

60. Karta öfver Stockholms järnvägsförbindelser.

Gen. Stab. Lit. Anst.

JÄRNVÄGAR

AF

HARALD LEMKE.

Stockholms stads järnvägshistoria kan sägas börja samtidigt med statsbanornas. Då nämligen järnvägsbyggnadsfrågan vid 1853—54 års riksdag såsom en statsangelägenhet upptogs till öfverläggning; då därvid de första 6 millionerna rdr beviljades för en från Göteborg genom Västergötland och Nerike gående stambana äfvensom 1 1/2 million till en dylik bana från Malmö; ja, från och med den 30 april 1855, då första spadtaget togs å våra stambanor (vid Skafveryd några kilometer väster om Alingsås), var hufvudstaden *målet*, till hvilket så väl den västra som den södra stambanan syftade. Den år 1856 tillsatta s. k. järnvägsundersöknings-kommittén uttalade också i sitt samma år afgifna utlåtande, att en af de första fordringar, som borde ställas å de blifvande stambanorna, vore att de skulle »lätta och befordra förbindelsen mellan hufvudstaden och rikets förnämsta gräns- och stapelorter». I detta utlåtande benämndes för första gången våra stambanor efter väderstreck i förhållande till Stockholm: västra, södra, norra o. s. v., benämningar hvilka än i dag användas, ehuru vissa af dessa stambanor i sina riktningar mot hufvudstaden sedermera fått helt andra lägen, än den nämnda kommittén tänkte sig.

Den man, hvars åsikter och åtgöranden äro oskiljaktigt förenade med statsbanebyggandet under stambanornas första skede, är öfverste NILS ERICSON, hvilkens stod numera pryder parken vid Stockholms centralstation. Han, åt hvilken kungl. maj:t redan förut anförtrott högsta ledningen af stambanebyggandet, var i åtskilliga punkter af olika mening med kommittén och påvisade i ett ingifvet betänkande först och främst, att det till en början vore nödvändigt att utföra de linier, som på den kortaste och i öfrigt bästa vägen kunde förena Malmö, Göteborg, Norge och de närmaste norra provinserna med hufvudstaden, samt att detta borde ske i en ordning, som bestämdes

af det säkraste gagn, enhvar af dessa linier kunde anses medföra för landet. Öfverste Ericson påpekade därjämte, att landets form, med Stockholm i öster och unionslandets hufvudstad i väster, gaf vid handen, att de redan påbörjade stambanorna från Göteborg och Malmö borde förenas i Falköping och fortgå på gemensam linie in i Nerike samt därifrån åter grena sig med linier till Stockholm och Kristiania, emedan på detta sätt ett möjligast kort och billigt stambanesystem för ernående af goda förbindelser från hufvudstaden och landets inre bördiga provinser med det oftast isfria västerhafvet, Norge,



C. J. G. fot.

61. Nils Ericsons staty vid Centralstationen.

Danmark och det öfriga Europa kunde åvägabringas. Emellertid tedde sig saken något olika, om man betraktade Stockholm såsom slutpunkt, eller om landets västra och södra provinser ansågos som slutpunkter och hufvudstaden som utgångspunkt. För den meningen torde ock pluralitet funnits, att byggnadsarbetet borde bedrivas samtidigt från hufvudstaden både åt norr och söder, men huruvida den norr eller söder ut från Stockholm gående linien skulle blifva hufvudvägen till västerhafvet, därom voro meningarna mycket delade, och redan nu uppblussade striden om, huruvida västra stambanan skulle dragas norr eller söder om Mälaren. Öfverste Ericson afgjorde för sin del denna fråga på grund af den allmänna och helt visst sunda

princip, att man genom de nu började stambanorna borde söka förnämligast gagna de inre delar af landet, som icke redan lågo i närheten af vattenvägar, och då från Stockholm trenne naturliga sådana funnos — norr och söder ut efter östersjökusterna samt väster ut på Mälaren — borde banorna norr och söder ut från Stockholm halfvera de räta vinklar, som Mälarens hufvudriktning bildar med den i norr och söder sig sträckande ostkusten, och om frågan på detta sätt såges och afgjordes, blefve den norra banriktningen sådan, att den endast kunde utgöra en början till norra stambanan men icke gerna transitoleden till Göteborg, och den södra riktningen komme att ungefär sammanfalla med den af kommittén föreslagna linien för östra stambanan genom Södermanland. Till de öfriga skälen för den södra sträckningen lade öfverste Ericson också det, att det var på en sydlig och västlig väg, som man närmast kunde nå ej blott det öfriga Europa, utan jämväl Kristiania, Göteborg och Malmö, hvadan man icke, med Stockholm som utgångspunkt, borde tveka mellan en sydlig eller nordlig riktning kring Mälaren, alldenstund den senare åtminstone under sin första del aflägsnade sig från de antydda hufvudmålen. Ericsons mening blef också den segrande: vid riksdagen 1856—58 beslöts, med godkännande af vägen söder om Mälaren, att anslå 5,680,000 rdr att under tre år utgå för arbeten å västra stambanan, från Stockholm öfver Södertelje mot Katrineholm.

Med alla dessa spörsmål sammanhängde ett annat af yttersta vikt, nämligen frågan om lämpligaste platsen för en hufvudbangård i Stockholm, och i våra dagar, då frågan om anskaffande af plats för och anordnande af en ny sådan bangård efter den måttstock och de fordringar, som en 40-årig utveckling af järnvägstekniken och trafiken medfört, kan det vara intressant nog att erinra sig, huru frågan i sin början afhandlades.

Sedan linien söder om Mälaren för den västra stambanan, såsom ofvan sagts, blifvit bestämd, var en bangård på Söder en gifven konsekvens däraf. Men många faktorer måste vid bestämmande af platsen tagas med i räkningen: ej blott ett möjligast kort afstånd till de andra stadsdelarna, utan äfven förbindelsen med en lämplig lastplats vid vatten och ett lämpligt läge för utgångspunkten för en blifvande sammanbindningsbana. Sedan ett förslag afseende den s. k. Beijerska trädgården, dit banan skulle framdragas öfver Skanstull, af flera skäl förkastats, återstodo egentligen blott tvenne förslag: det ena vid Fatbursjön å Söder, där nuvarande Södra stationen ligger, utan förbindelse med Mälaren eller Saltsjön åt stadssidan, hvilket förslag af magistraten och borgerskapets äldste förordades, samt det andra vid Danvikstull med ett spår ned till Saltsjön. Norra banan skulle få sin särskilda bangård i närheten af Humlegården med spår ned till Nybrohamnen.

De stora olägenheterna af separata bangårdar utan samband inom en hufvudstad insågos emellertid af öfverste Ericson, som redan nu talade och

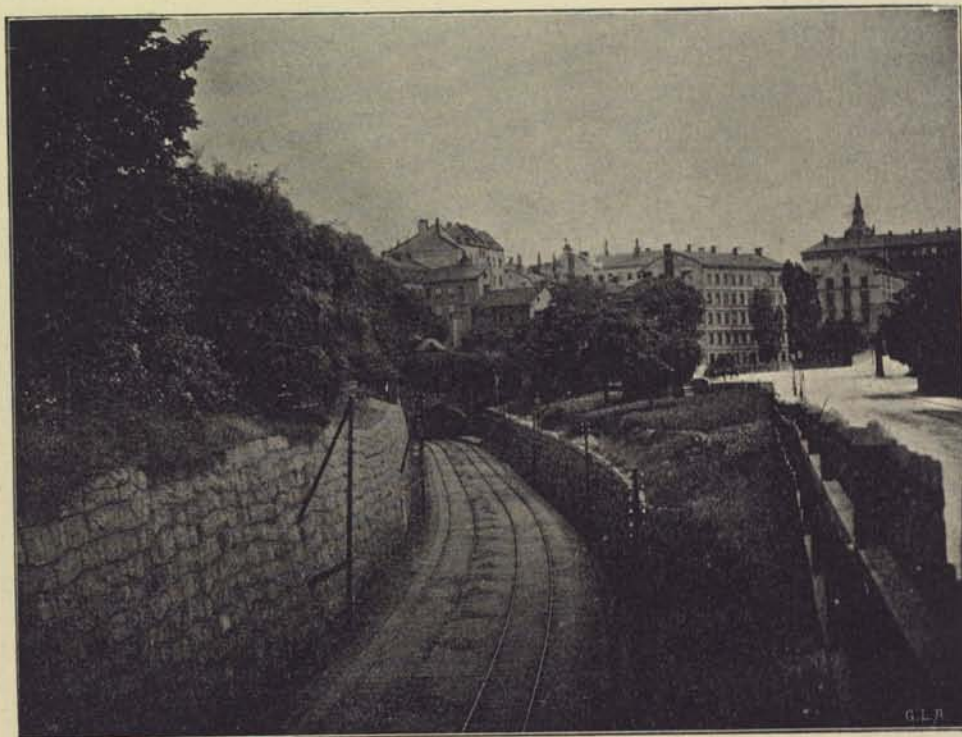
arbetade för en »sammanbindningsbana», hvilken han enligt ett preliminärt förslag tänkte sig skola utgå från Hornstull framåt Mälaren midt för östra ändan af Långholmen, i kurva öfver Heleneborg, därefter insprängd i kanten af södra bergen förbi Skinnarviken, på en stor bank i kurva öfver viken från södra stranden till Riddarholmskanalen och efter västra sidan däraf på broar till Strömsborg och Tegelbacken, där hufvudbangård borde bildas genom inköp af tomter och fyllning i Klara sjö, hvarvid denna bangård tillika kunde blifva station för norra banan, hvars utgångslinie han tänkte sig ungefär sådan, den nu förefinnes, förbi Rörstrand och Karlberg. Såsom synes, är detta i stora drag planen just till den sammanbindningsbana, som nu i verkligheten förefinnes, med alla dess fördelar och — olägenheter, hvilka senare det först varit våra dagars växande så väl järnvägs- som sjö- och stadstrafik beskärdt att få erfara. Endast tanken på en tunnel under Söder hade ännu ej framkommit eller måhända rättare sagdt mognat; nödvändigheten att komma till samband med stadens hamnar och sjöfart var den ledande tråden i detta förslag, som dessutom skulle förena den södra och norra banlinien med hvarandra.

