

Raritetssamlingen

STOCKHOLMS STADS-
MUSEUMS BIBLIOTEK

1994 -05- 2 4

94/0188

Ex. A

SAMMANBINDNINGS-BANAN

GENOM

STOCKHOLM.

Teckningarne af
P. C. BERGMAN.

Crayonritningen af
A. NAY.

Beskrifningen af
S. MÖRNER.



Från

Abr. Lundquist & C:s Lithografiska Institut,
Stockholm.

SAMMANNBIDNING-SÄMMAN

1870

STOCKHOLM

Utgivare
S. W. W. W.

Utgivare
A. W. A.

Utgivare
P. C. BERGMAN

STOCKHOLM,

tryckt hos J. & A. Riis, 1870.

Det är ännu icke 15 år sedan arbetet på Svenska statens jernvägar började. Vid 1853—1854 års riksdag beviljades af Rikets Ständer det första anslaget, sju och en half millioner Rdr, till påbörjandet af arbetena på Vestrå och Södra stambanorna, med utgångspunkter från Göteborg och Malmö. I Januari år 1855 emottog öfverste Nils Ericson uppdraget att vara-Chef för statens jernvägsbyggnader och redan samma vinter företogs en mängd förberedande arbeten, så att blott några få månader efter sedan denna kraftfulle man tillträdt sin plats sjelfva arbetet å banan på åtskilliga punkter var i full gång. Hvem påminner sig icke sedan denna tid, huru många, vid åsynen utaf de öfver berg och sjöar utstakade linierna för den blifvande jernvägen,

förklarade det för en ren omöjlighet att framdraga en jernväg öfver sådana platser samt hardt när voro färdiga att anse de ingeniörer, som fått dessa utstakningar sig anförtrodda, för dårhusmessiga. Men huru mycket kan ej förändras på 15 år. Redan under flera år hafva de svenska jernvägarne varit upplåtta åt trafiken och till och med de klenrognaste hafva blifvit öfvertygade, att äfven den svåraste terräng icke utgör något öofvervinnerligt hinder, för att draga fram en jernväg den ginaste vägen. Få länder torde haft så svåra naturhinder att öfvervinna vid anläggandet af sina jernvägar, som Sverge och på mer än ett ställe hafva på blott några famnar större kapitaler måst nedläggas, än som, inom åtskilliga andra länder, åtgått för en hel mil jernväg. Den

dyrbaraste delen af de svenska jernvägarne utgöres dock utaf den blott omkring 20,000 fot långa sträckan från början af den s. k. Nyboda tunnel, som är belägen straxt utanför Liljeholmens station, till och med central-stationen vid Clara sjö. Detta blir för en hvar klart, när man betänker, att den nu snart färdiga sammanbindningsbanan har att passera 3:ne segelleder, 1 salutorg samt något mer än 20 större och mindre gator, utan att trafiken på ringaste sätt får hindras, och att dessutom sjelfva stationen måste, för att få ett centralt läge, anläggas på utfyllningen uti en sjö, på det icke anläggningen skulle drabbas af en ännu betydligt större kostnad, som uppstått om man för ändamålet måst inlösa en mängd dyrbara egendomar, belägna uti en af stadens folkrikaste trakter.

Den 18 November 1856 afgaf öfverste Ericson ett betänkande till Kongl. Maj:t, der-

uti för första gången det storartade förslaget att, genom en sammanbindningsbana, förena de jernvägar som skulle komma att anläggas norr och söder om Mälaren framställdes. Sedan detta förslag blifvit noggrant undersökt och granskadt, upptog detsamma hufvudgrunderna till den plan som nu blifvit följd. Detta förslag innefattade bland annat att bron öfver Söderström, vid dess södra landfäste, skulle föres med en svängbro, som lemnade tvenne 35 fots breda genomfarter för fartyg och på sidan om denna tvenne tilläggningskajer afsedda för att dervid fastgöra de fartyg som tillfälligtvis fingo vänta på genomfart. Långs Kornhamn skulle banan gå i plan med lastplatsen och sedan den på en bro dragits öfver Riddarholmskanalen följa stranden af nämnde holme förbi Riksgäldskontorets hus. Vid såväl Kornhamn som Riddarholmsbron skulle, till beqvämlighet för de gående, trappor ledas under jernvägen,

