

Den glömda tunneln

”På de fantastiska förslagen om anläggande af en jordvall öfver Riddarholmsfjärden, en stor bangårdsbyggnad med pålar och fyllning i Klara sjö och dess sumpiga trakter, en under Södermalm gräfd och sprängd underjordisk väg till Fatburssjön med mera af dylik vidunderlig beskaffenhet, kan jag för min del icke fästa något afseende”

(Yttrande i prästeståndet 1856)

När de fyra olika ståndens representanter samlades till riksdag hösten 1853 hade de bl a att ta ställning till järnvägsbyggnadsfrågan. Det var ett stort och för framtiden viktigt beslut som så småningom togs då anslag beviljades för dels en stambana från Göteborg till Stockholm, dels för en bana från Malmö.

En tvistefråga blev om den västra banan, den till Göteborg, skulle gå norr eller söder om Mälaren. Det blev söder och detta inte minst genom överste Nils Ericsons energiska agerande. Denne hade 1855 förordnats till chef för statens järnvägsbyggnader. 1859 hade man redan hunnit bygga sträckan Stockholm—Katrineholm. 1862 kunde hela västra stambanan invigas. Längs den nya banan blomstrade nya stationssamhällen som Gnesta, Sparreholm, Katrineholm m fl upp. Det blev utan tvekan så som Nils Ericson hade profeterat, att stambanan därigenom kom att gagna de inre, outvecklade delar av landet som inte låg i närheten av vattenvägar.

Placeringen av ändstationen i Stockholm blev även den en mycket diskuterad fråga. Tre förslag fanns: den s k Beijerska trädgården mellan Fatburssjön och Skanstull, Barnängen vid Danvikstull, samt, slutligen, norra sidan av Fatburssjön. Det blev som bekant detta sistnämnda alternativ som segrade och därmed fick staden sin Södra station. Stockholms stad bidrog till denna anläggning med 150 000 rdr samt fri mark, allt dock på det villkoret ”att Fatburssjön i dess helhet och utan vidare kostnader för staden igenfylldes samtidigt med den del därav som för bangårdsanläggningen blefve behöflig” (Beslut 1858 av stadens magistrat och borgerskapets äldste).

Vid denna tid var givetvis även den norra stambanans sträckning en aktuell fråga. 1856 års järnvägsundersökningskommitté laborerade med två alternativa utgångspunkter för norra stambanan, den ena vid Klara sjö och den andra vid Nybrohamnen. Länge föreföll det senare alternativet mest lockande. Banan skulle då föras in till staden över Norrtull längs östra sidan av ”Träsket” ner till

