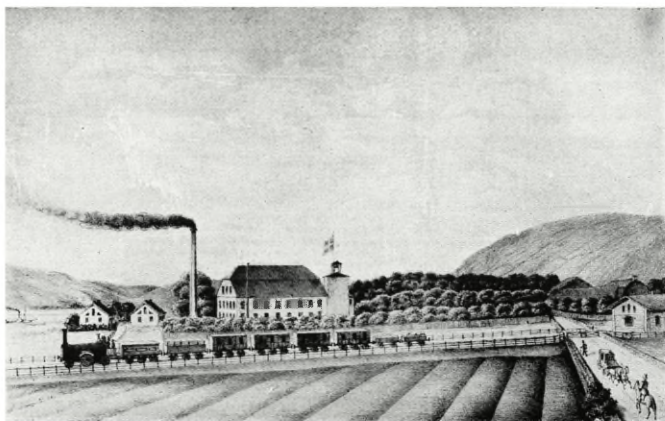




Gatukorsningen vid Gamlestadens Bomullsspinneri — 1860-talet

GÖTEBORGS STATSBANESTATION INTILL 1927 ÅRS RIKSDAGSBESLUT

Såsom tidigare nämnts upptogs byggnadsarbetena på Västra stambanan under våren 1855 och samma år påbörjades bangårdsarbetena i Göteborg. Givetvis hade meningarna varit rätt så delade beträffande stationens lämpligaste läge. Somliga höllo före, att den skulle ligga bäst i stadens nordöstra del, andra åter ansågo det fördelaktigaste läget vara längre mot väster och i mera omedelbar närhet av kajer, vilket vore lämpligt för trafikutbytet mellan land och sjö. Överste Nils Ericson, ledaren av statens järnvägsbyggnader, yttrade också i ett memorial till »Vällovliga Magistraten i Göteborg» den 30 april 1855, att det »förefanns i avseende på järnbanans slutpunkt eller platsen för bangårdens anläggning bland stadens inne-
vånare tvenne olika opinioner, den ena för en plats sydväst om staden vid Pustervik i närheten av järnvågen och den andra för någon lokal norr om Stora Bommen». Även Hultmans holme ansågs av somliga såsom lämplig plats för bangården.

Överste Ericson påyrkade emellertid med skärpa, att stationen skulle förläggas någonstädes norr eller nordost om Stora Bommen vid det s. k. Trätorget eller platsen, där länssängelset, »slakterhuset» och artilleriförrådet då lågo. De praktiska skäl, överste Ericson framförde såsom stöd för sin åsikt, voro mycket starka, särskilt när han erinrade om, att den av honom förordade platsen erbjöde stora möjligheter till successiva utbyggnader av bangården, i den mån trafiken växte och så krävde. Även framhöll Ericson den fördel, som låg däruti, att platsen hade »öppna och goda förbindelser med stadens alla delar genom Norra

Larmgatan, Köpmans-, Sill- och Kronhusgatorna». I detta senare uttalande torde en nutida Göteborgare knappast vara böjd för att instämma, men däremot torde han göra det så mycket livligare i Ericsons mening, att »järnvägen, denna anstalt för ekonomiskt liv icke bör sträcka sig till motsatta sidan av staden med en vacker natur, där trädgårdsföreningen de senare åren uppstått och där den enskilda smaken och omtanken redan gjort så mycket och sannolikt kommer att göra ännu mera till stadens försköning, såvida den icke störes i sin verksamhet genom en järnvägslinje så alldeles oförenlig med den frid, som i en park, på en promenad eller vid ett enskilt landställe så allmänligen sökes». Kanske hava först senare generationer till fullo kunnat inse vilka värden ur skönhets- och trevnadssynpunkt, som skulle gått förlorade för Göteborg, om järnvägen blivit framdragen ungefär längs stora allén tvärs genom staden till Pustervik. Ericsons förslag till läge för bangården godkändes också av magistraten.

Stationshuset, som stod färdigt år 1858, förlades med fasaden mot nuvarande Drottningstorget och uppfördes — såsom var rätt naturligt för den tidens Göteborgsförhållanden — i engelsk stil efter ritningar av A. V. Edelsvärd. Någon till storleken imponerande byggnad var det väl icke. Till sina huvuddrag ännu oförändrad, gör den dock ett rätt förnämt, ett gammalhederligt och tilltalande intryck. På byggnadens baksida uppfördes en banhall övertäckande 4 genomgående tågspår. Denna banhall begagnades för sitt ursprungliga ändamål ända till år 1923, då spåren flyttades bort och den helt inbyggdes för att användas såsom vänthall. En ny grupp av tågspår och plattformar för de personförande tågen anordnades öster om stationshuset. Två godsmagasin, ett för ankommande och ett för avgående gods, lokomotivstallar samt en reparationsverkstad förlades nordväst om stationshuset. Från östra ändan av den lilla rangerspårsgruppen vid godsmagasinet utdrogs ett spår till Göteborgs hamn.



Stationshuset 1859

Göteborgs statsbanestation har under årens lopp successivt utvecklats och förändrats allt efter som trafikförhållandena så påkallat. Till åskådliggörande i bild av denna utveckling vidfogas här ett antal planritningar utvisande dels bangårdens, dels stationshusets utseende vid vart och ett av åren 1858, 1880, 1905, 1923 och 1930, varjämte vidlägges en sammanställningsritning över Göteborgs bangårdssystem i sin helhet år 1930 efter den nu genomförda ombyggnaden. Såsom av bildmaterialet synes, hade Göteborgs statsbanestation, sådan den tedde sig efter stationshusets fullbordan 1858, mycket anspråkslösa dimensioner. Spårssystemet bestod av ett dussin medelst växlar med varandra förenade korta spår förutom några uppställningsspår av obetydlig längd vid godsmagasinen, sinsemellan förbundna genom en travers. Växlingsrörelserna voro mycket obehärliga, då såväl för persontågsspåren som för godsspåren omsättning av vagnar från ett spår till ett annat måste i stor utsträckning ske förmedelst traverser och vändskivor. Likasom ifråga om stationshusets byggnadsstil hade även i detta fall engelskt inflytande gjort sig gällande.