Bron mellan Riddarholmen och Tegelbacken skulle läggas öfver Strömsborg och alternativt föreslogs, att densamma skulle få en sådan bredd, att blott hälften skulle användas för jernvägen, medan den andra delen afsågs för den vanliga trafiken. Norr om Gamla Kungsholmsbrogatan skulle anläggas ett större salutorg, som i norr begränsades af en från Clara sjö ingående kanal, i hvilken båtar kunde inlöpa för lastning och lossning af varor. Vidare föreslogs, att vid nämnde torg ett sidospår skulle från jernvägen ledas längst efter Barnhusträdgårdsgatan, genom en tunnel under Johannesplan och David bagares gata, till granskapet af Humlegården och slutligen ner till Nybrohamnen. Dessutom skulle en mängd sidospår ledas till hufvudstadens många lastkajer, såsom Stadsgårdshamnen, Skeppsbron, Kornhamnstorg och Riddarholmshamnen m. fl.

Ehuru den nu anlagda sammanbindningsbanan

således uti mycket afviker från det af öfverste Ericson uppgjorda förslaget, har dock detta utgjort sjelfva grunden för de sedermera af dels nuvarande chefen för byggnadsstyrelsen, öfverste C. G. Beijer, dels af arbetschefen vid sammanbindningsbanan, löjtnant E. Unge, utarbetade detaljerade förslagen efter hvilka banan blifvit byggd.

Man torde knappt uti något land vid en jernvägsanläggning, på en sträcka af blott något öfver $\frac{1}{2}$ mil, få se utfördt ett byggnadsföretag der det ena storartade arbetet så tätt aflöser det andra, som här är fallet. Äfven har denna lilla bandel, till följd af den mängd olikartade hinder som varit att öfvervinna, fått ett utseende, att den i det närmaste kan anses såsom en profkarta på de svenska jernvägsarbetena.

När man på jernväg söder ifrån nalkas Stockholm och utkommit på den nära 300 fot långa och 20 fot höga banken, som blifvit lagd öfver den s. k. Vestberga ängen (der på några ställen djupet till fast botten uppgått till närmare 50 fot), stänges utsigten utaf det höga Nyboda berget. Genom detta granitberg sprängdes den första tunneln i Sverge, under ledning af kapten H. Elworth.

Nyboda tunnel har en längd af 935 fot är 18 fot hög och 18 fot bred med ett djup från bergets högsta spets till tunnelns hvalf af omkring 100 fot, och uppgick kostnaden för arbetet till omkring 150,000 Rdr.

Sedan man passerat nämnde tunnel framgår banan omkring 2,250 fot, dels öfver mindre bankar, dels genom bergskärningar, tills man inkommer på den, vid en vacker med löfklädda holmar beströdd vik af Mälaren (Årstaviken), anlagda

Liljeholmens station, som har stationshuset och en del andra byggnader liggande på fast mark, men en stor del af stationsplanet äfvensom en del af verkstäderna på utfyllningar i sjön. Vid denna station finnes, utom nödiga hus för trafiken, lokomotivstallar, för rådshus, verkstäder för den rörliga materielens underhåll samt trädskola och växthus, hvar ifrån träd och blommor tagas till de vid stationerna utefter linien gjorda trädgårds- och parkanläggningarne; dessutom dels finnas dels komma att uppföras bostäder för den vid verkstäderna anställda personalen, uppgående till närmare 150 personer.

Då verkstad här först anlades var meningen att den framdeles vid banans vidare utsträckning skulle förflyttas till staden, men under tiden har den fått ett sådant omfång och en sådan soliditet till byggnadssättet, att den numera kan tjena till centralverkstad för de

genom sammanbindningsbanan förenade stambanorna både söder och norr om Mälaren, äfven sedan den sistnämnde blifvit än ytterligare utsträckt.

Af de på planchen synliga verkstäderna innehåller den närmaste målarverkstad, gasverk samt lokomotivstallar för 10 lokomotiver. Den längst bort synliga är den s. k. nya verkstaden. För att skaffa passande tomt för denna, måste ett berg innehållande 828,6 kub.-famnars bortsprängas, och uppgick kostnaden härför till 62,145 Rdr. Med den af berget bortsprängda stenen, utfylldes den tomt, hvarpå till en del den nya verkstaden nu är uppförd och en ny vagnsreparationsverkstad framdeles kommer att uppföras. Arbetet med bergets bortsprängning samt utflyttningen i sjön började år 1865 och slutades år 1867 under ledning af Kapten C. Wennerström.