Karta från 1843

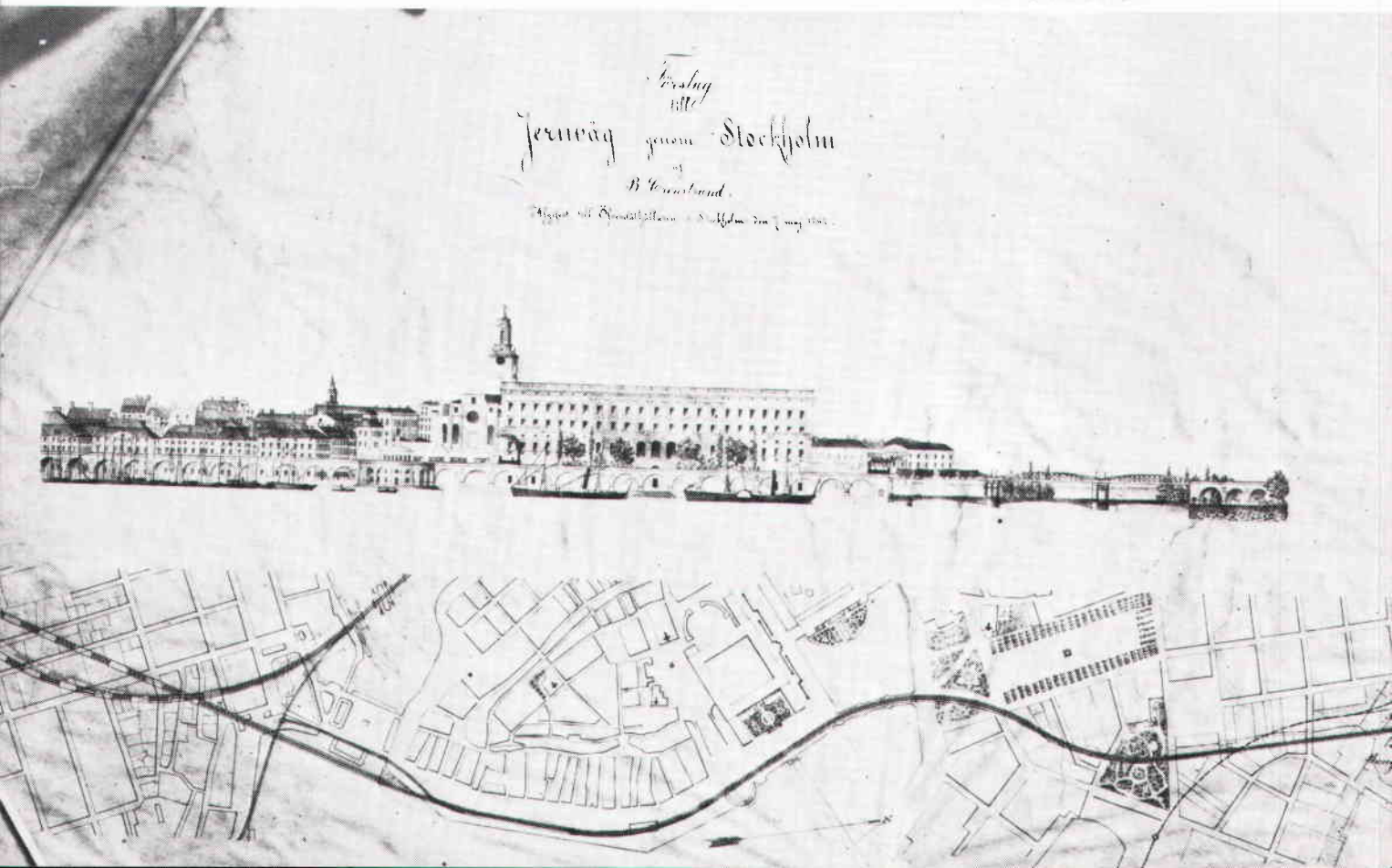


ett område mellan Humlegården och Sperlingens backe där bangården skulle ligga. Härifrån var det sedan meningen att ett spår skulle gå ner till Nybrohamnen och ev fortsätta längs Ladugårdslandsviken. Motivet till detta förslag var bl a att underlätta direkt varuomlastning från båttrafiken på Saltsjön. A E von Rosen och Fr Cronstedt som pläderade för denna idé tänkte sig även en sammanbindningsbana från Nybrohamnen över Blasieholmen, Skeppsbron och Slussen ner till södra stambanan.

Nils Ericson hävdade emellertid, att norra stambanan borde föras in via Karlberg till Klara sjö och 1863 hade man definitivt bundit sig för denna placering. 1866 var linjen Uppsala — Stockholm klar. Den norra stationen låg då vid Norra bantorget, en plats som ju ännu bär sitt namn från denna tid. F ö kan här nämnas att på Södermalm fanns Södra bantorget som låg invid Södra station. Det är samma torg som numera heter Medborgarplatsen.

Stockholm hade nu fått två "säckstationer". Däremellan fick man förflytta

B. Cronstrands förslag till järnväg genom Stockholm 1864



sig bäst man kunde, till fots eller med droska, såsom fortfarande vanligt är i utländska storstäder som Paris och London. Det var nu som det ödesdigra steget togs att binda ihop dessa två stationer. Tanken var naturligtvis lockande och hade lanserats av Nils Ericson redan 1856. Men ganska snart efter färdigställandet av "sammanbindningsbanan" började man inse de negativa konsekvenserna. I festskriften 1897 kommenterar Harald Lemke Nils Ericsons första förslag på följande sätt: "Såsom synes är detta i stora drag planen just till den sammanbindningsbanan som nu i verkligheten förefinnes, med alla dess fördelar och — olägenheter, vilka senare det först varit våra dagars växande såväl järnvägs- som sjö- och stadstrafik beskärnt att få erfara".