Under tidsskedet fram till 1880 utvidgades och förändrades stationsanordningarna betydligt. Spårsystemet utbyggdes till mer än det dubbla, den ovannämnda för omväxling av vagnar vid godsmagasinen avsedda obehärliga traversanordningen borttogs och ersattes med spår förenade med växlar. I samband med tillkomsten av Bergslagsbanan med sin särskilda norr om statsbanestationen förlagda bangård anlades på stambanan vid Olskroken en ny station, genom vilken även Bergslagsbanan framdrogs och över vilken trafikutbytet mellan de båda banorna skulle äga rum. Vid lokomotivstallarna inne vid statsbanestationen byggdes en större reparationsverkstad. Ett nytt lokomotivstall uppfördes i närheten av Skansen Lejonet. Utrymmena för resgods och ilgods utökades genom tillbyggnader till stationshuset i båda ändar, varjämte en vittgående omändring av bottenvåningens inredning företogs bland annat för att bereda bättre väntsalsutrymmen.

Under tiden mellan 1880 och 1905 skedde visserligen inga mera genomgripande förändringar, men givetvis utvidgades anläggningarna något då och då för att möta den växande trafikens krav. Sålunda ökades spårantalet avsevärt särskilt i den såsom uppställnings- och driftbangård avsedda spårgruppen på Gullbergsvass. Godsmagasinen tillbyggdes likasom verkstaden. Ännu en stallecirkel tillbyggdes lokstationen vid Skansen Lejonet. Anordningarna för person- och ilgodstrafiken förbättrades. Det närmast stationshuset liggande tågspåret i banhallen borttogs för att bereda plats för en bred personplattform i hallen. Inredningen i stationshuset ändrades, så att väg till tågen öppnades direkt från vestibulen i stället för att som förut endast leda genom väntsalarna. De på stationshusets båda ändar under förra utvecklingsskedet uppförda envåningsflyglarna tillbyggdes ytterligare i väster för att bereda ökade utrymmen för ilgodset och i öster för resgodset.

Under den härefter följande tidsperioden 1905—1923 blevo statsbanornas anläggningar i Göteborg däremot underkastade högst betydande omgestaltningar och utvidgningar. Redan under åtskilliga år hade underhandlingar pågått mellan representanter för statsbanorna, de enskilda järnvägarna samt Göteborgs stad angående sammanförande av åtminstone de norrmalspåriga banorna till en centralbangård. Ehuru dessa underhandlingar år 1906 icke lett



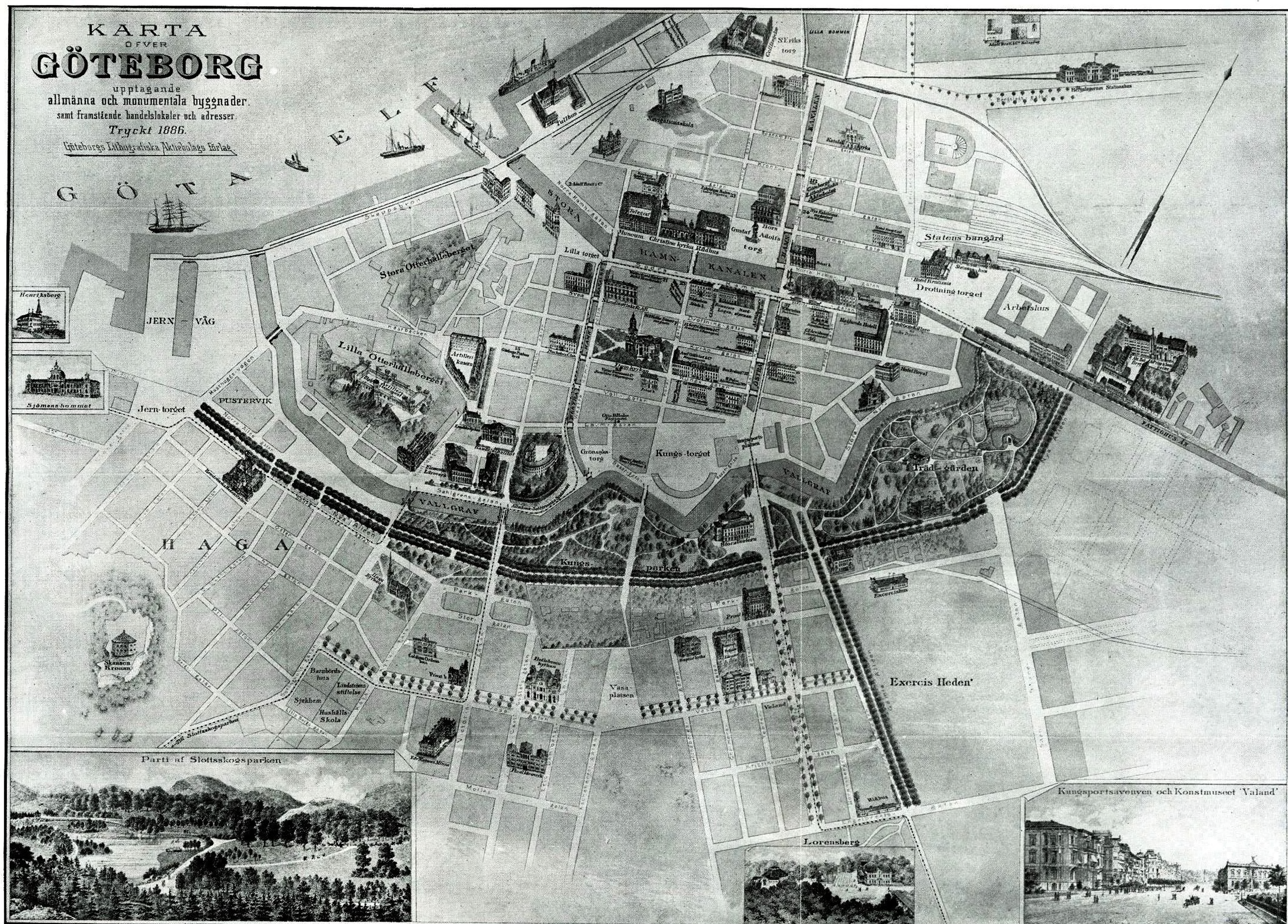
Utsikt över Göteborg från väster — 1860-talet

KARTA ÖFVER GÖTEBORG

upptagande
allmänna och monumentala byggnader,
samt framstående handelslokaler och adresser.

Tryckt 1886.