De år 1857 påbörjade arbetena å västra stambanan bedrefvos så kraftigt, att vid slutet af år 1859 dessa från Stockholm hunnit utsträckas ända till Katrineholm, på en längd af 12 mil. Den största arbetsstyrkan användes mellan Stockholm och Södertelje, så att denna bandel, oaktadt de därmed förenade svårigheterna, vid samma tid var fullbordad. Bland de svåra och stora arbetena i Stockholms omedelbara närhet må erinras om den mer än 700 fot långa och öfver 70 fot djupa banken öfver Årstaviken, samt den 930 fot långa Nybodatusunneln. Årstaviksbanken, som kräfde 20,360 kub. famnar fyllnadsämne, hvilket i farkoster hämtades från grusbackar vid Jungfrusund och Vårby, 1 1/2 mil från staden, påbörjades i maj 1858 och blef, sedan åtskilliga sättningar ägt rum, färdig i samma månad 1860, med en kostnad af i rundt tal 147,000 rdr. Nybodatusunneln åter påbörjades i september 1858 och var, med en kostnad af 140,400 rdr, genomsprängd den 7 september året därpå. För hufvudstaden blef emellertid den 1 december 1860 märkesdagen, ty då öppnades för allmän trafik bandelen mellan Stockholm och Södertelje öfre (nuv. Saltskog) samt grenbanan till Södertelje stad, tillsammans 3.3 mil, och i rask följd skedde sedan öppnandet af bandel efter bandel, så att hela västra stambanan mellan Stockholm och Göteborg af konungen i ständernas närvaro kunde högtidligen invigas den 4 november 1862, och den allmänna trafiken tog sin början den 8 i samma månad. Såsom bidrag till anläggningen af stationen å Söder vid Fatbursjön hade Stockholms stad lämnat 150,000 rdr samt fri mark inom stadens område, under villkor att det nyssnämnda kärret blefve helt och hållet igenfylldt.

Från och med 1862 koncentrerade sig intresset kring påbörjandet af norra stambanan, dess utgångspunkt och riktning från Stockholm samt

åvägbringandet af en eventuell sammanbindningsbana. Rörande norra stambanan skulle riktningen väster eller öster om Sigtunafjärden nu blifva tvistefröet. En af kungl. maj:t med flera uppdrag betrodd, år 1862 tillsatt kommitté förordade den västra riktningen och i enlighet härmed blef proposition aflåten till 1862—63 års riksdag, som emellertid, dels med stöd af öfverste Ericsons år 1856 afgifna utlåtande, dels på grund af 1858 års järnvägskommittés utredningar m. fl. omständigheter, beslöt sig för den östra vägen och för byggandet af linien till Uppsala anvisade 4,672,000 rdr.

Rörande »järnbanan genom hufvudstaden» hade 1862 års kommitté före-



C. J. G. fot.

62. Sammanbindningsbanan, södra tunnelmynningen.

slagit ett läge i hufvudsak öfverensstämmande med det sedan utförda, sålunda äfven med tunnel under Söder, och sedan öfverste Ericson vid detta förslag gjort hemställan om vissa ändringar i byggnadsdetaljerna och deras utförande, sidospårs utdragande till hamnarna m. m., blef det af kungl. maj:t för riksdagen framlagdt, af denna godkänt och 3,070,000 rdr till dess utförande beviljade. Den nämnda kommitténs förslag var emellertid ej fullt enhälligt: en ledamot hade nämligen ansett, att Nybrohamnen borde blifva norra stambanans utgångspunkt i stället för bangården vid Klara sjö, samt att frågan om en sammanbindningsbana borde tills vidare uppskjutas.

Emellertid voro nu sålunda sammanbindningsbanans utförande och norra stambanans påbörjande med utgång från hufvudstationen vid Klara

sjö till Uppsala genom 1862—63 års riksdags beslut tryggade. Å linien mellan Stockholm och Uppsala, där terrängen visserligen ej erbjöd stora arbeten, men den naturliga grunden på flera ställen äfven i hufvudstadens närhet (t. ex. vid Järfva) var synnerligen lös och dålig, kunde rälsläggningen år 1865 afslutas, och på sammanbindningsbanan hade efter vederbörliga och noggranna förarbeten tunneln börjat utsprängas, jordfyllning i Riddarholmsfjärden och arbeten för spårläggning från Tantogatan påbörjats. I och för nödiga expropriationer äfvensom för utvidgning af det föreslagna området



C. J. G. fot.

63. Sammanbindningsbanan, tunnel under Brunnbacken.

för centralstationen vid Klara sjö blef emellertid nödvändigt att utöfver redan anslagna medel begära 500,000 rdr, som ock vid 1865—66 års riksdag beviljades. Under år 1866 fortgingo arbetena raskt på alla punkter, utom mellan järnvägen och Gamla Kungsholmsbrogatan, där vidtomfattande underhandlingar mellan järnvägsstyrelsen och Stockholms stads myndigheter måste föregå byggnadsarbetet. Utsprängningen af tunneln under Södermalm och underhållningen af därintill liggande byggnader fullbordades emellertid under året, och å linien mellan Stockholm och Uppsala kompletterades återstående arbeten, till hvilka äfven hörde en provisionell station vid banans ändpunkt i Stockholm, så att linien i sin helhet, 6.2 mil lång, den 20 september 1866 öppnades för trafik. På sammanbindningsbanan utfördes år

1867: utfyllningar i Klara sjö, brobyggnad öfver Norrström, murningsarbeten vid Riddarholmen, utfyllningar i Stadsgårdshamnen samt sprängningar mellan södra tunnelmynningen och Tantogatan, m. m. — under 1868: grundläggnings- och murningsarbete för bron öfver Söderström, återställande och ordnande af brutna gatukommunikationer, hvarjämte öfriga arbeten så bedrefvos, att linierna mellan Tantogatan och norra tunnelmynningen samt mellan norra banans provisionella station och Köttorget blefvo trafikabla. För uppförande af stationshus och banhall vid centralstationen enligt nytt



Gen. lit. anst. fot.

64. Sammanbindningsbanan, bron öfver Riddarfjärden.

förslag beviljades år 1869 af allmänna medel 300,000 kr. och ur handels- och sjöfartsfonden ett lika stort belopp, så att pålgrunden och grundmurarna på denna under året utfördes. Samma år fullbordades äfven viadukten öfver Köttorget och bron öfver Söderström, hvarjämte spåren sattes i sådant skick, att banan i sin helhet provisoriskt kunde begagnas i januari 1870. Ombyggandet af de gator, som förena Södermalm med Staden (Slussgatorna och Brunnsbacken) fullbordades jämväl 1869, och sedan under år 1870 återstående kompletteringsarbeten utförts, kunde sammanbindningsbanan i sin helhet den 17 juli 1871 öppnas för regulier trafik. Den hade då kostat inalles 4,170,000 rdr, och med dess öppnande var hufvudstaden satt i fullständig förbindelse med samtliga stambanegrenarna.

I tekniskt hänseende erbjuder sammanbindningsbanan stort intresse och var för sin tid ett verkligt storverk, enär den till allra största delen består af s. k. konstarbeten. Räkna man, som sig bör, banan från utgångsväxeln vid Tanto, så möter först den djupa inskärningen mot tunnelns södra mynning, beklädd med massiva granitväggar i s. k. kallmur; därefter följer tunneln under Södermalm, 433 meter lång, delvis undermurad med hvalf och, då hela sammanbindningsbanan är dubbelspårig, utsprängd för tvenne spår, som i kurva framkomma under de stora uppfarterna i Brunnsbacken och Slussgatorna; sedan vidtager bron öfver Söderström i 12 spann, af hvilka 11 fasta på 15 meter hvardera och ett svängbrospann på 42 meter med granitpelare på pälgrund i grusbank samt med järnöverbyggnad levererad, liksom alla sammanbindningsbanans broöverbyggnader, från Bergsunds mekaniska verkstad och bestående af s. k. parallelreglar af gallerverk. Efter denna bro följer viadukten öfver Köttorget, uppförd med 8 helvalsade järnbalkar i bredd på stenpelare och järnbockar, under hvilka pålning är anbragt, samt med 11 spann på 6.7 och 8 spann på 6.3 meter. Omedelbart därpå följer bron öfver Riddarholmskanalen i 2 spann på cirka 17 meter hvardera med trenne fackverksreglar upplagda på granitlandfästen med pälgrund, och först därefter vidtager den korta del af banan, som utefter Riddarholmskanalen ligger på vanlig mark fram emot Norstedtska tryckeriet, där bron öfver Norrström vidtager. Denna bro har icke mindre än 11 spann: 8 fasta på 23.0, 2 fasta på 11.6 och ett svängbrospann på 27.6 meter; dess landfästen ligga på pälgrund, men pirerna på fast botten; öfverbyggnaden utgöres af parallelreglar af gallerverk, och på östra sidan om dessa ligger ytterligare en dylik regel, som uppbar stadens gångbro från Riddarholmen till Jakobsgatan. Omedelbart efter denna bro korsar sammanbindningsbanans spår Jakobsgatan dels — och tyvärr — i plan, dels medelst en i 2 spann lagd vägport med helvalsade balkar öfver underfarten; därefter äro spåren inne i Centralstationens spårssystem. Såsom hufvudsakliga anläggningsåret för alla dessa broar kan 1870 uppgifvas. Emellertid hafva de under de senaste åren alla undergått en hel del förstärkningsarbeten beträffande järnöverbyggnaden m. m., som framkallats af en nyare tids tyngre lokomotiv och större tåghastigheter.