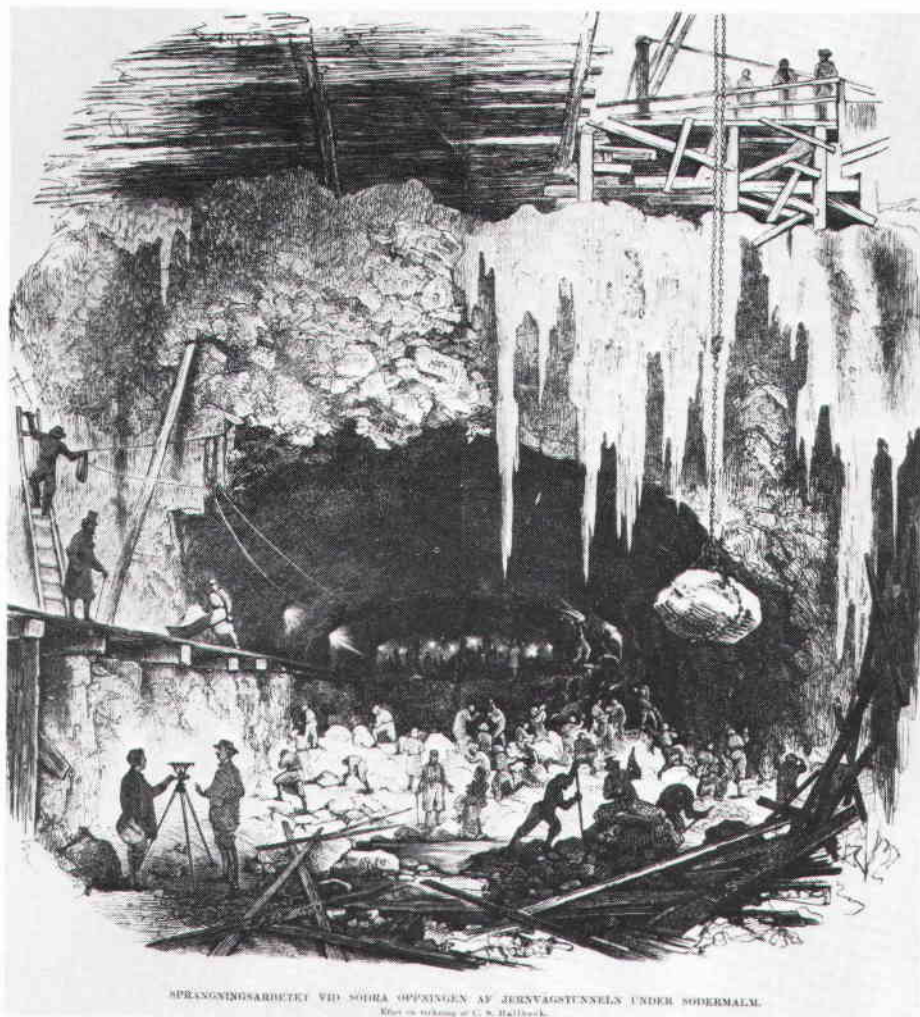


*Detalj av Neuhaus karta från 1875
med Södra station och tunnelingången
nera till höger*

Eld i berget!

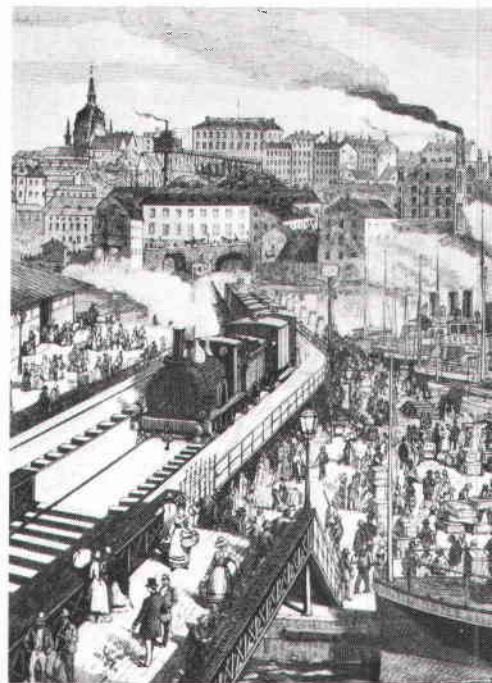
Enligt Nils Ericsons ursprungliga plan skulle sammanbindningsbanan utgå från Hornstull, följa nuv Långholmsgatan ett stycke, svänga till höger vid Heleneborg, därefter gå insprängd i branten av Södra bergen förbi Skinnarviken, sedan i vänsterkurva på en bank över Riddarfjärden till Riddarholmskanalen, sedan på bro till Tegelbacken och den tilltänkta nya Centralstationen för att slutligen anknuta till den norra stambanan vid Norra station (Norra bantorget).