Den nya verkstadsbyggnaden är 325 fot i längd och 176 fot i bredd, och uppfördes för en

kostnad af 150,200 Rdr. Arbetet å densamma började år 1868 och bedrefs med den fart att det redan samma år var under tak. Redan på sommaren 1869 var inredningen fullbordad och maskinerna uppsatta, så att verkstaden var i full gång före hösten.

Förutom lokaler för materialförvaltare- och maskiningeniörs-expeditioner samt bostäder för vaktmästare och portvakt, innehåller detta hus en telegrafverkstad, en filverkstad med 17 olika slags verktygsmaskiner, en svarfvareverkstad, en hjulsmedja, en klensmedja, ett metallgjuteri, en uppsättningsverkstad med 5 spår och plats för 5 lokomotiver med tendrar, uti hvilken äfven finnes en större travers samt en takkran för lokomotiver, som medelst vaxel- och linledningar kan röras öfver alla spåren. Verkstadens alla maskiner drifvas af en vid Bergsund förfärdigad särdeles vacker 30 hästars ångmaskin med kondensation, förfärdigad efter

Woolfska systemet, och försedd med tvenne ångpannor. Denna, som inrymmer uti ett särskildt vackert maskinrum, utgör dels genom sin enkla ångbesparande konstruktion, dels genom det särdeles smakfulla och väl utförda arbetet, en prydnad för de i så många afseenden ändamålsenliga, och till sina proportioner vackra verkstäderna. Alla dessa verkstäder, äfvensom hela stationen erhåller sin belysning från ett särskildt inrättadt gasverk.

Så snart man lemnat stationen går banan öfver en svängbro ut på den öfver Årstaviken anlagda så kallade

Årstabanken. Denna bank har en längd af 900 fot, och är som nyss nämndes vid sin norra ända försedd med en svängbro afjern; denna lemnar tvenne öppningar af 32 fots bredd vardera, af hvilka dock blott den närmast stranden är afsedd för sjöfarten. Anläggandet af denna bank var till följd af svår botten förenad med stora olä-

genheter. Sjelfva vattendjupet uppgick till 32 fot under Mälarens lägsta vattenyta der ett lager af dy och blålera påträffades, och på några ställen hade man ända till 70 fot till fast botten. Till följd häraf inträffade äfven under de två första åren, flera sättningar å banken innan den kunde nå fast botten. Tvenne gånger var banken uppförd flera fot öfver vattenytan; men sättningar inträffade så att den nedsjönk i det närmaste i jernhöjd med dy och blålerelagret. Till hela banken åtgick omkring 20,000 kub.-famnar fyllning och uppgick kostnaden för såväl banken som bron till omkring 150,000 Rdr.

Då arbetet började på den dubbelspåriga sammanbindningsbanan, företogs utfyllning af banken på dess ena sida för att lemna tillfälle till utläggning af ett nu af den ökade trafiken påkalladt andra spår mellan Liljeholmen och Stockholms södra station. Denna utfyllning

hvilat i olikhet med det öfriga af banken icke på den fasta botten utan på en faskinbädd. Den gamla vid Motala förfärdigade svängbron flyttades till nordvestra banan och en ny för dubbla spår, vid Bergsund förfärdigad, uppsattes. Då redan vid uppförandet af den första bron, det var beräknadt att en dubbelspårig bana här skulle komma till stånd, så uppfördes såväl midtspelaren som landtfastena för bron till den storlek att ingen ändring å desamma behöfde vidtagas. Hela sammanlagda kostnaden för ändringen af banan från Liljeholmen till Stockholms södra station uppgick till omkring 67,950 Rdr.