Göteborgs Litografiska Aktiebolags förlag





Stationshuset 1902

till definitivt resultat, hade dock tydligt framgått, att med nödvändighet framdeles skulle erfordras bättre anordningar för godsvagnsrangeringen, än som då stodo till buds. För ändamålet borde anläggas en särskild rangerbangård, för vilken lämplig plats fanns vid Sävenäs på ett område, som ägdes av Sävåns aktiebolag. Då järnvägsstyrelsen ansåg sig hava grundad anledning befara, att detta område, om det fortfarande vore i enskild ägo, längre fram skulle bli synnerligen dyrbart att förvärva, träffade styrelsen ett preliminärt köpeavtal med ägaren och hemställde i april 1906 hos Kungl. Maj:t om proposition till riksdagen angående områdets inköp. Riksdagen beviljade medel för inköp, och sedan har där anlagts och successivt utbyggt en särskild bangård för rangering av Västra stambanans och Bohusbanans godsvagnar, den så kallade Sävenäs rangerbangård. Till samma plats har också förlagts den nya lokomotivstationen för statsbanornas samtliga i Göteborg stationerade lokomotiv med tillhörande moderna driftverkstäder.

År 1909 blev infartslinjen för Bohusbanan färdig och banan infördes till Olskrokens station, där den förenar sig med Västra stambanan. Vid denna tidpunkt syntes ovisst, huruvida icke Bohusbanans ingångslinje närmast Olskroken skulle få omläggas i samband med eventuell omgestaltning av bangårdsförhållandena vid Göteborg och viadukten över Sävån byggdes därför till att börja med provisoriskt av trä. Fortsatta underhandlingar med staden och de enskilda järnvägarna i bangårdsfrågorna ledde sedermera till ett fastslående av det



Stationshuset 1923

definitiva läget för Bohusbanans ingångslinje till Olskroken och den provisoriska viadukten ombyggdes då av järn, sedan 1917 års riksdag beviljat erforderliga medel därtill. Likaledes ansågs läget kunna fastslås för en skenfri korsning mellan Änäsvägen och Västra stambanan. En gatuport blev byggd och stambanan för ändamålet omlagd, sedan 1916 års riksdag anslagit medel därtill. I samband med att staden anlade en för massgodstrafik avsedd hamn vid Sannegården på Hisingen, byggdes av staden en förbindelsebana mellan denna hamn och Tingstad station på Bohusbanan. Denna, den så kallade *Sannegårdsbanan*, öppnades för trafik år 1914.

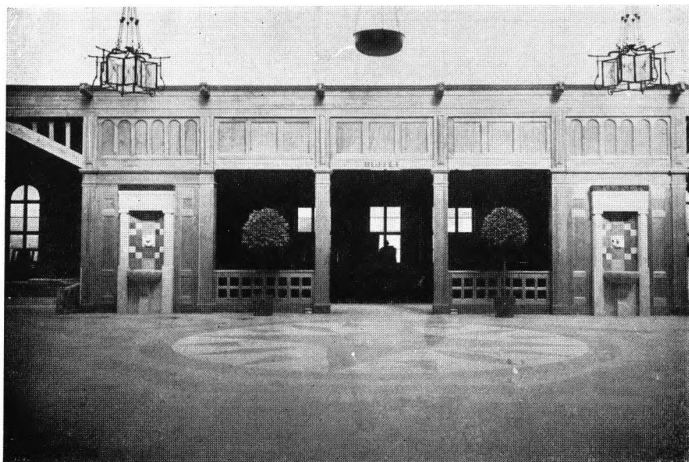
Vid tiden för 1923 års utställning i Göteborg skedde en större omgestaltning av anordningarna för persontrafiken samt ilgodsrörelsen. Sålunda borttogos alla spår och plattformar inne i gamla banhallen. Öster om stationshuset och banhallen samt delvis på hallens norra sida förlades sex stickspår för persontågen med erforderliga plattformar, till större delen övertäckta. Banhallen inbyggdes helt och hållet till en rymlig och ljus vänthall med tillträde från den förutvarande vestibulen, som nu genom borttagande av stinsexpedition och resgodsmagasin helt och hållet blev disponerad såsom biljetthall. Vägen till tågen för avgående resande förlades till hallens östra ända. För ankommande resande anordnades utgång till gatan genom en nybyggd utgångshall i östra ändan av stationshusets flygelbyggnad. I hallen voro förlagda utrymmen för avgående resgods samt för effektförvaring ävensom en buffé. I själva stationshuset inreddes en restaurang på platsen för förutvarande andra klassens väntsal, vilken i stället flyttades till stationshusets västra del. I den västra av



Vänthallen mot öster 1923



Vänthallen mot väster 1923



Buffé i vänthallen vid norra långväggen 1923



Sittvrå i vänthallen 1923



Entré till vänthallen från plattformarna 1923

stationshusets flyglar anordnades en resebyrå för lättande av biljetts expeditionens arbetsbörda. För illo godsrörelsen hade redan tidigare uppförts särskilda lokaler mellan stationshuset och Nils Ericsonsgatan.

Med nu omnämnda ombyggnadsarbeten år 1923 gjordes stationen rymlig och bekväm samt gavs en prägel av fläddfri trevnad, vilken synes hava vunnit allmänt erkännande. Ur driftsynpunkt voro stationsanordningarna likaledes oklanderliga, och sannolikt

hade statsbanestationen sådan den tedde sig efter 1923 års ombyggnad kunnat ännu lång tid uppfylla rimliga krav på trafikens avveckling, om icke genomgripande förändringar blivit erforderliga för genomförande av den centralisering av bangårdsförhållandena i Göteborg, som enligt riksdags- och stadsfullmäktigebeslut år 1927 blev resultatet av de mångåriga förhandlingar därom, för vilka i det följande skall lämnas en kortfattad redogörelse.

Ytterligare några förändringar inträffade emellertid före åsyftade 1927 års riksdagsbeslut och bland dem må här erinras om, att elektrifieringen av Västra stambanan blev fullbordad i maj 1926, varvid jämväl tågspåren å Göteborgs statsbanestation blevo elektrifierade. I samband med att nya stallrum erfordrades för de elektriska lokomotiven slopades alla de gamla, omoderna och i dåligt skick varande lokomotivstallarna, som lågo spridda på olika platser, och byggdes vid olika tillfällen under åren 1924—1928 en helt ny, modern lokstation vid västra ändan av Sävnenäs rangerbangård för såväl de elektriska som för ånglokomotiven.