När riksdagen och Stockholms stad slutligen bestämde sig för en samman-



Trästick efter Svante Hallbeck ur Ny illustrerad tidning 1865

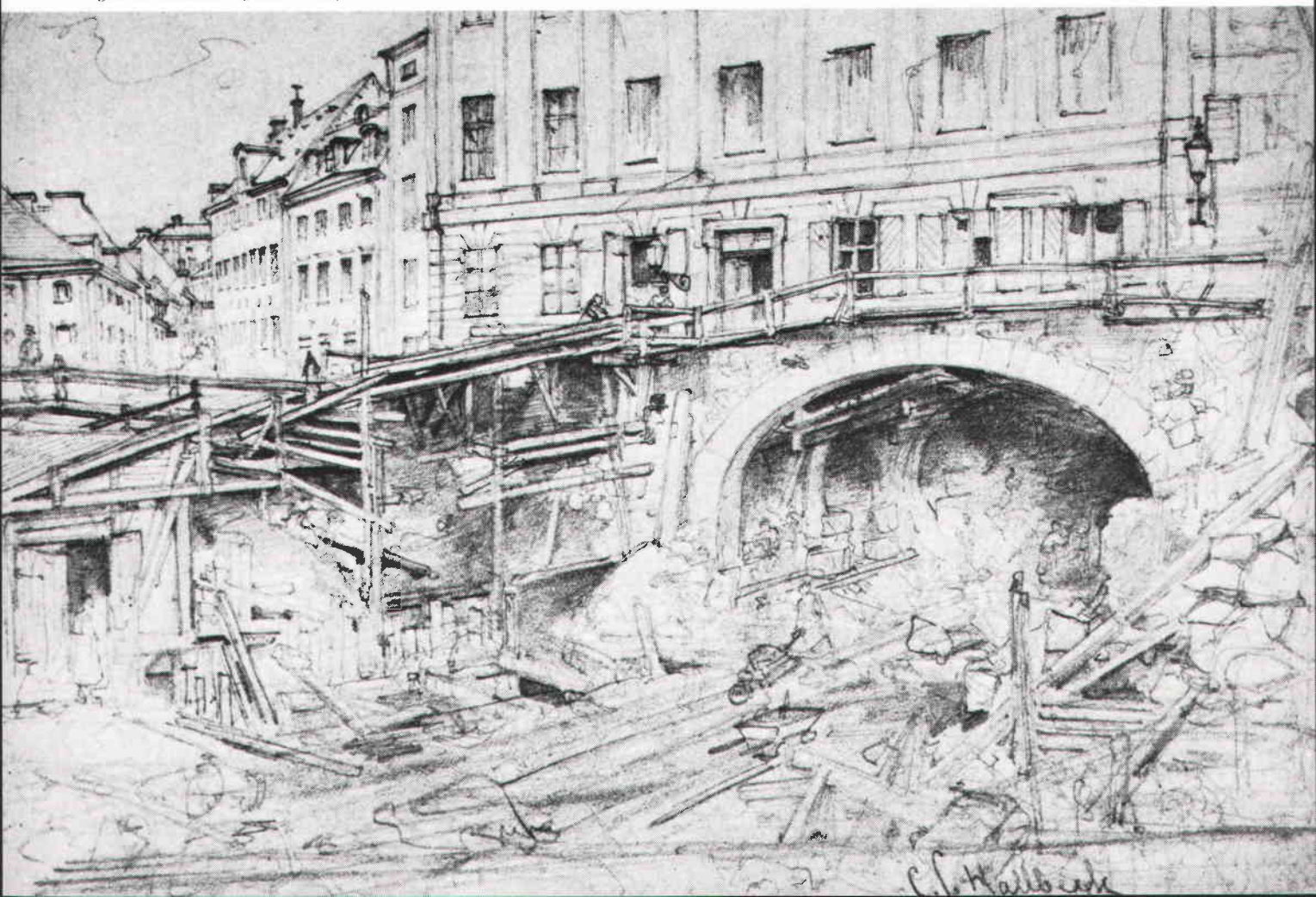
Sammanbindningsbanan vid Munkbron. Trästick efter G. Broling i Ny illustrerad tidning 1886