Sedan banan framgått från Årstaviken en sträcka af 4170 fot, uti en lättare terräng, skiljer sig sammanbindningsbanan, i närheten af Tantogatan från den till Stockholms södra station ledande vestra stambanan. Det är således här som sammanbindningsbanan egent-

ligen börjar. Redan på den korta sträckan mellan vexeln, som skiljer de båda banorna och tunneln passeras icke mindre än trenne gator nemligen: Tanto-, Timmermans- och Björngårdsgatorna, hvilka på jernbroar blifvit förda öfver jernvägen. Vid de båda förstnämnda gatorna går båda banorna under desamma, men vid Björngårdsgatan endast sammanbindningsbanan. Af dessa broar är

Vägöfvergången vid Timmermansgatan, hvilken å 4:de planchen är framställd, onekligen den vackraste. Bron hvilat på af grofhuggen granit uppförda 2:ne landfasten och en midtspelare, hvarigenom tvenne spann bildas, af hvilka spåren till södra stationen gå genom det södra och till sammanbindningsbanan genom det norra. Redan vid vexeln börjar sammanbindningsbanan att med en lutning af 1 fot på 100, sänka sig, då deremot den andra banan fortgår i en stigning så att vid Timmermansgatan denna sednares

spår ligger 12,5 fot högre än den förras. Från Timmermansgatan fram till tunnelns södra mynning, går banan uti en ända till 30 fot djup genomskärning, hvärs sidor äro beklädda med reviteringsmurar, uppförda af grofhuggen granit.

Hvar och en, som passerar denna skärning, måste beundra det smakfulla och solida uti arbetet; men om man äfven kan inse att det samma medfört icke obetydliga kostnader, så kan dock ingen, som ej närmare känner till förhållandena, ens göra sig en föreställning öfver de verkligen otroligt stora hinder, som här varit att öfvervinna. Banan framgår nemligen här genom den numera igenfyllda Fatburssjön och ligger med sin balanslinie flera fot under nämnde sjös fordna botten. För att kunna utföra arbetet blef, tillföljd af den sanko och vattensjuka mark, hvarigenom genomskärningen går, nödvändigt att genom en tät pålning, allt efter som arbetet framskred, bilda

en fördämning mot den påträngande lösa jordmassan och genom ständig pumpning söka hålla platsen deri arbetet bedrefs fri från vatten. Allt efter som jorden hann undanskaffas, uppfördes de ofvannämnde reviteringsmurarna, hvilka nu bilda ogenomträngliga dammar mot de vattensjuka jordlagren på ömse sidor om banan.

För att få fast stöd under reviteringsmurarna är grunden för desamma nedgräfd 8 å 10 fot under banans balanslinie och i botten en mängd stenskärf nedstött. Reviteringsmurarne bestå af så kallade cyklopiska murar. Arbetet å denna genomskärning försinkades mycket derutaf, att blott på några få famnar på en gång kunde arbetas. Det svåraste arbetet var å den delen som ligger omkring Björngårdsgatan och sedermera fram till tunneln. För arbetet åtgick en tid af $3\frac{1}{2}$ år, och uppgår kostnaden per sträckfot för denna ge-

nomkärning till betydligt mera än den per fot utaf tunneln. Vid genomskärningens norra ända begynner den 1435 fot långa

Tunneln under Södermalm, hvilken har en höjd af 19 och bredd af 32 fot. Tunneln går först under en mindre gränd, som leder från Maria Högbergsgata till Stockholms södra station, sedermera under Maria Högbergsgata, Repslagaregatan, Göthgatan, Hökenskagatan, Urvädersgränd, Clevegatan, Lilla Mariægatan och Pedermyndes backe, der den utmynnar uti Stadsgården. Under icke mindre än 9 af de i denna stadsdel bäst bebyggda kvarteren är denna tunnel framdragen på ett djup af omkring 70 fot från högsta punkten till tunnelns hvalf. Men icke allenast för jernvägen är denna tunnel af nytta; äfven största delen af Söder har af densamma, i sanitärt hänseende, icke så ringa gagn; i thy att genom densamma är anlagd en afled-

ningstrumma, som börjar redan vid Timmermansgatan och sedan följer banan ända ned till Stadsgården, hvarest den sedermera utmynnar i Saltsjön. Genom denna välbetänkta åtgärd kunna numera de sankta trakterna kring den igenfyllda Fatburssjön fullkomligt torrläggas, till följd, hvaraf de här uppstigande osunda ångorna försvinna. Tunneln löper uti en kurva med 1400 fots radie och med en docering af 1 fot på 100. Öfver den utefter östra sidan löpande trumman är en trottoir anlagd, hvilken genom ett jernstaket är skiljd från sjelfva jernvägen. Tunneln upplyses af en mängd gaslyktor, som längst gångbanan genom densamma äro anbragta. Den å profilkartan upptagna ritningen öfver tunneln i genomskärning gifver ett tydligt begrepp om detta jättearbete, då man ser dessa massor af stora byggnader, hvilka befinna sig ofvanom tunneln, utan att i husen förmärkes en skakning, och de

flesta af deras invånare ha ej en aning om att jernvägen går under de rum de bebo.