FÖRHANDLINGAR ANGÅENDE CENTRALBANGÅRD I GÖTEBORG RESULTERANDE I 1927 ÅRS RIKSDAGSBESLUT

Såsom tidigare omnämnts, förvärvade statsverket och tog den 1 januari 1896 i besittning de enskilda banor, som därefter med ett gemensamt namn kallats Västkustbanan. I Göteborg var banan då ansluten till Bergslagsbanans station utan annan förbindelse med statsbanestationen än över Olskroken. Vid de utredningar, som föregått köpet, hade det ifrågasatts, att banan i och med att den överginge i statens hand också borde omläggas och inledas direkt till statsbanestationen. Järnvägsstyrelsen hade emellertid avstyrkt en sådan åtgärd

såsom kostbar och tillsvidare mindre nödvändig. Då emellertid Väst kustbanans anslutning till statsbanestationen måste anses vara endast en tidsfråga, föreslog styrelsen Kungl. Maj:t att hos 1896 års riksdag begära ett anslag av 100.000 kronor för inköp redan då av mark för banans nya ingångslinje. Då detta ärende förelades riksdagen, väcktes av en representant för Göteborg i andra kammaren en motion om utredning, »huruvida i Göteborg lämpligen kunde anordnas en *centralbangård* gemensam för persontrafiken å alla dåvarande järnbanor, som utmynnade i staden och å de ytterligare dit ledande banor, som inom den närmaste tiden kunde förväntas bliva utförda». Motionären gav även anvisning på Gullbergsvass såsom lämplig plats för centralbangården. Riksdagen beviljade det begärda beslaget för markinköpet, men ansåg någon särskild åtgärd med anledning av motionen icke erforderlig, alldenstund, enligt vad riksdagen erfarit, »den viktiga fråga, varå uppmärksamheten blivit fäst genom motionen, redan vore av järnvägsstyrelsen tagen under omprövning». Riksdagen sade sig emellertid vilja antaga, att de i motionen framhållna synpunkterna skulle vinna beaktande vid expropriationen av mark för Väst kustbanans tilltänkta inledande till Göteborgs statsbanestation. Detta riksdagens uttalande föranledde Kungl. Maj:t att i brev till järnvägsstyrelsen den 29 maj 1896 angående markinköp för nyssnämnda ändamål anbefalla styrelsen att tillse, att hänsyn om möjligt toges till att den mark, som köptes, jämväl kunde komma till användning, om man framdeles beslutade sig för att anlägga en *centralbangård* för persontrafiken å alla till Göteborg inlöpande banor eller på de banor, som man kunde vänta bliva dit inledda under en närmare framtid.

Detta gav järnvägsstyrelsen anledning att på allvar upptaga frågan om en *centralbangård* för Göteborg. Enär man inom landet dittills icke haft att lösa några mera betydande bangårdsproblem och icke haft anledning ägna sådana frågor något mera ingående och systematiskt studium, ägde man då icke heller tillgång till folk med tillräcklig erfarenhet och eget vetande på området. Järnvägsstyrelsen fann sig därför föranlåten att anlita utländsk sakkunskap samt uppdrog år 1897 åt konsulterande ingenjören C. O. Gleim i Hamburg — vilken ungefär samtidigt erhållit första pris i en utlyst internationell tävlan angående omgestaltning av bangårdsförhållandena i Stockholm — att utarbeta förslag till en *centralperson- och godsstation* för alla till Göteborg ledande och vid nämnda tid ifrågasatta norrmalspåriga järnvägar jämte den smalspåriga Västergötland—Göteborgs järnväg med samtliga till en sådan stationsanläggning hörande anordningar ävensom till de spårförbindelser till hamnar, kajer och varuupplagsplatser med mera, som kunde erfordras utöver eller med förändringar av förut befintliga dylika förbindelser. Redan följande år inkom Gleim med sitt bangårdsförslag.

Enär en lycklig lösning av bangårdsfrågan icke vore tänkbar utan ett intimt samarbete mellan alla därav berörda parter, sökte järnvägsstyrelsen samarbete med såväl stadsfullmäktige i Göteborg som styrelserna för Bergslagens järnvägar, Göteborg—Borås järnväg och Västergötland—Göteborgs järnväg, och detta blev inledningen till den trettioåriga period av utredningar och förhandlingar, som nu resulterat uti det bangårdsförslag, varom parterna äntligen blivit ense, och som kunnat framläggas för statsmakterna. Under denna långa

utredningsperiod hava förhandlingarna stundom avbrutits vid tillfällen, då man tyckte sig finna, att vidare förhandlingar vore utsiktslösa. Arbetet har dock sedan återupptagits på initiativ än från järnvägsstyrelsens än från stadens sida. Icke mindre än ett tjugotal från varandra mer eller mindre avvikande förslag framkommo och prövades.

De viktigaste av dem äro angivna å vidlagda översiktsplan.

Med avseende på den typ, som ifrågasatts vid utformningen av personstationen, kunna förslagen uppdelas i två huvudgrupper, den ena omfattande förslag förutsättande stationen utbildad såsom säckstation, den andra gruppen förslag förutsättande genomgångsstation. Inom den första gruppen hava förslagen huvudsakligen skilt sig med hänsyn till stationshusets läge, antingen framme vid Drottningtorget ungefär på plats, där den nuvarande personstationen är belägen, eller ock med stationshuset tillbakadraget omkring tre hundra meter till plats omedelbart öster om Kilsgatans förlängning. I senare fallet har Västkustbanan tänkts indragen till stationen från Almedal i en stor båge mot öster genom Kålltorpsdalen, under det att i förra fallet banan förutsatts inledd antingen på sätt nyss nämnts genom Kålltorpsdalen eller ock mera direkt genom omläggning av gamla infartslinjen från trakten av Gårda.

Det av *Gleim* utarbetade förslaget hade i huvuddrag följande innebörd.