bindningsbana gick man på ett av Nils Ericson själv omarbetat förslag som innebar att sträckningen genom Södermalm skulle ske i bergstunnel. Sprängningen av denna tunnel gick förvånansvärt fort. Arbetena påbörjades hösten 1864 under stort intresse från en fascinerad press och allmänhet. Tunneln var färdig 1870. Invigningen av hela sammanbindningsbanan den 27 juli 1871 måste betecknas som en av de stora händelserna i stadens historia.

Ny Illustrerad Tidning innehåller flera artiklar som belyser hur imponerande hela detta arbetsföretag med tunnelsprängning, brobygge och rälsläggning måste ha tätt sig för den tidens stockholmare. Den 11 februari 1865 innehåller tidningen ett fartfyllt, entusiastiskt reportage från arbetet i tunneln. Skribenten erinrar om de väldiga samtida tunnelprojekten utomlands: "Vid samma alper

Svante Hallbeck. Järnvägstunneln bygges vid Slussen. Blyertssteckning 1865



öfver hvilka fordom Hannibal bröt sig en väg till Italien, der brytes nu en väg midt genom berget. Visserligen mindre storartade, men genom sin omväxling icke mindre intressanta äro de arbeten som nu pågå under våra ögon . . . Vi lemna idag en afbildning af sprängningsarbetet vid södra ingången till jernvägs tunneln under Södermalm. Arbetena påbörjades här förliden höst, straxt efter regeringen sanktionerat ständernas beslut angående sammanbindningsbanan . . . Den 28 oktober börjades sjelva tunnelsprängningen. Först bryter man sig fram i berget med ett "galleri" af 60 fots längd, 9 fots höjd och 15 fots bredd. Vår plansch visar oss detta galleri, der vi i det öfvre mörka hvalvet se borrhningsarbetet försiggå vid belysning af gaslågor. Sedermera spränges undan för undan det bottenschakt, som vidgar tunneln till 19 fots höjd och 32 fots bredd, beräknad för tvenne jernvägsspår och en 6 fots bred trottoir på östra sidan. Vid sprängningen af detta bottenschakt har man äfven experimenterat med nitroglycerin. Arbetet verkställes på beting och fortgår med dubbla arbetslag 8 timmar i sender natt och dag oafbrutet. På galleriets utsprängning beror hastigheten af det hela, som hittills fortgått med omkring 1 3/4 fot per dygn. Bergarten är den hårdaste granit."

En krass förklaring till den snabbhet med vilken man genomförde arbetet med sammanbindningsbanan är också den slösande tillgången på billig arbetskraft. De samtida tidningsillustrationerna visar ett myller av arbetare. Vår tids skyddsombud skulle haft en hel del att säga om förhållandena på arbetsplatsen.

Tunneln under Södermalm blev ca 430 m lång. På vissa ställen finns en stödjande innermurning, men normalt framträder den naturliga bergväggen. Särskilt intressant är den norra tunnelinfarten. Här lyckades man göra en öppning utan att riva det sk Fengerska huset, numera Sjömanshemmet, som ligger vid Peter Myndes backe rakt ovanför tunnelöppningen. Observatören från Ny Ill Tidning beskriver det så här: "Detta hus, uppfördt af Ehrenstrahl, hvilat nu på en hvälfning, som utgör på en gång tunnelns tak och gårdsplan för nämnde hus". Som bekant är numera Sjömanshemmet en filial till stadsmuseet, som ligger tvärs över gatan. I Sjömanshemmet är museets stadsbyggnadshistoriska byrå, förvaltningsbyråns registreringsenhet samt lunch- och konferensrum inrymda. Från bottenvåningen går en trappa direkt ner i tunneln, där man mycket väl kan studera det fina konstruktionsarbetet vid tunnelöppningen.