All den sten som utsprängdes utur tunneln har användts dels till utfyllningar i Stadsgårdshamnen, dels till bakmurar för de vid tunnelns södra mynning uppförda ofvanomnämde reviteringsmurarne, då deremot största delen af den vid sammanbindningsbanan använda huggna stenen är hemtad från jernvägens egna, vid Norra stambanan belägna, stenhuggerier vid Ingenting och Ekelund.

Sedan man utkommit ur *tunneln under Peter Myndes backe*, går den genom Stadsgården under *Brunnsbacken*, *Bryggare-embetets* hus, genom gamla jernvägen och under *vestra Slussgatan*. Genom de arbeten som härför måst vidtagas hafva äfven omgifningarne kring gamla jernvägen undergått stora förändringar. I stället för den fordom branta och trånga Brunnsbacken har öppnats en präktig macadamiserad körbana af 57 fots bredd med trottoirer af

huggen sten. Nämnde körbana utmynnar mot Stadsgården i en öppen och rymlig plats samt fortsätter sedan åt staden öfver en på kolonner hvilande 48 fot bred jernbro under hvilken det från landfästet vid Söderström utgående sidospåret framgår och sedermera följer den på en längd af 1,400 fot betydligt utfyllda stadsgårdshamnen. Vestra Slussgatan som äfven undergått en ändamålsenlig ombyggnad hvilar på 2:ne stenhalf. Genom det vestra af dessa framgår sammanbindningsbanans båda hufvudspår och genom det östra det ofvan omnämnda sidospåret.

Från den fordna jernvägen leds banan på en 750 fot lång *jernbro öfver Söderström* fram till Kornhamn derifrån den på en närmare 400 fot lång viadukt föres öfver Kött-torget fram till Riddarholmskanalen öfver hvilken den åter går på en kortare bro, fortsätter sedan öfver Riddarholmen fram till Norrström, der

den ännu en gång på en jernbro föres öfver det 870 fot breda vattendraget fram till Tegelbacken.

Någon vackrare syn än den som möter ögat då man från jernvägen utkommer på den öfver Söderström ledande bron torde svårligen kunna uppletas. Vänder man sin blick åt vänster har man framför sig en vik af den vackra Mälaren med sina grönskande stränder och lifliga sjötrafik. I fonden Riddarholmen med dess imponerande tempel och riksdagens nya hus. Vänder man åter blicken åt motsatt sida finner man der Stockholms kanhända lifigaste handelstorg omgifvet af prydliga byggnader och till höger om detta Carl Johans-torget med sin vackra staty, bakom hvilket saltsjön synes beströdd med en mängd af de fartyg med hvilka Stockholms utrikes handel föres. Åter bakom dessa utgöres sjelfva fon-

den af den natursköna Djurgården samt Skepps- och Kastellholmarne.

Uppförandet af jernvägsbron öfver Söderström har varit förenad med betydliga arbeten och kostnader tillföljd af det stora djup nämde segelled har. Sjelfva vattendjupet går på sina ställen ända till 80 fot och först på ett medeldjup af 105 fot har man uppnått fast botten. För att här kunna uppföra de för bron erforderliga pelare, var nödvändigt att först utfylla en fast och säker bank hvarpå dessa kunde hvila. Till denna bank, som ofvantill har en bredd af 60 fot och höjer sig till 15 fot under Mälarens lägsta vattenyta erfordrades icke mindre än 46,000 kubikfamnar sand, motsvarande efter vanliga beräkningar $2\frac{1}{2}$ millioner skeppund. På denna bank äro de 14 stenpelare, hvarå bron hvilar uppförda. Brons öfverbyggnad af jern inrym-

mer 2 jernvägspar samt en mindre gångbana för brovakten. Nära södra landfästet är bron försedd med en svängbro, som lemnar tvenne 50 fots breda genomfarter för fartyg. För mindre ångbåtar och pråmar behöfver svängbron icke anlitas, då sjelfva jernvägsbron har ett läge af 9 fot öfver vattenytan, så att dessa obehindradt kunna passera under densamma. Bron innehåller förutom svängbron 11 spann af 53 fots längd hvardera.