Stationshuset var förlagt framme vid Drottningtorget med fasaden mot väster och ungefär i linje med torgets östra sida. Godsstationen låg norr därom och framdragen närmare Nils Ericsonsgatan. Alla banor voro införda via Olskroken utom Västkustbanan, för vilken persontågen tänktes ingå över en ny linje från Gårda, under det att godstågen skulle från trakten av Gårda gå in till en vid Olskroken förlagd rangerbangård. Sedan utsedda bangårdsdelegerade förklarar, att det inkomna förslaget syntes dem synnerligen förtjänstfullt ur såväl järnvägsteknisk synpunkt som med hänsyn till de lokala förhållandena, och *Gleim* i maj 1899 inkommit med ytterligare ett förslag, i enlighet med av delegerade uttalade önskan något modifierat i förhållande till det föregående, tillfrågade järnvägsstyrelsen såväl Bergslagsbanan som Boråsbanan, huruvida och i vad mån dessa järnvägar vore benägna medverka till bangårdsförslagets genomförande. Bergslagsbanan sade sig därvid icke önska den ifrågasatta sammanslagningen, under det att Boråsbanan förklarade sig villig bidra till förslagets förverkligande.

Till följd av denna Bergslagsbanans avvisande ställning syntes det, som om vidare förhandlingar skulle vara utan gagn. Frågan togs dock upp på nytt genom en i Göteborgs stadsfullmäktige i november 1902 väckt motion om att stadsfullmäktige måtte besluta träda i nya underhandlingar med ombud för såväl statens järnvägar som de enskilda banorna i avsikt att få till stånd prövning av de nya uppslag i bangårdsfrågan, som framkommit, sedan förhandlingarna avbröts.

De nya uppslag, som avsågos i motionen, voro dels »*Atterbergs förslag*» 1900 med personstationen förlagd omedelbart söder om Bergslagsbanans station, vilken tänktes ombildad till godsbangård, dels »*Wickmans förslag*» 1902 med personstationen bibehållen vid Drottningtorget men med stationshusets fasad mot Nils Ericsonsgatan och godsbangården förlagd bort emot Olskroken.

Motionen blev i januari 1903 av stadsfullmäktige bifallen på så sätt, att staden beslöt utse tre delegerade, vilka, dock endast för den händelse järnvägsstyrelsen gjorde framställning till staden därom, skulle träda i förnyade underhandlingar med delegerade för nämnda styrelse samt för de enskilda järnvägarna.

Under tiden hade emellertid inom *järnvägsstyrelsen* utarbetats tre nya bangårdsförslag *alternativen I, II och III 1903*, vilka samtliga byggde på Gleims grundidéer, men skilde sig i vissa detaljer ävensom beträffande sättet för Västkustbanans inledande. Sedan järnvägsstyrelsen gjort framställning till staden och till de enskilda banorna om förhandlingarnas återupptagande, blevo de nya bangårdsförslagen av utsedda delegerade granskade jämte ytterligare två senare framkomna projekt »*Sprinchorns förslag*» 1903 och »*Insulanders förslag*» 1904, det förra med personstationen framme vid Drottningtorget i snett läge mot detsamma och godsbangården mellan personstationen och Bergslagsbanans station, det senare åter med såväl personstationen som godsbangården förlagda så långt norrut som möjligt och båda tillbakadragna öster om Kilsgatan. Under tiden som delegerades arbete pågick med granskning av de olika bangårdsförslagen framställdes vissa erinringar mot desamma, vilket föranledde *järnvägsstyrelsen* att upprätta ytterligare tre nya, modifierade bangårdsförslag, *alt. IV, IV A och V 1905*. Samtliga dessa förslag förutsatte, att personstationen skulle förläggas öster om Kilsgatan med sin längdaxel parallell med Bergslagsbanans bangård så som i Sprinchorns förslag. Sinsemellan hade de endast den större olikheten, att rangerbangården för godsvagnar enligt de med IV och IV A betecknade förslagen låg vid Sävenäs, öster om Änäsvägen, under det att denna bangård i alternativ V placerats vid Olskroken, väster om nyssnämnda väg. Även Sprinchorns förslag blev omarbetat med personstationen tillbakadragen öster om Kilsgatan »*Sprinchorns förslag*» 1905.

I september 1905 avgåvo de delegerade i skrivelse till järnvägsstyrelsen redogörelse för sitt granskningsarbete, varvid de uttalade, att de med alternativ IV A och V betecknade förslagen syntes dem i huvudsakliga delar på ett förtjänstfullt sätt uppfylla de fordringar, som borde uppställas på en centralbangård för Göteborg. Dock ansågos fortfarande vissa brister vidlåda förslagen, så att de krävde omarbetning, innan de kunde anses fullt tillfredsställande. Delegerade hade även upptagit frågan om den medverkan till förslagens genomförande, var till såväl Göteborgs stad som de intresserade järnvägarna antogos vara benägna. Staden visade sitt intresse för saken i så måtto, att stadsfullmäktige beslöt att icke några hindrande eller försvärande åtgärder skulle vidtagas med de staden tillhöriga markområden, som voro erforderliga för centralbangårdsanläggningen enligt de förordade alternativen IV A och V.

Med anledning av de framkomna erinringarna mot de av delegerade dittills granskade bangårdsförslagen upprättades inom *järnvägsstyrelsen* ytterligare ett förslag *alt. VI 1906*. Detta förslag förutsatte såväl personstationen som godsbangården förlagda så långt norrut som möjligt och tillbakadragna mot öster bakom Kilsgatan samt med rangerbangården vid Sävenäs.

Härefter inträdde åter ett stillestånd i förhandlingarna. Man syntes icke kunna komma längre, utan att någon anledning yppade sig till förhandlingarnas återupptagande under andra förutsättningar än dittills.

Vid utarbetande av samtliga härovan omtalade bangårdsförslag hade man utgått ifrån, att centralbangården borde vara anordnad såsom säckstation, en typ, som under 1800-talets senare del kommit till användning mer och mer vid större bangårdsanläggningar i utlandet. Emellertid hade på senaste tid allt större intresse ägnats bangårdar av genomgångstyp, vilka särskilt ur anläggnings- och driftkostnadssynpunkt samt i avseende på tågtrafikens avveckling onekligen kunde uppvisa avsevärda fördelar framför säckstationstypen, givetvis under förutsättning att stationen verkligen hade att betjäna en genomgångstrafik. I Göteborg existerade ju redan en rätt betydande sådan trafik nämligen mellan Bergslagsbanan och Väst-kustbanan, och det kunde väntas, att genomgångstrafik skulle visa sig önskelig även mellan Västra stambanan, kanske också Bohusbanan, å ena sidan och Västkustbanan å den andra. Detta talade för, att man även borde pröva ett bangårdsförslag av genomgångstyp.