Ända till dess att Slussområdet byggdes om på 1930-talet kom tågen ut ur norra tunnelöppningen, fortsatte fullt synliga genom Ryssgården tätt framför stadsmuseets flyglar, passerade sedan i en kort tunnel under Brunnsbacken och restaurang Pelikan och ångade slutligen vidare över broarna bort mot Centralstationens banhall. Denna innehöll 5 spår. I början av detta sekel hade trafiken växt så mycket, att banhallen fick reserveras för de norrgående tågen, under det att trafiken söderut fick föras utanför hallen. Sedermera blev ju banhallen

Från Stadsmuseets magasin i Sturehov

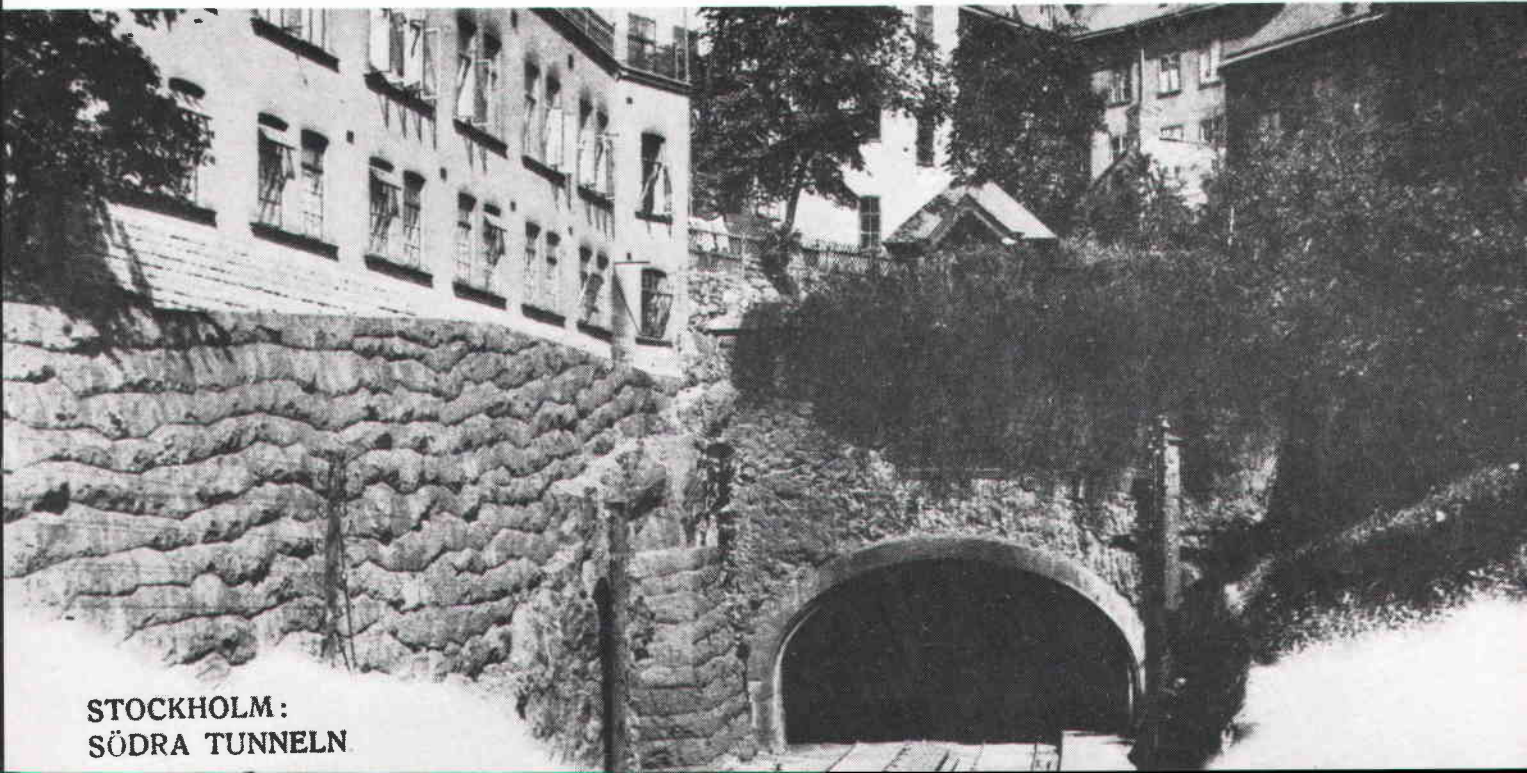


ändrad till vänthall, men som ett minne från den gamla tiden startar ännu idag uppsalatåget framför banhallens norra kortsida, d v s den ursprungliga infarten norrifrån.

Järnvägstunneln användes av SJ ända till 1954. Då byggdes den nuv tunneln i ett något västligare läge och samtidigt med den nya Centralbron. Den gamla tunneln blev ett tomt och ödsligt bergsrum, där tystnaden numera bara avbryts av ett stilla droppande från tak och väggar.

Ibland störs tystnaden av tjänstemän från stadsmuseet. Som tidigare nämnts ligger ju museets lokaler i omedelbar anslutning till tunneln. I denna finns underjordiska tjänsteingångar till både arbetslokaler och förrådsutrymmen. Ett stycke in i tunneln finns ett skyddsrum, nu i fredstid använt som magasin av museet. På den gamla Ryssgården, strax utanför den ursprungliga tunnelöppningen men fortfarande under torgplanet och slussmaskineriet, har stadsmuseet soprum, parkeringsplats m m. Här tas också varutransporter in.

Vad ska hända med järnvägstunneln i framtiden? Sedan järnvägstrafiken upphörde övergick tunneln i slutet av 1960-talet från SJ:s i stadens ägo. Allt sedan dess har de kommunala myndigheterna försökt hitta en lämplig användning av utrymmet. På förslag har bl a varit bergskyddsrum, bussterminal och nu slutligen centralmagasin för stadsmuseets samlingar.



**STOCKHOLM:
SÖDRA TUNNELN**