Såsom ett bevis på huru liflig sjötrafiken här är kan anföras, att under sommaren 1869 icke mindre än 130 större och mindre farkoster öfverhufvud taget hvarje dag passerade slussen. Att trafiken genom svängbron kommer att blifva ännu större är klart då man besinnar alla de fartyg, som anlända från Mälaren och lossa vid Kornhamns- och Mälartorget. På det att nämnde trafik så litet som möjligt måtte hindras, kommer svängbron att

ständigt hållas öppen och stänges blott vid de tillfällen då tåg skola passera. För att till någon del ersätta den inkräkting som jernvägen gjort på lastkajerna vid Kornhamns- och Mälartorgen, har nu en ny kaj uppförts å Riddarholmen, som sträcker sig från Riddarholmskanalen, nedanför Riksdagens nya hus och fram till Riddarholmshamnen. Härigenom har nämnde hamn icke allenast fått en betydlig tillökning utan har hela denna del af Riddarholmen derigenom äfven undergått en välbehöflig försköning.

Bron öfver Söderström sammanbindes med den öfver Riddarholms kanalen medelst en öfver *Köttorget uppförd viadukt* hvilande i midten på 2:ne stenpelare; men för öfrigt på jernpelare. För att icke hindra den lifliga trafiken å nämnde torg har viadukten fått en höjd af 7 fot öfver detsamma och kan således såväl handla som lastning och lossning af varor å de

der liggande fartygen, utan ringaste hinder af jernvägen, pågå.

Öfver Riddarholmen går banan uti en halfskärning nedanför Riksdagens samt Riksgäldskontorets hus under en mellan Riddarholmen och Riddarhustorget på kolonner uppförd *jernbro*. Mellan jernvägen och Riddarholmskanalen äro 2:ne för handeln afsedda öppna platser belägna.

Den mellan Riddarholmen och Tegelbacken uppförda *bron öfver Norrström* har tillföljd af det ringa djupet till fast botten icke erfordrat så svårartade arbeten, som förhållandet varit med den öfver Söderström. Bron, som utgöres af 10 spann, hvilar på 11 st. stenpelare, hvilka blifvit uppförda dels på berg och dels på annan fast botten. Vattnets djup varierar här mellan 5 och 20 fot. Bron, hvars läge är 7 fot öfver vattenytan, lemnar dock närmast södra landet genom en smidigare öfverbyggnad en något högre

genomfart för den lifliga ångslupstrafiken derstädes. För att gifva tillbörlig styrka åt detta något svagare spann äro under dess midt jernpelare uppförda. Vid norra ändan af bron är en svängbro anbragd, som lemnar en 32 fot bred genomfart för sjötrafiken eller samma bredd som slussöppningen. Utefter hela bron ena sida leder en af enskild person uppförd gångbro till särdeles lättnad för den här varande lifliga persontrafiken.

Vid Nya Kungsholmsbrogatan kommer banan första gången i plan med gatan, men för att undvika att rörelsen i denna mycket trafikerade stadsdel förhindras, har tätt utmed gatans norra sida en *vägundergång* af 400 fots längd blifvit bygd. Genom pålning och murning har denna vägundergång, oaktadt den ligger $2\frac{1}{2}$ fot under medelvattenytan, gjorts fullkomligt vattentät, och för den händelse regnvatten der samlar sig till större del än hvad fyllningen

upsuger, har en pump blifvit anbringad, med hvars tillhjälp grindvakten, som alltid befinner sig i närheten, på några ögonblick länsar vägen.

Omedelbart på norra sidan om denna väg-
undergång vidtager bangården till central-stationen, som upptager en längd af 1800 fot från Nya- till Gamla Kungsholmsbrogatan och hvars bredd från kaien vid Klara sjö till Klara Strandgata utgör 800 fot. Hela denna bangård ligger på en utfyllning uti Klara sjö, som sträcker sig så långt ut i densamma att hela gamla segelleden måst förflyttas betydligt närmare sjöns vestra strand, hvarföre äfven å Nya Kungsholmsbron en svängbro närmare nämnde strand måst anläggas och den gamla raseras.