Några statsbanelinier hafva *efter sammanbindningsbanans fullbordande* icke utförts till eller vid hufvudstaden, förrän banan från Karlberg och Tomtebodas till Värtahamnen år 1878 påbörjades. Till denna banas förhistoria hör emellertid, att den höll på att blifva en privatbana. Då Stockholm-Västerås-Bergslagens järnväg år 1874 befanns sakna medel till sin fullbordande, ingick järnvägens styrelse till stadsfullmäktige med begäran, att Stockholms stad, som iklädt sig räntegaranti för ett af järnvägens lån, måtte utbyta denna garanti emot aktieteckning i järnvägen till banans fullbordande. Stadsfullmäktige biföllo detta under vissa villkor, bland hvilka

äfvén det att järnvägen i fråga skulle utdragas från Karlberg till Lilla Värtan med grenbana till Ladugårdslandsviken. Sedan emellertid järnvägens ekonomi blifvit på annat sätt ordnad, förföll frågan, i hvad den rörde Stockholm-Västerås-banan, men trängde sig dock så småningom fram, i samma mån som insikten därom blef allmän, att det för Stockholms stad vore fördelaktigt att äga en hamn för djupgående fartyg så belägen och med ett sådant omfång, att grofgods där kunde lossas och lastas samt finna rymliga upplagsplatser. Sedan frågan under åren 1876 och 1877 mellan kungl. järnvägsstyrelsen och Stockholms stad afhandlats, och dessa båda myndigheter enats om sättet och villkoren för så väl banans som hamnens byggande, blef banbygganden vid 1877 års riksdag föremål för en proposition,



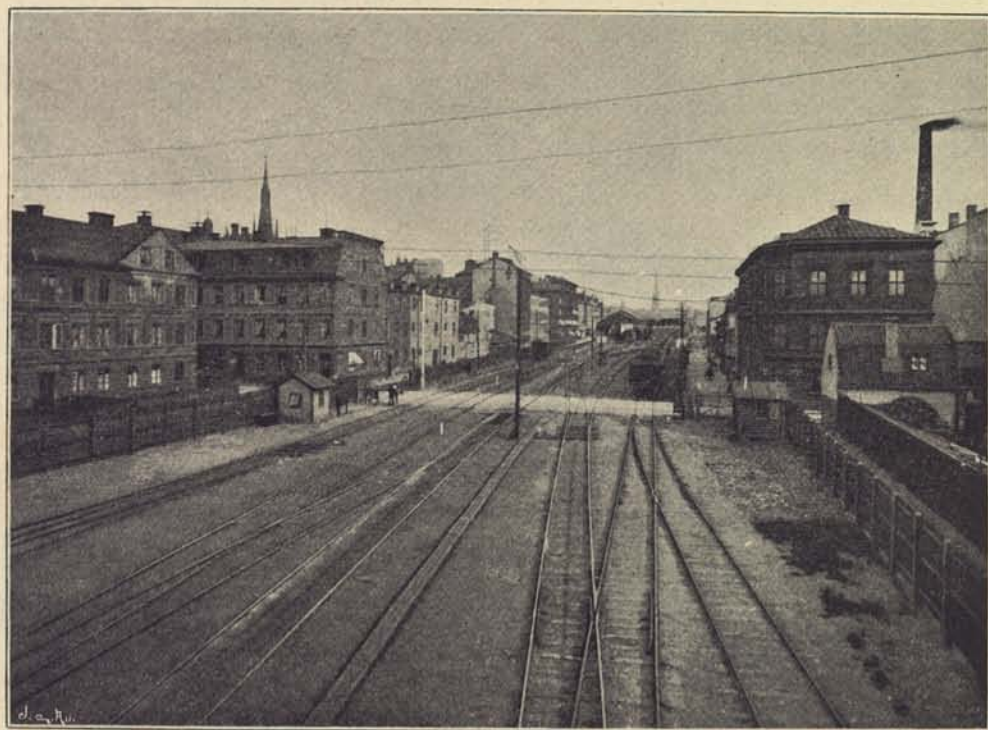
65. Centralstationen.

som bifölls, och på grund hvaraf 1,350,000 kronor anslogos till banans utförande af statsmedel, för statens räkning och genom kungl. järnvägsstyrelsens försorg. Banan byggdes af entreprenör under uppsikt af kontrollant, som styrelsen utsåg, och öppnades för trafik den 15 maj 1882. Bispåret från Albano upp till Stockholms östra station å Rimbobanan jämte ett mindre spårssystem därstädes byggdes under åren 1885 och 1886 genom kungl. järnvägsstyrelsens egen försorg för en kostnad af omkring 50,000 kr.

Jämte de båda utgreningarna till Tomtebodas och Rimbobanans station (den s. k. Stockholms östra station) är Värtabanan 7 kilometer lång. Den är till sin natur en specifikt stockholmsk bana samt utgör, torde man kunna säga, en början till en »stads- och ringbana», sådan som de hvarmed nutidens metropoler synas så gärna vilja omsluta sig.

* * *

Kungl. järnvägsstyrelsen, som utöfvar högsta ledningen och skötseln af statsbanorna, har sitt säte i Stockholm. Den utgöres af generaldirektören, som är chef och har ensam beslutanderätt, samt fyra föredragande öfverdirektörer. Organiseradt på sina fyra naturliga afdelningar, byrå-, ban-, maskin- och trafikafdelningen hvar med sin öfverdirektör och sin expedition, arbetar verket inom Stockholm och i styrelsen därjämte på ett flertal s. k. kontor, nämligen: kansliet, kammarkontoret, revisionskontoret, hufvudkassakontoret, uppbörds-kassakontoret, statistiska kontoret, milkontoret, trafikafdelningens särskilda kontrollkontor, samt formulärförrådet, hvilkas tjänste-



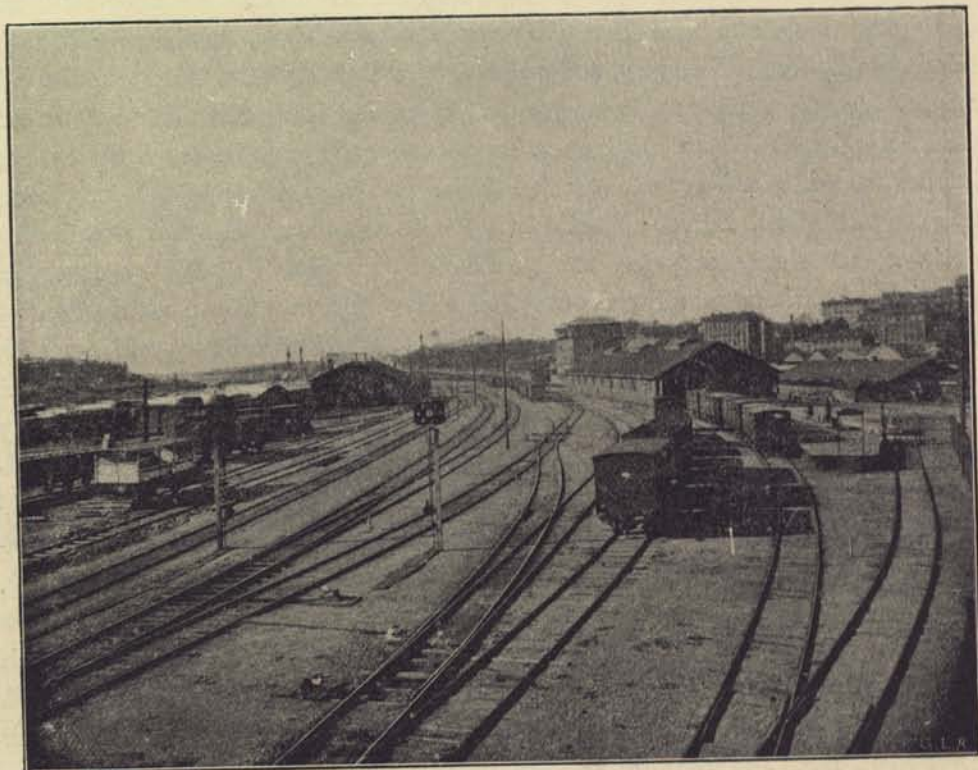
A. Rydén fot.

66. Centralstationens spårssystem.

män alla äro bosatta i hufvudstaden. Därjämte utöfvas den hufvudsakligaste distriktsförvaltningen öfver tvenne stambanedistrikt från Stockholm, där fem afdelningsföreståndare tillhörande dessa distrikt äro med sina expeditioner placerade.

Den yttre statsbaneapparaten i och vid Stockholm utgöres, utom de där sammanförda stambanelinierna, af följande stationer och bangårdar: såsom afslutning af västra stambanan *Stockholms södra station*; på sammanbindningsbanan *Stadsgården* (med grenspår till *Skeppsbron*) och *Stockholms Centralstation*; på norra stambanan *Stockholms norra station*, *Karlberg* och *Tomtebodas*; samt på Värtabanen, med grenlinien till Tomtebodas och Stockholms östra station, *Norrtulls*, *Albano* och *Värtans stationer*.