Stadsmuseets uppgift är bl a att registrera en försvinnande stadsmiljö. Detta sker både genom fotografisk dokumentation och tillvaratagande av karakteristiska och värdefulla ting som vittnar om det förflutna: byggnadsdetaljer, redskap, gatuskyltar och belysning, inredningar, fynd vid utgrävningar, hantverksföremål med anknytning till stadens näringar, bilder, såväl tavlor, teckningar, grafik som fotografier. Museet är samhällets minne, en stadshistorisk databank.

Stadsmuseets samlingar har genom åren blivit mycket stora. Den kraftigaste ökningen noterades under rivningarnas tid, 1950—60-talen. Om det ska vara någon mening med denna dokumentation måste föremålen givetvis förvaras under betryggande former så att de inte förstörs utan verkligen bevaras för framtiden. Det räcker inte med att "se till att grejorna kommer under tak". Museet måste fästa stort avseende vid förvaringslokalens luftfuktighet, temperaturförhållanden, luftens renhetsgrad samt inbrotts- och brandsäkerhet. Det finns ingen anledning för ett museum att ställa lägre krav på magasin än dem som vilket modernt industriföretag som helst ställer på ett modernt varumagasin. Egentligen borde museet ställa kraven högre, eftersom det här inte rör sig om förvaring av förbrukningsmaterial utan ting med evighetsperspektiv.

Det räcker inte heller med att bara ta emot föremålen. De måste saneras, repareras och kontinuerligt vårdas. Magasinet måste alltså kompletteras med en konserveringsverkstad. En sådan driver museet redan idag i relativt blygsam skala. Den ligger på Högbergsgatan 51. Här finns personal som arbetar med både färg-, pappers- och föremålsvård.

Men hur står det egentligen till med stadsmuseets magasin? Den bistra sanningen är att magasineringsproblemet sedan länge utgör en svår belastning för verksamheten och en ständig källa till oro och samvetskval för de betydande föremålssamlingarnas tillstånd och framtida öde. Samlingarna är nu förvarade i ett tiotal olika lokaler, av vilka flera ligger spridda långt utanför innerstaden. Dessa "magasin" är genomgående olämpliga för sitt ändamål. Endast två av dem har acceptabelt klimat för förvaring av museiföremål, för de övriga gäller att de uppvisar alltför stora variationer i fråga om temperatur och luftfuktighet.