Stationshuset, som sträcker sig söderut till Stora Vattugatans förlängning och norrut nära intill Klara Bergsgatan, utgör icke allenast en verklig prydnad bland de i allmänhet smakfulla byggnader vid statens jernvägar, utan kan till-

fullo täfla äfven med de mest framstående inom hufvudstaden. Byggnaden, till hvilken ritningen är uppgjord af Arkitekten vid statens jernvägar, Majoren A. W. Edelsvärd och under hvars ledning arbetet äfven utföres, är uppförd uti s. k. renaissance-stil. Densamma upptager en längd af 513 fot; dess minsta bredd är 57 och minsta höjd 65 fot. Banhallen, belägen å dess vestra sida har en längd af 516, bredd 97 och höjd 47 fot. Stationshuset har ett större midtelparti och på ändarne paviljongartade flyglar och utmärka sig i öfrigt genom en ren stil och särdeles smakfulla ornamenteringar.

Då det är af stor vigt att så mycket som möjligt koncentrera alla de olika embetslokaler, som direkt lyda under en jernvägstrafikstyrelse och då icke jernvägen hitintills egt några egna dertill lämpliga lokaler ingick äfven uti planen för stationshusets uppförande att deruti kunna inrymma dem alla. Tillföljd häraf har

äfven nämnde byggnad fått de kolossala dimensioner, som ofvan blifvit nämnda. Sjelfva inredningen utmärker sig genom särdeles ändamålsenliga anordningar, hvaribland särskildt kan anföras att olika lokaler för den ankommande och afgående persontrafiken blifvit anordnade. Stationshusets façad, som vetter åt Klara Strandgata, är å dess midtelparti försedd med 5 portar, som leda till den genom 2 våningar i höjdgående stora vestibulen. Denna vestibul, hållande 95 fot i längd, 42 i bredd och 31 i höjd, bildar en ståtlig entré till de för afresande anordnade lokalerna. Å norra mellanpartiet leda 4 portar utåt torget, från de lokaler, hvilka få disponeras af med bantåg anländande resande. Uti byggnaden upptager bottenvåningen väntsalar för med bantågen afgående och anländande resande, expeditions- och bagagerum m. fl. lokaler för trafikens behof, rum

för kongl. post- och tullverket, äfvensom restaurationslokal för de resande. De båda andra våningarne innehålla Embetslokaler för Trafikstyrelsen med alla dess underafdelningar, äfvensom lokaler för första Trafik-distriktets Intendents och Trafik-direktörs-expeditioner. Till en början kunna dessutom några boställslägenheter inrättas, hvilka sedermera i mån af behof öfvergå till embetslokaler. I källarvåningen inrymmes värmeapparaten och bränsleförråden m. m. dylikt. Banhallen innehåller förutom passagerare-plattformen 5 jernväggsspår med åtskilliga mellanplattformar.

Stationshuset, som ännu icke är färdigt, antages komma att kosta, förutom inredning af våningarne 1 och 2 tr upp, 703,000 Rdr till hvilka af 1869 års riksdag beviljades ett direkt anslag af 300,000 Rdr och ett lika belopp ur Handels- och Sjöfartsfonden; resten

skall fyllas med banans byggnadsmedel. Grunden uppfördes under sommaren 1869 och murningen begynte på hösten samma år.

Öster om stationshuset kommer att anläggas ett torg sträckande sig i bredd från detsamma till Clara Strandgata och i längd från Clara Bergsgatan ända till Mälaren vid den s. k. Tegelbacken.

Platsen vesterut emellan banhallen och Clara sjö lemnar utrymme för godsmagasiner, lastspår m. m.

Möjligen komma planteringar att göras på några mindre platser och synnerligast söder om stationshuset.

Banan fortsätter härefter i plan med Clara Bergsgatan, Mäster-Samuelsgatan och Bryggaregatan, hvilka alla gator den afskär samt möter norra banans spår vid Gamla Kungsholmsbrogatan. Vid Mäster-Samuelsgatan har en väg-undergång af 12 fots bredd och 8 fots höjd

blifvit byggd för gångtrafiken från den nedanför liggande Munklägersgatan.