Stockholms södra station ombesörjer alla slag af trafik, men är efter sammanbindningsbanans öppnande en speciellt för Södermalm afsedd station, och från densamma utgå inga genomgående tåg, utan stationen står i lokal trafik med närliggande stationer, Liljeholmen, Stadsgården och Centralstationen, hvadan äfven passagerare från och till södra stationen måste byta tåg i Liljeholmen. Bangården har kvar sina ursprungliga byggnader och anordningar och gör ett tämligen ålderdomligt intryck i förhållande till hufvudstadens andra stationer, hvilka ju ock äro betydligt yngre.



C. J. G. fot.

67. Norra Järnvägsstationens spårsystem.

Stadsgårdens station, som hufvudsakligen är afsedd för vagnslastgods till och från därvarande hamn, utgöres endast af en spårkomplex med växlar och vändskifvor, men utan särskilda husbyggnader, och expeditionslokalen för vederbörande trafiktjänstemän är inhyst i en privat byggnad vid Skeppsbron.

Centralstationen är hufvudstadens i mångt och mycket mest betydande bangård, men ombesörjer endast person- och ilgodstrafik. Vid denna bangård ligger det stora, prydliga stationshuset efter ritning af statsbanans dåvarande arkitekt major Edelsvärd, hvilket, utom kungl. järnvägsstyrelsens alla här ofvan omnämnda expeditioner och kontor och en del dylika för distriktsförvaltningen, innehåller lokaler för den dagliga trafiken. Dess ban-

hall med takstolar af järn öfvertäcker fem spår, och bangårdens spårssystem, som utom tågspåren innehåller flera större växelgrupper och uppställnings-spår bakom hallen, räcker från Jakobsgatan till Gamla Kungsholmsbrogatan. Strax norr om stationshuset och därifrån skildt endast genom ett mindre ilgodsmagasin ligger det s. k. annexet, som inrymmer dels lokaler för det ankommande ilgodsets expedition, för ett kontrollkontor, post och tull, dels bostäder för ett flertal af därtill berättigade tjänstemän placerade i Stockholm. Centralstationen afklipper Klarabergs-, Mäster Samuels- och Bryggaregatorna, af hvilka dock Mäster Samuelsgatan föres fram för gångtrafik under spåren. Jakobs- och Gamla Kungsholmsbrogatorna ligga i plan med de inledande spåren. Denna sistnämnda omständighet jämte många andra och främst den, att centralstationen nu är blifven för trång för den växande trafiken, har bragt frågan om en ny, modern, rymlig och trafik-tekniskt riktig hufvudbangårds anläggande till en fråga på dagordningen. Huru denna fråga skall lösas, hörer ej till föreliggande uppsats, men må det dock i detta sammanhang antydvas, att problemet är svårt, betydligt svårare än den icke fackkunniga allmänheten föreställer sig, att frågan aldrig kan på ett fullt tillfredsställande sätt lösas utan ett stort tillmötesgående och en enig samverkan mellan Stockholms stads myndigheter och statsbanornas styrelse, samt att med densamma torde böra förbindas frågan om en ny ingångslinie till Stockholm för hufvudtrafiken söder ifrån, då sammanbindningsbanan, ett storverk för sin tid, numera dels i sig själf erbjuder tekniska missförhållanden, som utvecklingen på detta område gjort allt kännbarare, dels utgör med den trafik, som nu dagligen däröfver skall framgå, ett alltför stort hinder för skeppsfarten och stadens egen gatutrafik.

Stockholms norra station, som expedierar hufvudsakligast stycke- och vagnslastgoods, ehuru äfven en del blandade tåg hålla där, är belägen på Klara strand från Gamla Kungsholmsbrogatan i söder till Atlas' verkstäder i nordväst, samt omfattar ett ganska ansenligt spårssystem. Bland dess byggnader märkes det nya, tidsenliga stations- och expeditionshuset vid Norra Bantorget, beläget midt emellan de båda godsmagasinerna för ankommande och afgående gods. Längst i norr vid bangården ligga utefter Torsgatan maskinafdelningens etablissementer, nämligen först ett förrådshus, tillika innehållande maskindirektörsexpedition för 5:te distriktet, därefter ett stort stall för 21 maskiner med vändskifva och där bakom reparationsverkstad för den rullande materielen. Öfver norra stationen, som intill Klaraviken förmedlar sjötrafik från Mälaren, framföres Kungsgatan på sin viadukt, hvarjämte en underfart och en öfverfart, den senare i plan, äro anordnade från Norra Bantorget och Torsgatan till hamnen vid Klaraviken.

Karlbergs station har så småningom vuxit fram från att först hafva varit blott en hållplats, och den är nästan uteslutande afsedd för persontrafik. Sin förnämsta betydelse har den ur teknisk synpunkt såsom ingångs-

port, så att säga, å ena sidan till de båda nyssnämnda stora stationerna och å andra sidan till Värtabanan. Med afseende härå äro ock alla dess växlar förreglade och centraliserade efter modernt mönster, som ställer växlar och signaler i mekaniskt förband med hvarandra till förhindrande af en genom människoglömska uppkommen felaktig signalering för tåg.

Tomteboda station ligger väl egentligen utanför stadens »hank och stör», men måste ur järnvägssynpunkt räknas till Stockholms stationer, emedan den utgör en rangeringsbangård för fördelning af en hel del olika vagnar. Än större betydelse torde den i framtiden få, om och när en stor reparationsverkstad där blir uppförd för revidering af den vagupark, som i sådant syfte uppsamlas i Stockholm från olika stambanelinier. Utom det lilla stationshuset äger bangården redan nu ett lokomotivstall för 15 maskiner samt en del förrådsbyggnader tillhörande ban- och maskinafdelningarna, äfvensom långa uppställningsspår för reservvagnar. Äfven Tomteboda station är förbunden med Värtabanan, så att platsen väster om den förut befintliga lilla Bomsjön, numera igenfylld, är omsluten af en »järnvägstriangel», hvars sidor utgöras af norra stambanans spår mellan Karlberg och Tomteboda samt de båda utgångslinierna från dessa stationer till Värtabanan.

Denna sistnämnda banas trenne stationer, Norrtull, Albano och Värtan, ombesörja alla slagen af trafik. Föرنämsta godsarten vid Norrtull torde vara ved, hvaraf stora upplag där ständigt finnas. Från denna station går banan på en viadukt öfver Norrtullsgatan, förbi Stallmästaregården och Bellevue-parken, på ytterligare en viadukt öfver Valhallavägens förlängning vid Brunnsviken fram till Albano station, som har det förut omnämnda grenspåret upp till Rimbobanans station vid Valhallavägen, hufvudsakligen afsedt för vagnslastgods, som antingen önskas expedieradt vid Östermalm eller skall transiteras mellan statsbanan och Rimbobanan. Dessa båda sistnämnda banor korsa hvarandra medelst en viadukt för Rimbobanan strax öster om Albano. Värtans station har sin föرنämsta betydelse genom hamnen. Spårsystemet å bangården intill lastkajerna och hamnen är betydligt. Endast statsbanans spår uppgå till öfver 8,000 meters längd, och talrika vändskifvor förmedla växlingen längs hamnkajerna. Hamnen är, som ofvan sagts, föرنämligast afsedd för grofgods, som i större kvantiteter ex- eller importerar. Bland importvarorna torde stenkol och oljor intaga föرنämsta rummen. För de förras uppläggning har så väl statsbanan som Stockholms stad särskildt anordnade stora upplagsbåsar med kranar och ett på små viadukter upplagdt separat spårssystem för stenkolslasternas framförande från kajen till upplagen. Utom stationshus med ett pryddigt så väl yttre som inre jämte öfriga vanliga bangårdsbyggnader har statsbanan vid Värtan flera större och mindre betjäningshus med bostäder för en hel del personal; 5:te distriktets banafdelning har där sina växthus och plantskolor och järnvägsförrådet en större upplagskällare för oljor. Från Stockholms stads stenkolsupplagsplats

vid hamnen och spårsystemet där utgår ett staden tillhörigt, cirka 1,500 meter långt järnvägsspår till det nya gasverket vid Husarviken.

* * *

Rörande statsbanorna i och vid Stockholm torde slutligen, för belysning af dels omfånget af den trafik, dessa banor där ombesörja, dels i någon mån utvecklingen af denna trafik, en del statistiska data i största korthet böra anföras, och torde dessa lämpligen kunna hämtas från åren 1871 och 1872 samt 1895, hvilket sistnämnda år är det senaste, för hvilket officiella uppgifter föreligga. Som sammanbindningsbanan öppnades först 1871, kan man först från och med detta år eller egentligen först från och med 1872, då ett helt års statistik kunde framläggas, få en utgångspunkt för en jämförelse, som visar utvecklingen af trafiken vid Stockholms stationer, sådana de efter sammanbindningsbanans öppnande blefvo och med de ändamål, de då fingo och ännu i dag hafva att fylla, hvar efter sitt läge och sin natur.