Även ur arbetsmiljösynpunkt är de nuvarande förhållandena otillfredsställande. Det innebär t ex uppenbara risker för vår personal att ta fram en kakelugn. Detta material är nämligen, liksom så mycket annat, travat på höjden i överfyllda lokaler, vilket börjar medföra rasrisker.

Till alla de förvaltningar, institutioner, företag, forskare, filmbolag, Sveriges Radio m fl som förhoppningsfullt vänder sig till stadsmuseet i avsikt att få låna föremål till en utställning eller filminspelning, eller erhålla en kakelugn, en gammal dörr o l i deposition, måste vi idag, p g a den besvärliga magasinssitua-

tionen, ofta säga nej. Vår vilja är god men våra möjligheter att tillmötesgå önskemålen är starkt begränsade.

Magasinsfrågan är ett problem som länge sopats under mattan. Nu har emellertid inte endast museets personal utan även högre politiska instanser på allvar observerat frågan. I början av 1970-talet dök järnvägstunneln upp som ett alternativ till de övriga lokalförslag som då diskuterades. 1973 uppdrog kommunstyrelsen åt gatunämnden att i samråd med museinämnden utreda förutsättningarna och kostnaderna för att ställa järnvägstunneln i ordning som museimagasin. I augusti 1975 blev denna utredning klar efter intimt samarbete mellan gatukontoret och stadsmuseet. Den presenterades i september samma år för gatue- och kulturnämnderna. Utredningen granskades sedan av andra kommunala fackinsatser, inte minst ur ekonomisk synvinkel. Enligt gatukontorets beräkningar skulle det kosta 8 miljoner kr att bygga om tunneln till ett funktionsdugligt magasin. Kostnaden måste jämföras med en nybyggnation eller alternativet att återanvända någon äldre, centralt belägen industribyggnad. För

Tunnelns norra del fotograferad i september 1976



alla kostnadsberäkningar, såväl rena byggkostnader som inrednings- och driftkostnader, utgör Nordiska museets mycket omfattande nybyggnadsprojekt i Julita en utmärkt jämförelse. Detta kan utan överdrift betraktas som den nordiska museivärldens pilotprojekt, när det gäller magasinering och föremålsvård.

Järnvägstunneln kan i sitt nuvarande skick endast spela en begränsad roll som lagerlokal. Den höga luftfuktigheten gör den i stort sett omöjlig som museimagasin och som tidigare nämnts blir ombyggnaden mycket komplicerad och kostnadskrävande. Under utredningstiden dök två andra magasinsalternativ upp. Det ena var det f d Konsumbageriet i kv Västergötland mellan Götgatan och Södergatan, endast c:a 400 meter från museet. Denna gedigna industribyggnad av sten hade givetvis varit ett idealiskt magasin för museet och med ett likaledes idealiskt läge. Kommunen beslöt emellertid att fastigheten efter upprustning skulle användas för att härbärgera de hyresgäster som evakueras från Münchenbruggeriet.

Det andra förslaget utgjordes av två lagerbyggnader i Frihamnen, som visserligen ligger betydligt längre bort från museet än de andra alternativen. Men som museimagasin betraktade är de, efter vissa kompletteringar, helt acceptabla. Då detta sista alternativ även visade sig bli billigast för kommunen beslöt kommunstyrelsen i augusti 1976 att åt stadsmuseet anvisa Frihamnsmagasinen som nytt centrallager. Nu står alltså museet inför en hektisk period med flyttningar från alla våra nuvarande lagerlokaler till detta nya utrymme, vilket kommer att bli ett välordnat skådemagasin om några år.

Men den gamla järnvägstunneln blir kvar som den är. Inte blev den museimagasin som vi hade hoppats ett tag. Och — vem vet — kanske framtidens museimän kommer att vara lika glada över det. Det är ju inte helt omöjligt att tunneln om hundra år har förklarats som ett värdefullt teknikhistoriskt monument, en gigantisk museal miljö från industrialismens pionjärtid.