Såsom framgår av den ovan lämnade redogörelsen hade man vid ditills verkställda utredningar kommit till den åsikten, att bangårdsanordningarna borde dragas tillbaka mot norr och mot öster till plats bakom Kilsgatan. Anledningen härtill var, att en bangård som i likhet med den då existerande sträckte sig ända fram emot Drottningtorget och Nils Ericssonsgatan, icke syntes komma att få tillräckligt rymliga och bekväma gatuförbindelser med stadens olika delar, varjämte den komme att för framtiden utgöra ett hinder för gatuförbindelsernas förbättring i berörda stadsdelar. Det låg därför nära till hands att söka få fram ett bangårdsförslag, där särskilt personstationen finge ett fördelaktigare läge än i de tidigare bangårdsförslagen närmare stadens centrala delar och med möjlighet till bekväma gatuförbindelser, varjämte stationen syntes helst böra utbildas såsom genomgångsstation.

Inom *järnvägsstyrelsen* upprättades därför ett nytt förslag, *alt. VII 1908* med följande huvudanordningar. Personstationen, anordnad såsom genomgångsstation, var förlagd vid Katrinelund med stationshuset mitt för Bohusgatan. Hit skulle inledas Bohusbanan, Bergslagsbanan, Västra stambanan, Boråsbanan och Västkustbanan, eventuellt även Västgötabanan, om den bleve ombyggd till normalspårig. Godsbangården tänktes förlagd på Gullbergsvass omedelbart söder om Bergslagsbanans station, och åtminstone framdeles skulle alla banornas godståg införas till Sävenäs rangerbangård, dit också förbindelse-spår från hamnar och godsstationer skulle indragas. Driftbangården skulle läggas vid Almedal strax öster om denna station. Detta förslag överlämnades i december 1908 till bangårdsdelegerade för granskning, och deras arbete därmed pågick till 1913, då delegerade äntligen enade sig om ett något modifierat likaledes i *järnvägsstyrelsen* utarbetat förslag *alt. VIII*, vilket av delegerade förordades.

Emellertid blev det nödvändigt för järnvägsstyrelsen att utan avvaktande av centralbangårdsfrågans lösning få klarhet uti på vilket sätt vissa ombyggnadsarbeten vid Olskroken borde utföras. Då dessa arbeten i viss mån krävde medverkan från staden och även från Bergslagsbanan, samt arbetena rönt inverkan av huru bangårdsförhållandena framdeles skulle gestalta sig, begärde järnvägsstyrelsen i september 1914, att stadsfullmäktige åter ville utse delegerade att förhandla med styrelsen i bangårdsfrågan, en framställning, som styrelsen jämväl gjorde till de enskilda banorna.

Änjo upptogs då förhandlingarna och pågingo under åren 1915—1918, varunder erinringar och synpunkter framkommo, som föranledde *järnvägsstyrelsen* att i vissa mindre delar omarbeta förut framkomna förslag av genomgångstyp och framlägga ett nytt sådant nämligen det så kallade »1918 års bangårdsförslag», även det förutsättande en genomgångsstation förlagd vid Bohustorget mitt för Bohusgatan. Då det under loppet av dessa senare förhandlingar visat sig allt mera ovisst, huruvida de enskilda banorna kunde tänkas under en närmare framtid finnas villiga att ikläda sig de kostnader, som på var och en av dem ankomme för respektive banors inledande till den nya centralbangården, hade järnvägsstyrelsen vid utarbetandet av 1918 års förslag jämväl tänkt sig ett sammanförande till stationen vid Bohustorget tillsvidare endast av de till Göteborg inlöpande statsbanorna, men med bibehållen möjlighet för de enskilda järnvägarna att ansluta, om och när de själva kunde bliva villiga ikläda sig därmed förenade kostnader.

Om de tekniska anordningarna för bangårdsfrågans lösande i enlighet med 1918 års förslag voro vid den tiden alla de intresserade parterna ense.

Emellertid förmörkades alltmera utsikterna för förslaget realiserande särskilt på grund av de efter världskriget våldsamt stegrade byggnadskostnaderna. Även i ett första utbyggnadsskede skulle den erforderliga kapitalinvesteringen bliva så stor, att densamma icke kunde anses försvarbar. Då det för statens järnvägar i första hand var ett önskemål, att Västkustbanan skulle bliva ansluten till statsbanestationen i Göteborg, uppgjordes därför inom järnvägsstyrelsen det så kallade »1920 års förslag» avseende en provisorisk omläggning av Västkustbanan i nu nämnda syfte. För ändamålet behövde tagas i anspråk viss Göteborgs stad tillhörig mark inom stadens planlagda områden, och förslaget kunde således icke genomföras annat än i samförstånd med staden. Järnvägsstyrelsen hemställde därför, att stadsfullmäktige ville utse delegerade för att förhandla med styrelsen särskilt beträffande stadens medverkan till genomförande av ett sådant provisoriskt inledande av Västkustbanan. Styrelsen förklarade sig därvid också villig att genom fortsatta förhandlingar söka bidra till enighets uppnående angående en permanent lösning av centralbangårdsfrågan i enlighet med 1918 års förslag. Stadens delegerade i bangårdsfrågan hemställde dock i november 1920 hos stadsfullmäktige, att järnvägsstyrelsens framställning angående det ifrågasatta provisoriet icke måtte föranleda till någon stadsfullmäktiges åtgärd bland annat av det skäl, att ett bifall från stadens sida till banans omläggning helt säkert skulle hava till följd att genomförandet av 1918 års bangårdsförslag bleve uppskjutet till en ovisst framtid. I januari 1921 beslöt också stadsfullmäktige att avslå framställningen. Detta föranledde en *pro memoria* från järnvägsstyrelsen till statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet, varuti framhölls, att, såsom förhållandena utvecklat sig under kristiden, 1918 års bangårdsförslag, även om det vid en gradvis skeende utbyggnad från början kunde givas mindre omfattning, ofrånkomligen måste draga så avsevärda kapitalutlägg, att det med hänsyn därtill icke torde kunna tänkas bliva genomfört under en närmare framtid och i alla händelser icke under det närmaste tiotalet av år.

