, som verkstälts, hade emellertid ådagalagt, att hinder icke mötte för att förlägga såväl bangårdspostkontoret som ilgodsmagasinet med sina tillhörande spårplaneringar till nu ifrågakvarande platser. Bangårdspostkontoret och ilgodsmagasinet komme emellertid att ligga omedelbart intill varandra, varför det vore önskligt att byggnaderna uppfördes på liknande sätt, så att de komme att harmoniera med varandra. Samråd borde därför äga rum mellan generalpoststyrelsen och järnvägsstyrelsen i detta avseende.

I anslutning till vad sålunda anförts har järnvägsstyrelsen förklarat, att styrelsen icke hade något att erinra mot att ett bangårdspostkontor uppfördes i sydvästra delen av centralstationsområdet, men att styrelsen förutsatte dels att byggnadens läge valdes i huvudsaklig överensstämmelse med det förra av de av järnvägsstyrelsen omnämnda förslagen, dels ock att vad styrelsen anført i fråga om byggnadssättet komme att iakttagas.

Svenska tidningsutgivareföreningen, som beretts tillfälle att yttra sig över generalpoststyrelsens förslag, har i skrivelse den 29 december 1923 hänvisat till ett av Stockholmspressens ekonomiska förening på tidningsutgivareföreningens anmodan i ämnet avgivet yttrande, i vilket anförts, bland annat, följande:

Svenska tidningsutgivareföreningen och Stockholmspressens ekonomiska förening.

Generalpoststyrelsens hemställan att inom den s. k. Vedgården få anlägga ett bangårdspostkontor, berörde helt naturligt även tidningarna på det allra intimaste.

De nuvarande expeditionsförhållandena vore allt annat än tillfredsställande, vilket klart framginge av vad generalpoststyrelsen anført angående avlämningstiderna för tidningarna. Postverkets oförmåga att för närvarande verkställa expedieringen av postabonnerade tidningar inom en rimlig tid framginge tydligt därav, att morgontidningar, som skulle sändas med Malmö-tåget kl. 9,55 fm., måste avlämnas till posten redan kl. 4,15 f. m. alltså icke mindre än 5 timmar och 40 minuter före tågets avgång.

För tidningar med stora postupplagor hade det helt naturligt varit omöjligt att hålla de av postverket stipulerade tiderna, utan hade de varit nödsakade att med stora extra kostnader själva taga hand om inslagningen och transporten till respektive postkupéer.

Som inlämnandet i postkupéerna finge ske intill en halv timme före tågets avgång, kunde tidningarna expediera upplagorna successivt med hänsyn till tågens olika avgångstider, så att endast en mindre del av upplagorna behövde vara inslagen och avlämnad till de tidigaste tågen.

Det kunde emellertid vid stora förseningar inträffa, att det t. o. m. vore omöjligt att hinna lämna upplagorna till vissa postkupéer den stipulerade halvtimmen före tågets avgång, och att tidningssäckarna således icke kunne transporteras ut till Vedgården, utan måste köras till avgångsplattformen och därifrån lastas i postkupén, kanske blott någon enda minut före tågets avgång.

Med hänvisning till de lättnader, som ett genomförande av generalpoststyrelsens förslag skulle medföra därigenom, att inlämningstiderna för tidningar kunde bestämmas så sent in på tågens avgångstider, att tidningarnas inslagning icke längre skulle behöva ombesörjas av tidningsutgivarna själva, har Stockholmspressens ekonomiska förening förklarat sig på det allra livligaste tillstyrka bifall till framställningen i fråga.

Departements-
chefen.

Såsom ovan nämnts hava de tidigare beslutade ombyggnadsarbetena för centralposthusets ankommande och avgående avdelningar ännu icke kommit till utförande i avsedd omfattning, huvudsakligen på grund av nedgången i posttrafiken. I och med den stegring av trafiken, som nu åter synes inträda, har emellertid frågan om ett ändamålsenligare ordnande av postverkets lokalförhållanden ånyo blivit aktuell. Tillfälle har nu också yppat sig att för berörda fråga vinna en i flera avseenden gynnsammare lösning än tidigare påräknats. Till följd av de beslut, som statsmakterna nästlidet år fattat rörande bangårdsförhållandena i Stockholm, varigenom dessa förhållanden i huvudsak torde hava ordnats för åtminstone ett par tiotal år framåt, har det nämligen visat sig möjligt att åter upptaga den av generalpoststyrelsen tidigare framförda tanken på uppförande av en större postbyggnad inom själva bangårdsområdet, till vilken kunde förläggas den huvudsakliga expeditionen av paket-, korsbands- och tidningsposterna.