Man finner då, ätt med afseende å *antalet anlända och afgångna resande stationerna intaga bland öfriga stationer å statsbanorna följande ställning och ordningsföljd:*

	1871	1872	1895
Stockholms Central (och Norra) station, antal resande . . .	f n:r 3 {210,869	n:r 2 324,367	n:r 1 709,482
Stockholms Södra station, antal resande	f n:r 5 {104,972	n:r 19 48,172	— 17,152
Värtan	—	—	25,874
Norrtull	—	—	938
Tomtebodan	—	—	16,438
Karlberg	—	—	14,247
Albano	—	—	1,959

Efter *inkomsten af persontrafiken* ställa sig ordningen och uppgifterna sålunda:

	1871	1872	1895
Stockholms Central (och Norra) station	f n:r 1 {Kr. 310,578	n:r 1 650,812	n:r 1 1,908,946
Stockholms Södra station	f n:r 2 {Kr. 262,247	n:r 16 59,301	— 20,446
Värtan	—	—	3,457
Norrtull	—	—	203
Tomtebodan	—	—	1,459
Karlberg	—	—	2,196
Albano	—	—	654

Beträffande *vikten af allt gods*, så väl anländt som afgånget, blifva uppgifterna dessa:

	1871	1872	1895
	ctr	ctr	ton
Stockholms Central (och Norra) station	{ n:r 8 802,449	n:r 9 898,970	n:r 4 241,833
Stockholms Södra station	{ n:r 4 1,273,301	n:r 5 1,244,156	82,890
Stadsgården	—	—	82,107
Värtan	—	—	84,430
Norr tull	—	—	18,885
Tomtebodan	—	—	1,289
Karlberg	—	—	7
Albano	—	—	412

Tager man slutligen den *totala trafikinkomsten* till måttstock, så intaga stationerna följande ställning:

	1871	1872	1895
Stockholms Central (och Norra) station	{ n:r 4 Kr. 922,727	n:r 2 1,749,392	n:r 1 5,852,095
Stockholms Södra station	{ n:r 2 Kr. 1,241,374	n:r 4 807,146	n:r 8 727,191
Stadsgården	—	—	415,475
Värtan	—	—	192,870
Norr tull	—	—	16,881
Tomtebodan	—	—	6,597
Karlberg	—	—	5,085
Albano	—	—	4,252

Vill man åter tillse, hur *trafikinkomsten per bandel* i och närmast vid hufvudstaden ställer sig, så finner man, att denna inkomst per *banmil* var:

	1871	1872
Linien Stockholm—Liljeholmen	{ n:r 19 Kronor 114,265	n:r 44 89,105
Linien Järfva—Stockholm Central	{ n:r 42 Kronor 77,032	n:r 42 91,102

För år 1895 föreligga i detta afseende följande data, där inkomsten är beräknad per *bankilometer*, nämligen:

	n:r	Kr.
Stockholms Central—Stadsgården	2	34,715
Karlberg—Stockholms Central	3	33,327
Stadsgården—Tanto	6	30,728
Tomtebodan—Karlberg	7	29,224
Tanto—Liljeholmen	9	28,521
Stockholms Södra—Tanto	136	10,737
Karlberg—Norr tull	148	10,001
Norr tull—Albano	163	8,239
Albano—Värtan	222	4,988

Med afseende åter på *utgifterna* vid dessa stationer i och för trafikens ombesörjande visar statistiken följande summor per år och station:

	1871	1872	1895
Stockholms Central (och Norra) station	45,024	86,937	387,517
Stockholms Södra station	47,222	43,873	106,992
Stadsgården (utgifterna 1895 sammanräknade med Södra stationen).			
Värtan station	—	—	7,933
Norrtull >	—	—	3,090
Tomtebodan >	—	—	8,717
Karlberg >	—	—	3,352
Albano >	—	—	3,199

Härvid må, såsom en sista uppgift, fogas antalet vid stationerna *använd personal* i medeltal per dag:

	1871	1872	1895
Stockholms Central (och Norra) station	40	70	294
Stockholms Södra station	48	48	69
Stadsgården (för 1895 sammanräknad med Södra stationen).			
Värtan station	—	—	6
Norrtull >	—	—	3
Tomtebodan >	—	—	8
Karlberg >	—	—	3
Albano >	—	—	3

Att i ofvanstående uppgifter Stockholms Central och Norra stationer äro sammanslagna, har sin grund däruti, att då den förra, såsom ock blifvit angifvet, blott ombesörjer person- och ilgodstrafik och den senare nästan uteslutande godstrafik, bilda de båda tillsammans ett statistiskt helt, belägna jämväl, som de äro, i hvarandras omedelbara närhet.

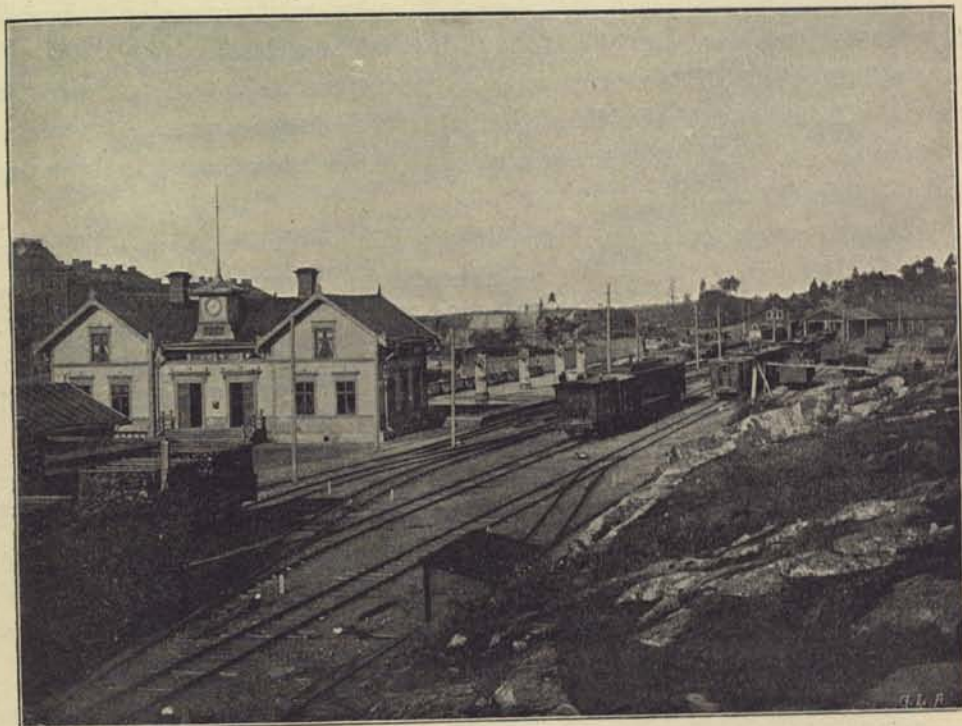
Beträffande antalet tåg per dag från och till de ofvan nämnda stationerna varierar detta något efter årstiderna m. fl. omständigheter, men i medeltal torde Stockholms centralstation per dag trafikeras af cirka 80 à 90 tåg. Af dessa gå ungefär 25 norr ut på statsbanan, af hvilka en del lokaltåg till och från Järfva; ungefär samma antal nordväst ut på Stockholm-Västerås-Bergslagens järnväg och bland dessa ett flertal lokaltåg till och från Sundbyberg; ett 10-tal på Värtabanen; något öfver 20 tåg söder ut på västra stambanan samt några lokaltåg till Stockholms Södra och Liljeholmen. Stockholms södra station torde i medeltal dagligen trafikeras af ett 20-tal tåg och Värtan af ett 10-tal. Vid Stockholms norra station göra endast ett fåtal personförande tåg uppehåll, men däremot är denna station naturligen utgångs- eller slutpunkt för alla godståg.

Och härmed torde vi nu få lämna statsbanorna för att ägna någon uppmärksamhet åt de enskilda järnvägar, som inmyrna i hufvudstaden.

* * *

Den äldsta och längsta af de enskilda järnvägar, som utgå från hufvudstaden, är *Stockholm-Västerås-Bergslagens järnväg*, omfattande linierna

från Stockholm öfver Sundbyberg, Almarestäk, Ekolsundsviken och Enköping till Tillberga, Västerås och Köping samt från Tillberga öfver Ramnäs till Engelsberg med en sammanlagd trafikerad banlängd af 196 km. Sedan, på sätt här ofvan blifvit omförmäldt, västra stambanan fått sitt läge söder om Mälaren, var anläggandet af en enskild järnväg norr om Mälaren, afsedd att förbinda dessa trakter af Uppland och Västmanland samt Bergslagen med Stockholm äfvensom att förmedla vägen väster och söder ut öfver Örebro och Hallsberg från norra Mälardalen, endast en tidsfråga. Åt Stockholm-Västerås-Bergslagens *Järnvägsbolag* beviljades den 24 maj



C. J. G. fot.

68. Stockholms östra station.

1872 koncession, och arbetet börjades i juni månad samma år. Banan, utom husbyggnaderna, byggdes på entreprenad af herrar Sandell & Wessel. Efter åtskilliga ekonomiska svårigheter i och för banans färdigbyggande, af hvilka en del berörts på tal om Värtabanan här ofvan, öfvertogs affären af det s. k. Stockholm-Västerås-Bergslagens *Trafikaktiebolag*, som fullbordade banan och till dato äfven trafikerat densamma. Det är att märka, att denna bana byggts utan statsbidrag, hvaremot Stockholms stad först genom räntegarantier å amorteringslån och sedan genom beviljade obligationslån bidragit till banans åstadkommande. Sedan affärerna emellertid genom trafikbolagets mellanträdande blifvit ordnade och kungl. maj:t i skrifvelse den 7 april 1876 bestämt rörande banans indragande till Stockholm, bedrefvos arbetena så, att linien Tillberga—Köping, omfattande 45 km., den

26 november 1875 kunde erhålla tillstånd till öppnande af trafik, linien Tillberga—Engelsberg, omfattande 50 km., den 30 augusti 1876 och linien Stockholm—Tillberga, omfattande 101 km., den 9 december 1876. Byggnadskostnaden uppgick i runda tal per kilometer utan rullande materiel till 52,900 kr. och med rullande materiel till 61,500 kr, samt utgjorde vid 1895 års slut, oberäknadt räntor och kapitalrabatt, en totalsumma af 12,392,000 kronor.