Och så stod man åter inför ett avbrott i arbetet med lösande av Göteborgs bangårdsfråga.

Emellertid hade i december 1920 i Göteborgs stadsfullmäktige väckts motion om, att stadsfullmäktige måtte tillsätta en bangårdskommission med uppdrag att efter granskning av redan föreliggande material i Göteborgs centralbangårdsfråga inkomma med definitivt förslag i ämnet. Sedan stadsfullmäktige inhämtat yttrande angående det sålunda väckta förslaget förutom från vissa myndigheter i staden jämväl från järnvägsstyrelsen och de enskilda järnvägarna samt från stadens egna delegerade för centralbangårdsfrågan, beslöto stadsfullmäktige i augusti 1921 dels att öka antalet av stadens egna delegerade med två personer samt bemyndiga de delegerade att vid behov tillkalla sakkunniga att biträda dem med erforderliga utredningar, dels att hos Kungl. Maj:t göra framställning därom att Kungl. Maj:t måtte utse en särskild ordförande för delegerade i centralbangårdsfrågan, dels anmoda stadens delegerade att så snart som möjligt återupptaga förhandlingarna i bangårdsfrågan och efter deras slutförande avgiva fullständigt förslag såväl angående det sätt, på vilket frågan tekniskt sett borde lösas, som ock angående stadens medverkan. Dessutom beslöto stadsfullmäktige hemställa hos järnvägsstyrelsen och de enskilda banorna, att de måtte lämna sina delegerade enahanda uppdrag.

Med anledning av sådan hemställan från stadsfullmäktige förordnade Kungl. Maj:t i oktober 1921 regeringsrådet L. A. V. Rydin att vara ordförande för av vederbörande utsedda delegerade i bangårdsfrågan.

Vid de i december 1921 återupptagna förhandlingarna hava vederbörande intresserade parter företrätts av följande delegerade: Göteborgs stad av grosshandlarna G. Boman och L. J:son Mark, ingenjörerna A. J. Atterberg och H. Leffler samt kamreraren H. Lindholm; järnvägsstyrelsen av distriktschefen G. Löfmarck och förste byrådirektören G. Hellgren samt från och med 10 mars 1923 — sedan Hellgren lämnat sin befattning i järnvägsstyrelsen — av byrådirektören T. Törjeson, varjämte byråchefen G. Englund för tiden från och med 22 september 1923 jämte förenämnda Löfmarck och Törjeson deltagit i förhandlingarna såsom delegerad för järnvägsstyrelsen. Bergslagernas järnvägar hava företrätts av bandirektören överintendenten H. Bernhardt samt vid förfall för denne av förste byråingenjören Y. Simonsson; Göteborg—Borås järnvägsaktiebolag av verkställande direktören i bolaget, majoren C. Sprinchorn och Västergötland—Göteborgs järnvägsaktiebolag av bolagets verkställande direktör, överstelöjtnanten J. Nyström. Ingenjören Atterberg, som avled den 12 april 1926, har ej deltagit i betänkandets slutjustering. Fastighetsdirektören A. Gärde, dåvarande förste stadsingenjören A. Lilienberg och hamndirektören G. Dieden hava såsom sakkunniga biträtt delegerade. Extra byråchefen i kommunikationsdepartementet H. Landelius har enligt Kungl. Maj:ts förordnande fungerat såsom sekreterare.

De mångåriga utredningarna och förhandlingarna angående en centralbangård för staden hade nu kommit in uti det slutliga skede, som ändade med att delegerade den 2 juni 1926 framlade det förslag till centralisering av bangårdsförhållandena i Göteborg, vilket sedan blivit av beslutande statens och stadens myndigheter godkänt och utfört, och som torde för överskådlig tid framåt kunna på ett tillfredsställande sätt fylla alla rimliga krav på trafikens avveckling å de till Göteborg inlöpande normalspåriga huvudbanorna.

Innan en mera detaljerad beskrivning lämnas på de olika delarna av Göteborgs centralstation, sådan den ter sig efter ombyggnaden, torde det vara på sin plats att i korthet redogöra för dessa slutliga förhandlingar, vilka ledde till samförstånd mellan alla parter i bangårdsfrågan.

Det blev snart klart för de delegerade, att den bangårdsanordning, man förut enat sig om såsom fördelaktigast ur driftteknisk och stadsplanesynpunkt, nämligen en helt ny personstation av genomgångstyp vid Bohustorget samt ny godsbangård på Gullbergsvass, icke skulle under de nya tidsförhållandena kunna genomföras främst på grund av de därmed förenade mycket stora kostnaderna. Frågan om centralstationens ordnande såsom säckstation måste därför åter tagas upp, och man fick återgå till den ursprungliga tanken att hava personstationen förlagd framme vid Drottningtorget. I enlighet härmed utarbetades alltså förslag till en centralbangård gemensam för de normalspåriga banorna samt jämväl Västgötabanan, och utbyggbar efterhand som de enskilda banorna dit inleddes. Då det emellertid syntes ovisst, huruvida och i så fall när de enskilda banorna kunde vara villiga ansluta till centralstationen och deltaga i kostnaderna för de gemensamma stationsanordningarna, under förutsättning att även driftskötseln skulle bli gemensam, omarbetades förslaget på sådant sätt, att centralstationen i stället skulle bli ett komplex av intill varandra grupperade bangårdsanordningar, där varje bana ägde sin del med egen förvaltning. Icke heller detta förslag funno sig emellertid delegerade kunna godtaga.

En av de delegerade, representanten för Bergslagsbanan överintendenten Bernhardt, väckte då tanken på en sådan anordning, att statsbanestationen skulle bibehållas såsom personstation och förändras på sådant sätt, att dit kunde förläggas persontrafiken, förutom å alla statsbanorna, jämväl å Bergslagsbanan, Boråsbanan och Västgötabanan, under det att till Bergslagsbanans station skulle sammanföras godstrafiken på alla dessa banor. Sedan bangårdsdelegerade, som kände sig tilltalade av det nya uppslaget, hos järnvägsförvaltningarna anhållit, att lämpliga personer måtte ställas till delegerades förfogande för att verkställa särskild utredning angående det nya förslagets innebörd i ekonomiskt och trafiktekniskt hänseende, utsågos för ändamålet för statens järnvägar byråchefen Englund, byrådirektören Törjeson och trafikdirektören Klingberg, för Bergslagsbanan överintendenten Bernhardt, för Boråsbanan majoren Sprinchorn samt för Västgötabanan överstelöjtnanten Nyström. Till ordförande i denna subkommitté utsågo bangårdsdelegerade distriktschefen Löfmarck. I utredningsarbetet deltog även hamndirektören Dieden ifråga om anordningarna för hamnrangeringen.