Utaf hela denna nära 20,000 fot långa bandel, har jernvägen att passera mera än en fjerdedel, endera öfver sjö eller ock midt igenom stora granitberg, nemligen på bank öfver vatten omkring 900 fot och på broar 1700 fot eller tillsammans omkring 2600 fot samt genom tunnelarna en sträcka af 2500 fot. De vid Bergsund för jernvägens räkning förfärdigade öfverbyggnader till broarna, hvarpå jernvägen är framdragen såväl öfver vatten som torg och gator, utgör en sträcka af tillsammans 2,200 fot. Vid samma verkstad äro dessutom förfärdigade 5 st. broar af jern, hvarpå gatutrafiken föres öfver jernvägen, och upptaga dessa tillsammans en längd af omkring 700 fot.

Det af öfverste Ericson, år 1856 framlagda förslaget, att medelst en sammanbindningsbana förena norra och vestra stambanorna,

är således nu realiseradt och alla de svåra hinder, som upprest sig deremot, öfvervunna. Stockholm, förut redan en ibland de vackraste hufvudstäder i världen, har uti detta arbete fått sig ytterligare en prydnad, hvars like ingen annan hufvudstad har att uppvisa. Men för att nå detta mål, har äfven Stockholms stad vidkänts betydliga uppföringar; icke allenast derigenom, att den kostnadsfritt till jernvägen upplåtit all den mark, som tillhörde staden och som var för jernvägen behöflig, utan allt efter som arbetena framskridit, hafva äfven på stadens bekostnad ändamålsenliga omändringar till lättnad för gatutrafiken, äfvensom försköningar på jernvägens omgifningar blifvit vidtagna, hvarom Riddarholmen och trakten kring gamla jernvägen m. fl. *bära vittne.

Trakten kring Clara sjö har äfven genom de nu i och för bangården vidtagna arbetena vunnit högst betydligt icke allenast hvad ut-

seendet beträffar, utan äfven i sanitärt hänseende, och inom några få år torde denna förut på en sank mark med en mängd små förfallna hus bebyggda trakt komma att utgöra en af hufvudstadens bäst bebyggda och vackraste platser.

Af Riksdagen hafva till Sammanbindningsbanan anslagits 3,700,000 Rdr förutom anslagen till stationshuset vid Centralbangården.

Då tankarne varit delade, huruvida sammanbindningsbanan för hufvudstaden skulle medföra en fördel motsvarande de uppföringar, som med dess anläggande varit förenade, så torde endast framtiden kunna afgöra denna fråga. Men de exempel utlandet gifvit oss, torde vara ett tillräckligt försvar för dem som ifrat för dess anläggande; sålunda se vi flera af kontinentens större städer der bangårdarne blifvit förlagda uti dess förstäder nu med stora uppföringar, arbeta på, att få banorna förenade,

och stationerna mera centralt belägna än hittills varit förhållandet. Hvad som icke kan bestridas, är att en stor fördel vunnits genom att numera kunna direkte till hamnarne nedföra de på jernväg inkomna produkterna, som äro afsedda för exporten, äfvensom att direkte från fartygen på jernvägen inlasta de importartiklar, som sedermera skola försändas till det inre af landet. Ännu mera kommer detta mål att vinnas när det föreslagna bispåret kommer till stånd, som är föreslaget att utläggas från Stadsgårdshamnen, längs efter Skeppsbron. Nyttan af sammanbindningsbanan för jernvägen är naturligtvis ganska betydlig, då derigenom materielen för de båda skilda banorna kan gemensamt användas på den plats der den bäst behöfves.

Detta nu snart färdiga storartade företag är utfördt under ledning af löjtnant E. Unge såsom arbetschef.

Det torde icke kunna blifva mer än ett omdöme derom, att på samma gång arbetet verkstälts med största omsorg och inga nödvändiga kostnader sparats för att gifva detsamma största prydighet och fullkomlig soliditet, så hafva alla som med ledningen af detsamma haft att göra, och särskildt bland dessa arbetschefen, på ett berömvärdt sätt sökt iakttaga den största möjliga sparsamhet; och den korta tiden, af blott något öfver 5 år, hvarpå arbetet blifvit fullbordadt, talar tillräckligt för dess ledares skicklighet.