Banans tekniska detaljer äro i korthet följande. Den har s. k. normal spårvidd lika med statsbanorna eller 1.435 meter; banans hela hufvudspår är numera belagdt med stålräler af 31.23 kg. vikt per meter, hvaremot sidospårens järnräler väga 27.77 kg.; dess största lutning är 1:100 och längsta lutningen 3,741 meter; minsta kurvradien är 300 meter, och den numera tillåtna största trafikhastigheten är 50 km. per timme. Banan har 24 stationer, af hvilka 4 gemensamma med andra banor, samt 15 broar, af hvilka 4 svängbroar.

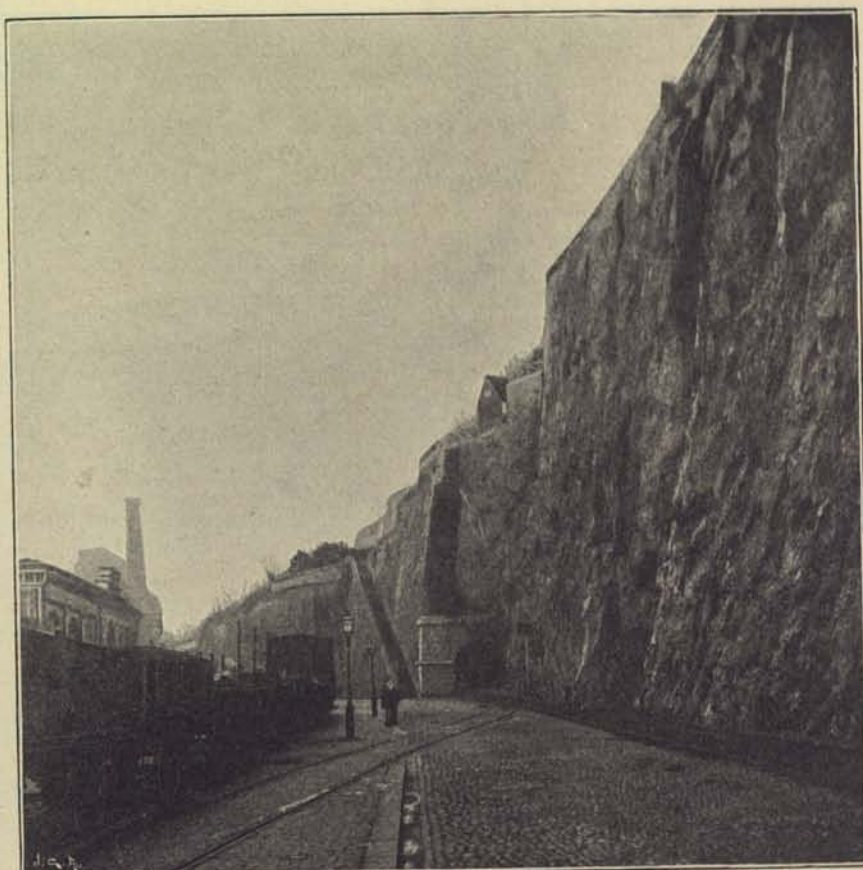
Banan, som utom egna linier äfven trafikerar linierna Sala—Tillberga och Norbergs järnväg (Engelsberg—Kärrgrufvan), administreras från Stockholm, där dess trafikchefsexpedition och öfriga hufvudkontor äro förlagda. Personalen vid dessa utgöras af: trafikchef, trafikchefsassistent, kamrerare, kassör, kontrollör, 7 bokhållare, 3 telegrafister, 1 vaktmästare och 1 telegrambud.

Järnvägen inkommer på eget spår å Tomtebodas bangård, hvarefter vid Karlbergsparken statsbanans spår vidtager, så att banan i och vid Stockholm hvarken har egen bangård eller egen personal för den löpande dagliga stationstjänsten, hvilken ombesörjes af statsbanan mot särskild ersättning. Vid Stockholms norra station har dock järnvägen eget lokomotivstall med plats för 6 maskiner, vändskifva och kolbås.

För att lämna någon antydning om den ganska ansevärd trafik, som järnvägen ombesörjer till och från hufvudstaden, må följande statistiska data från år 1895 anföras. Järnvägen, som äger 20 lokomotiv, 55 personvagnar, 6 postvagnar och 539 godsvagnar af olika slag, trafikerar Stockholms stationer dagligen i medeltal med 24 tåg, af hvilka 2 snälltåg, 8 blandade och godståg samt 14 lokaltåg för Sundbyberg. Till Stockholm anlända resande voro samma år 114,200 och afgangna 116,300 personer; i medeltal om dagen däremot anlända 312 och afgangna 318 passagerare. Godsmängden under 1895 var i ton räknad: anländt gods 55,500 och afsändt 93,100 samt i medeltal per dag anländt 152 och afsändt 255 ton. Banans inkomst vid Stockholms stationer utgjorde i rundt tal samma år 360,900 kr. för både afsänd och anländ trafik, hvarvid motsvarande afgang- eller ankomststation tillgodoräknats halfva totalinkomsten.

Stockholm-Rimbo järnväg är med afseende å tidsföljden den andra i ordningen af de enskilda banor, som beröra hufvudstaden. Järnvägen, som

utgår från Stockholms Östra station öfver Stocksund genom Danderyd, Täby, Vallentuna och Frösunda till Kårsta, Rö och Rimbo, där den slutar och når Uppsala-Lenna-Norrtelje järnvägar, sammanbinder Roslagen och sydöstra Uppland med hufvudstaden. Frågan om järnvägens anläggning mognade till beslut å ett sammanträde, som den 23 oktober 1880 hölls med de därför intresserade vid Rimbo. Olika sträckningar af banan diskuterades sedermera å flera sammanträden, tills den nuvarande, föreslagen

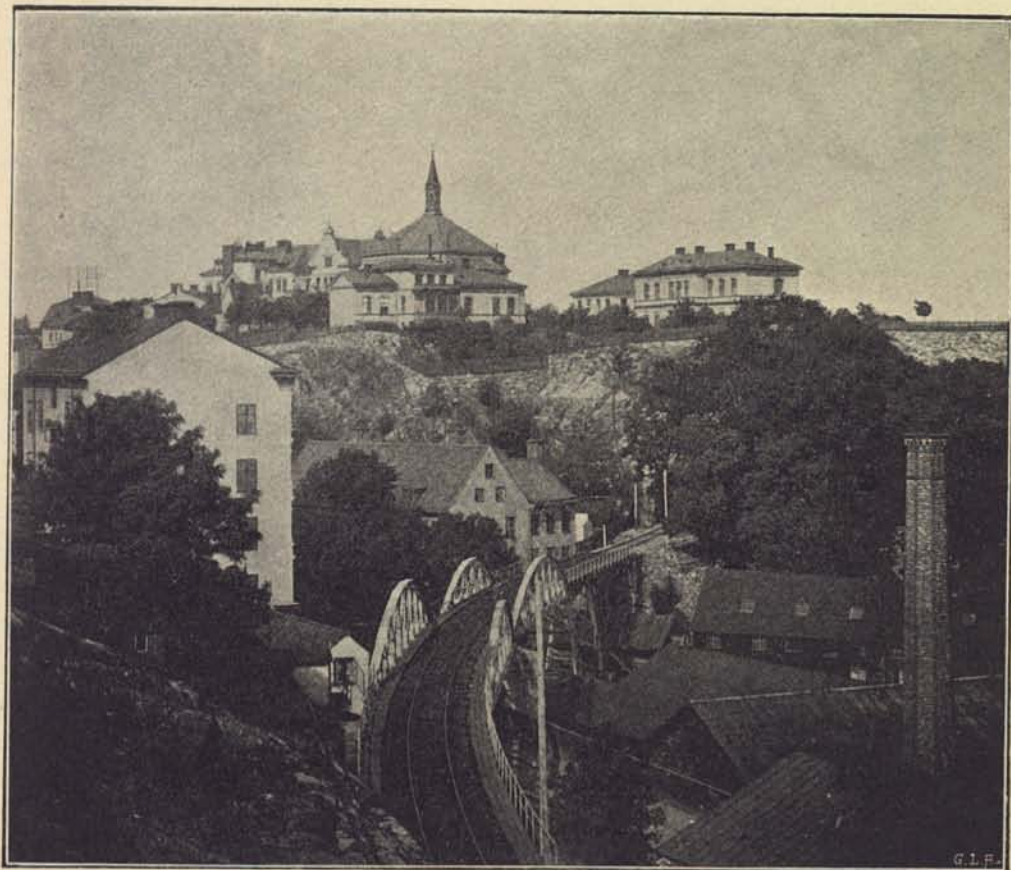


C. J. G. fot.

69. Saltsjöbanan, tunnelmynningen i Stadsgården.

och undersökt af dåvarande kaptenen vid k. väg- och vattenbyggnadskåren G. Lindeqvist, bestämdes. Koncession beviljades den 14 juli 1882, men byggnadsarbetet kunde icke förrän under sommaren 1883 påbörjas, sedan bolagets affärer först ordnats. Banan har åtnjutit statsbidrag under form af lån på 500,000 kr., beviljadt enligt kontrakt den 30 november 1883, hvarjämte Stockholms stad tecknat aktier för 100,000 kronor i företaget. Denna aktieteckning, som gjordes under vissa villkor, skulle utgått med intill 200,000 kr., i fall banan hade byggts bredspårig. Arbetet med banans byggande utfördes på entreprenad af ingenjören friherre K. Fägersköld och bedrefs så, att banan, oaktadt ett flertal kompletteringsarbeten återstodo,

den 21 december 1885 kunde öppnas för trafik. Banans hufvudspår är 56 kilometer och utgår med ofvan angifna hufvudriktning från den s. k. Stockholms östra station vid Vallhallavägen utefter Drottning Kristinas väg, på viadukt öfver Värtabanan, förbi Landtbruksakademiens experimentalfält och Freskati, på broar öfver Ålkistekanalen och Stocksund utåt Danderyd. Vid Ösby har banan ett 4 km. långt bispår till Djursholms villastad. Från och med den 14 maj 1895, sedan vederbörligt tillstånd erhållits till an-



C. J. G. fot.

70. Saltsjöbanan, viadukt vid Stora varfvet.

vändande af elektrisk drifkraft, öppnades till Djurholm elektrisk spårvägs- trafik från nedre Engelbrektsgatan vid Humlegården öfver Stockholms östra station, hvilken trafikled i anledning af det stora antal stockholmsbor, som slagit sig ned vid Djurholm, funnit lifligt användande. Byggnadskostnaden för hufvudbanan uppgick till 1,754,000 kr. och pr kilometer utan rullande materiel till 28,400 samt med sådan materiel till 31,800 kr.