Genom tillkomsten av ett sådant bangårdspostkontor skulle i centralposthuset kunna vinnas så avsevärda utrymmen, att några större till- eller ombyggnadsarbeten därstädes icke bliva erforderliga. Den största betydelsen av anordningens vidtagande ligger emellertid i de avsevärda fördelar den samma skulle innebära för postverkets arbete samt för allmänheten, särskilt tidningsutgivarna. I detta avseende ber jag att få hänvisa till vad generalpoststyrelsen anfört. Här må allenast påpekas, att, då de besparingar, som komma att ernås genom bangårdspostkontorets tillkomst, beräknats uppgå till icke mindre än 150,000 kronor för år räknat, engångskostnaderna för byggnadens uppförande, omkring 520,000 kronor, komma att amorteras under loppet av några få år. Vid sådant förhållande synes generalpoststyrelsens förslag innebära en även ur rent affärsmässig synpunkt fördelaktig lösning av postverkets lokalfrågor.

Den föreslagna nybyggnaden är avsedd att förläggas å den intill Jakobsgatans fortsättning och Vintervägen belägna del av bangårdsområdet, som benämnes Vedgården och som järnvägsstyrelsen förklarat sig kunna upplåta för ändamålet. Såsom av den ovan lämnade redogörelsen framgår, hava emellertid delade meningar gjort sig gällande rörande vissa detaljer i fråga om byggnadens placering ävensom byggnadssättet och fasadernas behandling. Med hänsyn till byggnadsplatsens framträdande läge, på obetydligt avstånd från ett av stadens förnämsta byggnadsverk, stadshuset, samt i betraktande av att byggnadens placering måhända kunde komma att inverka på lösandet av vissa stadsplanefrågor och särskilt på ordnandet av trafikförhållandena vid skärningen mellan Jakobsgatans förlängning och järnvägsspåren, har det

synts lämpligt att inhämta yttrande i ärendet från Stockholms stad. Sådant yttrande har emellertid ännu icke inkommit. Då utredningen rörande det närmare förläggandet och utformandet av byggnaden sålunda icke är helt slutförd, är jag för närvarande icke beredd att taga ståndpunkt i dessa hänseenden.

Emellertid synas icke nämnda detaljspörsmål böra få orsaka, att själva huvudfrågans avgörande fördröjes ett helt år. För postverkets del är det givetvis angeläget, att det ifrågasatta bangårdspostkontoret kommer till stånd snarast möjligt, så att en redan nu välbehörlig och vid en sedan någon tid skönjbar trafikstegring oundgänglig utvidgning av vissa expeditionslokaler kan ernås på ett praktiskt sätt och utan onödigt dryga kostnader. Vikten av att särskilt frågan om expedieringen av postabonnerade tidningar med det snaraste erhåller en tillfredsställande lösning framgår tydligt av vad därutinnan anförts såväl av generalpoststyrelsen som från tidningsutgivarehåll.

Jag anser mig därför böra tillstyrka, att generalpoststyrelsens förslag nu underställes riksdagens prövning. Avgörandet ifråga om den närmare förläggningen av byggnaden ävensom fasadernas gestaltning m. m. torde få överlätas åt Kungl. Maj:t, helst större skiljaktigheter i vederbörande myndigheters ståndpunkt i dessa hänseenden icke synas vara att förvänta.

Under åberopande av vad sålunda anförts hemställer jag, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen medgiva,

att för uppförande av ett bangårdspostkontor inom Stockholms centralbangårds område må av tidigare utav riksdagen för ombyggnad av centralposthuset i Stockholm anvisade men ej i anspråk tagna medel användas ett belopp av 520,000 kronor.

Till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställen behagar Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten lämna bifall samt förordnar, att proposition i ämnet av den lydelse, bilaga till detta protokoll utvisar, skall avlätas till riksdagen.

Ur protokollet:
Fredric Hawerman.