För att överhuvudtaget möjliggöra en lösning av bangårdsfrågan under den närmare framtiden för vilket en förutsättning måste vara, att anläggningskostnaderna bleve så låga som möjligt, enades man inom kommittén att arbeta efter följande riktlinjer:

de tekniska anordningarna för den centraliserade trafiken borde anpassas i huvudsak efter det dåvarande behovet och med begagnande i största möjliga utsträckning av redan befintliga anläggningar;

samtidigt skulle dock tillses, att i planerna bereddades goda möjligheter för anläggningarnas utvidgning utan större omflyttningar;

där på grund av centraliseringen ökad rörelse uppstode, och sålunda en utvidgning eller ändring av de befintliga anläggningarna bleve erforderlig, borde sådana moderniseringar samtidigt företagas, som kunde verka driftbesparande.

I maj 1925 överlämnades till bangårdsdelegerade utredningskommitténs betänkande angående centralisering av järnvägstrafiken i Göteborg jämte tekniska, ekonomiska och övriga för frågans belysande erforderliga planer och uppgifter. Kommittén hade låtit mera fullständigt utarbета ett förslag till ett första byggnadsstadium och därjämte låtit utarbета planritningar, utvisande huru en framtida utbyggnad av anläggningarna skulle kunna tänkas. I sitt första byggnadsstadium innebar förslaget i sina huvuddrag följande anordningar.

Statens järnvägars, Bergslagsbanans och Boråsbanans person-, paket- och ilgodstrafik skulle sammanföras till statens järnvägars dåvarande huvudstation och samma järnvägars fraktgodstrafik till Bergslagsbanans station. För ändamålet beräknades de båda huvudstationerna behöva förändras och utvidgas samt Olskrokens station i vissa avseenden omändras, varjämte nya ingångslinjer till statens järnvägars huvudstation måste anordnas för såväl Västkustbanan och Boråsbanan som Bergslagsbanan. Dessutom ingick i förslaget en ny hamnrangerbangård för trafiken på kajerna längs södra sidan av Göta älv. Förslaget innebar vidare frigörande av västligaste delen av statens järnvägars och eventuellt även västligaste delen av Bergslagsbanans stationsområden för att möjliggöra framdragandet av en ny huvudgata norrut från Drottningtorget. Däremot förutsatte förslaget tillsvidare icke införande till centralstationen av Västgötabanan. Kostnaderna härför syntes för stora.

Sedan kommittén utarbetat förslag till fördelning av anläggningskostnaderna — i vilka icke medtagits stadens kostnader för mark, ändring av gator, ledningar och dylikt — och Göteborgs stad utfäst sig att såsom bidrag till desamma lämna vissa belopp till Bergslagsbanan och Boråsbanan, beräknades kostnaderna för de olika intresserade parternas del komma att uppgå till belopp, som äro angivna i vidstående av kommitterade utarbetade tablå.

Utöver i tablån angivet belopp av 1.275.000 kronor, eventuellt minskat med 180.000 kronor, skulle för Göteborgs stads del komma kostnader för markförvärv, omläggning av gator och ledningar m. m. Oberäknat värdet av den i stadens ägo redan varande mark, beräknades nu nämnda kostnader uppgå till i runt tal 1.770.000 kronor.

Subkommittén hade jämväl uppgjort fullständiga förslag till erforderliga överenskommelser mellan de olika parterna, som reglerade rättsförhållandet dem emellan i avseende på markbyten, arbetenas utförande och kostnaderna därför, gemensamt begagnande av stationerna med mera.

Bangårdsdelegerade godkände för sin del kommitténs förslag och överlämnade i juni 1926 detsamma med tillstyrkan till Kungl. järnvägsstyrelsen samt styrelserna för de berörda enskilda järnvägarna samt till stadens vederbörande myndigheter. Sedan förslaget — det så

kallade »1926 års bangårdsförslag» — jämte de omtalade preliminära avtalen blivit godtaget av samtliga parter, hemställde så järnvägsstyrelsen i skrivelse till Kungl. Maj:t den 22 december 1926, att Kungl. Maj:t måtte i proposition till 1927 års riksdag föreslå riksdagen att med godkännande av berörda avtal, i vad de berörde statens järnvägar, bevilja erforderliga medel för ordnande av bangårdsförhållandena i Göteborg i enlighet med nu senast omnämnda förslag. Kungl. Maj:ts proposition blev av riksdagen bifallen.

Nu senast avhandlade »1926 års bangårdsförslag» återgives å här infästade två planritningar avseende dels ett första, dels ett framtida byggnadsskede.

A n l ä g g n i n g	Beräknad kostnad	Statens järnvägar	Bergslager- nas järnvägs- aktiebolag	Göteborg— Borås järn- vägsaktie- bolag	Göteborgs stad
<i>A. S. k. gemensamma anläggningar (se ovan):</i>					
Arbeten å S. J:s huvudstation.....	2.065.000	2.065.000			
Ombyggnad av Olskrokens station....	225.000	225.000			
Arbeten å B. J:s huvudstation.....	1.775.000	304.800	885.900 ¹	584.300 ¹	
	4.065.000	2.594.800	885.900	584.300	
<i>B. Övriga anläggningar:</i>					
Personbangården	235.000	235.000			
Ilgodsbangården till den del kostnaden härför överstiger 100.000 kronor ..	390.000	390.000			
Driftbangården	240.000	240.000			
Olskrokens station	10.000	10.000			
Ny ingångslinje för Väst kust och Borås- banorna	1.625.000	1.625.000			
Ny hamnrangerbangård	930.000	280.000			650.000 ²
Summa för A och B	7.495.000	5.374.800	885.900	584.300	650.000
Stadens bidrag			—375.000	—250.000	+ 625.000
Summa	7.495.000	5.374.800	510.900	334.300	1.275.000

¹ Skall minskas med stadens bidrag.

² Detta belopp torde möjligen komma att minskas med 180.000 kronor.