De hufvudsakliga tekniska bestämmelserna för banan äro följande. Dess spårvidd är 0.891 meter; största lutningen 1:50 och minsta kurvradien 200 meter. Skenvikten är 14.3 kg. per meter, men nya, tyngre stålräler började 1896 nedläggas från Stockholms östra station, hvilket i hög grad

kommer att förbättra banan och synnerligen blir till fördel för den lifliga trafiken på Djursholm. Den största tillåtna hastigheten är 30 km. per timme. Banan har 9 trafikstationer och ett flertal hållplatser samt 9 broar.

Järnvägens förvaltande myndigheter hafva sitt säte i Stockholm, och dess trafikfunktionärer därstädes äro: trafikchef, som tillika är ban- och maskiningeniör; kamererare, som tillika är kassör och kontrollör, verkställare som tillika är milkontrollör och förrådsexpeditör; tvenne bokhållare och en kontorsskrifvare. Vid Stockholms östra station tjänstgöra: stationsinspektör, dennes assistent, en godsexpeditör och tvenne stations-skrifvare.

I hufvudstaden har järnvägen den flera gånger här ofvan omnämnda Stockholms östra station med sedvanliga husbyggnader och andra bangårdsinrättningar. Läget af denna station var till en början föremål för åtskilliga öfverläggningar och förslag, och först genom kungl. maj:ts bref den 10 juli 1884 blef det nuvarande läget bestämdt. I den ursprungliga planen för bangården ingick uppförandet af ett stationshus af sten midt för Odengatan, till hvilket basarbyggnaden under den nuvarande breda personplattformen skulle utgöra ena flygeln. Då emellertid medel saknades till utförande af denna tämligen dyrbara stenbyggnadskomplex, uppfördes i ett mot plattformen vinkelrätt läge det nuvarande stationshuset af trä, hvilket alltså tills vidare torde få anses som ett provisorium. I anseende till terrängförhållandena ligger bangården omkr. 4 meter högre än stadens tillstötande gränsesplanad, hvilket förhållande numera, då Djursholmstrafiken tillkommit och bangården af denna anledning visat sig får trång, gjort järnvägens styrelse betänkt på att förlägga denna trafik i en tunnel under bangården, så att de elektriska tågen skulle kunna framkomma på Engelbrektsgatan utan att störa den allmänna trafiken å bangården. Med statsbanorna och genom dessa med rikets öfriga järnvägsnät står banan i förbindelse medelst det spårsystem, som statsbanorna äga och utlagt jämsides med och öster om bangårdens egna spår. Dessa statsbanespår med tillhörande växlar och lastkaj, som utgöra så att säga en del af Östra stationen, utmynna nämligen i det förut under Värtabanan omnämnda bispåret till Albano station. En korsning i plan äger här rum emellan Rimbspåren och statsbanans ingångsspår på bangården, alldenstund de båda banorna under sin parallelism på första halfva kilometern norr om bangården ligga på motsatta sidor om hvarandra i förhållande till deras spårlägen å bangården.

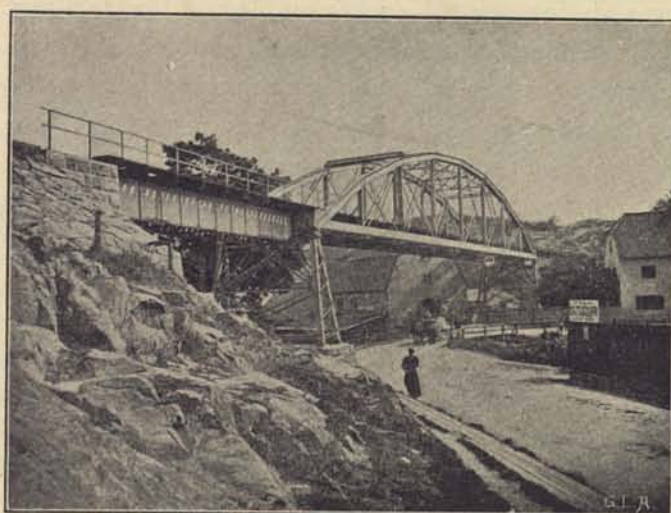
Järnvägens rullande materiel har hittills utgjorts af 8 lokomotiv, 4 elektriska motorvagnar, 24 personvagnar och 119 godsvagnar, men den tilltagande trafiken har nu nödvändiggjort en ganska afsevärd ökning af denna vagnpark. Hur trafiken tilltagit torde framgå af följande uppgifter, afseende rörelsen vid Stockholms östra station:

	1886	1887	1894	1895
Anlända resande	54,400	62,400	175,600	282,300
Afgångna resande	45,800	57,200	158,200	264,000
Mottaget gods i ton	15,300	20,800	29,900	38,400
Afsändt gods i ton	4,600	6,400	10,000	10,300

Ökningen har under 10-årsperioden varit ganska regelbunden år från år och visar under år 1896 samma tendens. Trafiken ombesörjes å hufvudbanan medelst 3 tåg i hvardera riktningen, af hvilka ett person- och två godståg, ökade med ytterligare ett persontåg sön- och helgdagar sommartiden. Mellan Engelbrektskatan och Djursholm gå dagligen 20 tåg i hvardera riktningen, hvilket antal sommartiden om söndagarna ökas till 24, och torde väl då denna Djursholmslinie vara så väl försedd med tåg-

förbindelser, som rimligen kan begäras, samt i detta afseende till och med öfverträffa en linie, anlagd i likartadt syfte, till hvars beskrifning vi nu skola öfvergå.

Den yngsta af de enskilda banor, som beröra hufvudstaden, är *Stockholm-Saltsjöns järnväg*. Den är äfven den kortaste af dessa banor, nämligen blott något öfver 15 kilometer, men i mångt och mycket

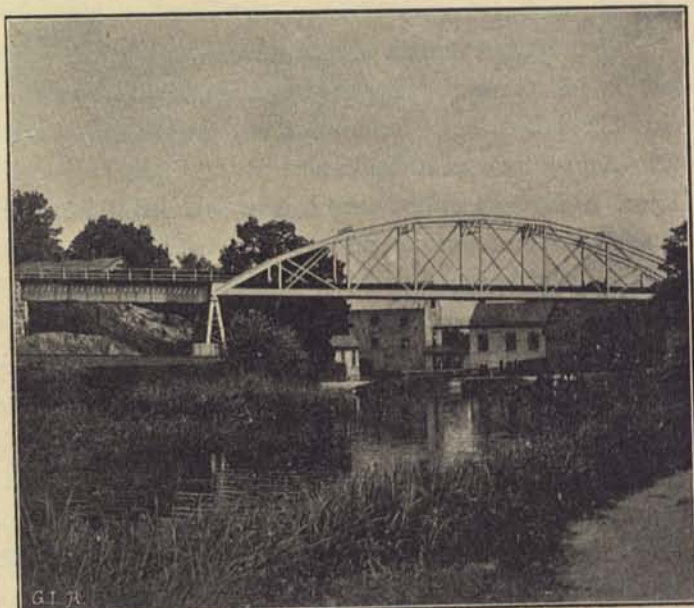


C. J. G. fot. 71. Saltsjöbanan, viadukt öfver Folkungagatan.

är den detta oaktadt en af de intressantaste järnvägarna i vårt land, och då den dels är, kan man säga, specifikt stockholmsk, dels oaktadt sin ringa längd har en ganska märkvärdig tracé, torde en beskrifning af banan i detta arbete väl försvara sin plats.

Den tanke, som synes hafva varit den ledande för de män, som väckte frågan om denna järnvägs anläggande till lif, kunde icke annat än intressera den stockholmska allmänheten: att skaffa hufvudstaden en snabb och liflig förbindelse med hafskusten, där anlägga en rekreationsort med bad, segling, promenader, friluftslif och öfriga hälsobefordrande anordningar och samtidigt bereda tillfälle till sommarvistelser och byggnadsplatser, från hvilka regulier och hastig förbindelse för ämbets- och affärsmannen erbjöds till hufvudstaden. Ännu har banan icke trafikerats längre än omkring 4 år, men ingen, som besökt och besett anläggningarna vid banans slutpunkt, Saltsjöbaden, eller aktgifvit på de snabbt uppväxande villorna så väl kring

Saltsjöbaden som i de natursköna omgifningarna utefter snart sagdt hela banan, lär kunna förneka, att det angifna ändamålet är på mycket god väg att realiseras och delvis redan uppnått. På ansökan af herrar H. af Petersens, K. A. Wallenberg och Th. Nygren erhöles den 12 juni 1891 koncession å banan, och ehuru affären sedermera öfverläts på järnvägsaktiebolaget Stockholm-Saltsjön, torde det här mera än vid andra banor vara befogadt att nämna personerna, då särskildt bankdirektör K. A. Wallenberg och kapten G. O. Wallenberg varit speciellt verksamma vid företagens realiserande. Af flera skäl blef byggnadsarbetet och äfven öppnandet för trafik deladt på tvenne linier, den ena från Saltsjöbaden till Tegelviken (eller Hammarbysjö) och den andra från Tegelviken till Stadsgården, där banan har sin Stockholmsstation. Den sistnämnda bandelen företedde ej blott de största svårigheterna och terränghindren, utan underhandlingarna med Stockholms stad om sträckningen af banan å denna del drogo äfven ut på tiden. Flera förslag angående denna sträckning förelågo och bland dem år 1890 ett, som afsåg att från egendomen n:r 4 i kvar-



c. J. G. fot. 72. Saltsjöbanan, viadukt vid Danviken.

teret Glasbruket nedre framgå efter Saltsjön till Tegelviken, öfvergå denna, dels å bank, dels å svängbro i två spann om 12 meter, samt genom en tunnel af 164 meters längd under Fåfången framkomma till stadens gräns vid Hammarby sjö; men år 1892 begärdes upphäfvande af koncessionen, i hvad den rörde denna bandel, och erhöles ny sådan å den sträckning från Stadsgården till stadens gräns vid tomten n:r 3 och 4 i kvarteret Danviks hospital, som järnvägen nu har. Banan utgår, sådan den nu föreligger färdig, från stationen i Stadsgården, belägen i ofvannämnda kvarter, genom en tunnel på 643 meters längd, som omedelbart vidtager, under Fjällgatan och Diakonissanstalten, på en viadukt öfver Varvet och Folkungagatan, med inskränning i Åsöberget, på ännu en viadukt öfver Folkungagatan, söder om den s. k. Fåfången eller Danvikslunden, där en hållplats är anlagd. Därpå följer ytterligare en viadukt öfver Danviksgatan vid ändan af Hammarbysjö,

hvarrefter banan genom en djup bergskärning inkommer på Henriksdals station. Nu följer å nyo en tunnel, hvarrefter linien mellan Svindersviken och Hammarbysjö framgår till Sikla station, norr om Järlasjön, förbi Nacka nya originella kyrka till Järsla station, utefter Järlasjön, till Dufnäs station belägen på näset mellan Järlasjön och Dufnäsfladan. Härefter går banan i mycket svår terräng söder om Lännerstasunden, vid hvilka finnes hållplats, in öfver landtungan till Neglinge station vid norra ändan af Neglingeviden, hvarifrån sidospår utgår till en lastbrygga vid Baggensfjärden. Efter att på en bro hafva öfvergått Neglingevidens inlopp når banan inom kort Saltsjöbadens station och på särskildt spår dess ångbåtsbrygga vid Baggensfjärden och har då under dessa 15 kilometer genomlupit den vackraste sörmlands- och skärgårdsnatur i härlig omväxling.

Omedelbart sedan koncessionen erhållits, började arbetet, och redan den 2 juli 1893 öppnades bandelen Saltsjöbaden—Tegelviken för trafik. Vid Tegelviken anordnades då en provisionell ändstation, och dit i stället för, såsom nu är förhållandet, till Stadsgården gingo då de trenne ångfärjor, hvilka järnvägsbolaget äger, och som från Karl XII:s torg förmedla öfverförandet af passagerare från Norr- och Östermalm till banan. Arbetena å den återstående bandelen under södra bergen bedrefvos så, att hela banan den 23 december 1893 öppnades för trafik.

På sin korta sträcka omfattar banan i en delvis ovanligt svår terräng en massa maktpåliggande arbeten, och med sina tunnlar och sina viadukter öfver gator och hustak samt sina konstarbeten i öfrigt erbjöd banan för den fungerande byggnadschefen, kaptenen vid k. väg- och vattenbyggnads-kåren B. Stafsing, en både intressant och svår uppgift, af hvars lösande han haft all heder. Särskildt torde han inlagt förtjänst vid utfinnandet af den ingångslinie från Henriksdal till Stadsgården, som på samma gång var den minst kostsamma och den, som sorgfälligast undvek rubbningar af gator och hus.

Totala kostnaden för hela banan torde uppgå till 2,800,000 kr. och, oberäknadt den rullande materielen, för linien Saltsjöbaden—Tegelviken *per kilometer* till 56,400 kr. och på linien Stadsgården—Tegelviken till 217,300 kr., hvilka summor samtliga gifva ett godt begrepp om de arbeten, som voro att utföra, och de kostsamma svårigheter, som måst öfvervinnas.

Banans hufvudsakligaste tekniska detaljer äro följande: spårvidd den s. k. normala (bredspåriga) eller 1.435 meter; rälsvikten 27.2 å 27.5 kg. per meter; största lutning 1:50 och minsta kurvradie i hufvudspår 300 meter; den numera största tillåtna hastigheten är 50 km. per timme. Utom de nämnda tre stora viadukterna har banan tre broar, och stationerna jämte de förnämsta hållplatserna äro här ofvan förut angifna. Spåren vid stationen i Stadsgården äro kombinerade med statsbanans därvarande spår, så att direkt öfverförande af vagnar kan äga rum. Stationsbyggnaden därstädes

utgöres af en mindre expeditionslokal samt en större öfvertäckt plattform, det hela uppfördt tätt utmed den tvärbranta södra bergväggen.

Banan administreras från Stockholm, och den för sådant ändamål därstädes stationerade personalen utgöres af: trafikchef, som tillika är föreståndare för ban- och maskinafdelningarna, en kontrollör och räkenskapsförare, en kassör och ett skrifbiträde. Vid stationen i Stadsgården äro såsom befäl anställda utom stationsinspektoren en ordinarie och en extra stationsskrifvare.

Trafiken ombesörjes med 5 lokomotiv, 12 personvagnar och 32 godsvagnar af olika slag. Bolaget äger dessutom de trenne här ofvan omnämnda ångfärjorna, som afgå mellan Karl XII:s torg och Stadsgården hvar 15:de minut och under år 1895 befordrade 570,300 passagerare.

Själftva banans trafikintensitet torde framgå däraf, att under år 1895 befordrades därå 470,900 resande, mot 340,400 under 1894, och 8,670 ton gods med en bruttoinkomst af 204,200 kr., mot 3,100 ton och 173,400 kr. under 1894. Detta sistnämnda år utgjorde driftkostnaden 110,600 kr. och nettobehållningen 62,803 kr., motsvarande 2.34 proc. af byggnadskostnaden — ett resultat, som för en bana, hvilken hufvudsakligast drifver persontrafik på en kort men dyrbar linie, måste anses godt. Antalet tåg är olika under vinter- och sommartid. Under den sistnämnda årstiden gå dagligen från kl. 7 f. m. till 11 e. m. 16 tåg i hvardera riktningen mellan banans ändpunkter. Vintertiden åter, eller från den 1 oktober till den 1 maj, äro tågen 8 under hvardagarna och 12 sön- och helgdagar i hvardera riktningen. Saltsjöbaden har nämligen äfven tilldragande sidor vintertid, då till den årstiden hörande sport där öfvas, hvarjämte en del af villornas inbyggare i trakten af banan kvarbo där året om.

* * *

Till sist må här anföras några ord om den Stockholms stad tillhöriga järnvägen mellan Spånga station å Stockholm-Västerås-Bergslagens järnväg och de af staden inköpta egendomarna Riddersvik och Löfsta vid Mälaren i Järfälla socken af Stockholms län, hvilken järnväg blifvit anlagd och trafikeras nära nog uteslutande i och för afskrädens samt gatu- och afträdesorenlighets bortförande från hufvudstaden. Koncessionen meddelades Stockholms stad å denna järnväg den 22 oktober 1886, och den 31 oktober 1889 var järnvägen färdig tillika med de trenne s. k. sopstationer, en nära södra bangården, en vid förutvarande Bomsjön mellan Karlbergs och Norrtulls stationer samt en vid Stockholms östra station, å hvilka uppsamlingen i järnvägsvagnar af all orenlighet sker.

Järnvägen är 7 kilometer lång och har normal spårvidd (1.435 meter), största lutningen är 1:70 och minsta kurvradien 300 meter. Företaget har kostat: själfva järnvägen omkring 270,000, lastningsstationerna i staden

med tillfartsvägar 335,000; anordningarna vid Löfsta 274,000 samt latrin- och sopvagnarna 221,000 kr. Trafikeringen och underhållet af banan ombesörjes af Stockholm-Västerås-Bergslagens järnväg, i hvars trafikrapporter och statistik denna linie jämväl ingår. Stockholms stad äger emellertid alla banans så väl latrin- som sopvagnar äfvensom de öfriga vagnar, som erfordras för den lilla allmänna trafik, hvilken banan därjämte ombesörjer. Å sopstationerna uppsamlas vid särskilda lastkajer och i olika vagnar de särskilda slagen af orenlighet; vagnarna sammanföres sedan i separata tåg öfver sammanbindnings- och Värtabanorna till Tomtebodas station, där dessa tåg förenas till gemensamma tåg, som öfver Spånga utföres till Löfsta. Öfriga anordningar och enskildheter vid denna bana falla inom ramen för en annan afdelning af detta arbete.
