

2. Ombyggnaden av Malmö personstation.

Meddelande lämnat av arbetschefen *N. Pålsson*.

De omfattande arbetena med Malmö bangårds ombyggnad påbörjades redan under hösten 1913. Under detta år och under år 1914 utfördes omläggningen av Kontinentalbanan och de enskilda banornas spår mellan Malmö huvudstation och Östervärns station. I samband med Kontinentalbanans omläggning uppfördes ny vägport över Lundavägen. Under år 1914 uppfördes även nytt magasin för aygående gods samt utfördes ändringsarbeten i magasin för ankommande gods. Året därpå, 1915, påbörjades den nya verkstadsanläggningen vid Östervärn, vilket arbete sedan pågick till år 1921, då detta vittomfattande arbete var fullbordat. Samtidigt med arbetena å den nya verkstadsanläggningen pågingo å själva bangården omfattande nybyggnadsarbeten och bör särskilt nämnas den stora viadukten över bangården, vilken kom till utförande under åren 1916—1918. Under åren 1914—1916 utlades vidare ny grupp av godstågsspår samt provisoriska spårgrupper. Åren 1920—1922 uppfördes för olika ändamål å bangårdsområdet flera nya byggnader såsom gasverk, manskaphus, ångcentral m. fl. Under ungefär samma tidsperiod uppfördes ny bro över Sege å, varjämte godstågsspåren med erforderliga brobyggnader å linjerna Arlöv—godsbangården i Malmö samt godsbangården—Lundavägen påbörjades och i det närmaste fullbordades. Det omfattande arbetet med huvudspårens omläggning och utökning av personbangården i och för den nya personstationen tog jämväl sin början under år 1922.

Som en förberedande åtgärd för personstationens ombyggnad samt omläggning av personbangården påbörjades i maj månad 1921 arbetet med rivningen av de gamla verkstäderna. Från rivningsarbetet erhöles bl. a. över en miljon byggnadsdugligt tegel, c:a 150 ton järnkolonner och järntakstolar samt en del rätt gott virke av grova dimensioner. De i övrigt erhållna materialerna voro på grund av byggnadernas höga ålder och beskaffenhet icke i sådant skick att desamma med fördel kunde i nämnvärd grad tillvaratagas för ombyggnadsarbetet utan försåldes direkt på byggnadsplatsen i största möjliga utsträckning bland annat genom offentliga auktioner. Erfarenheten har visat, att ett sådant förfarande i avseende å från rivningsarbeten i allmänhet erhållen gammal materiel blir det ekonomiskt fördelaktigaste, enär kostnaderna för upplagring, transporter m. m. för sådan gammal materiel alltid bliva betydande samtidigt som materielen under normala förhållanden dag för dag förlorar i värde.

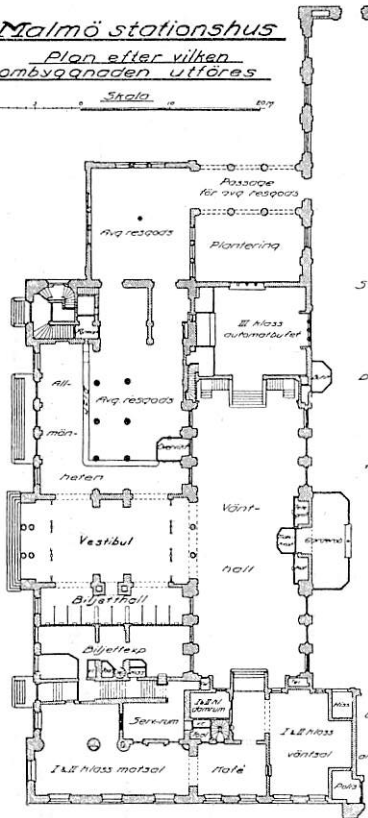
Det huvudsakliga rivningsarbetet var slutfört i början av år 1922, varefter vidtog arbetet med områdets planering för nya, personbangården tillhörande, spårgrupper.

Sedan det för den nya personstationen erforderliga spårutrymmet sålunda erhållits efter ovan angivna rivnings- och planeringsarbetens slutförande, igångsattes under år 1922 det egentliga ombyggnadsarbetet av själva personstationen. Arbetena utgjordes till en början av svåråtkomliga och tidsödande ombyggnadsarbeten, varjämte en del provisoriska expeditiionslokaler samt lokaler för res-gods, stadsbud och garderob m. fl. måste anordnas för att under byggnadstiden nöjaktigt ersätta förutvarande lokaler för samma ändamål. För att förebygga att vatten vid de ofta förekommande nordvästliga stormarna, då vattenytan visat sig stiga ända till en höjd av 1.90 meter över medelvattenytan, skall

Malmö stationshus

Plan efter vilken ombyggnaden utföres

Skala 1:500



Stämplan
plattform
form

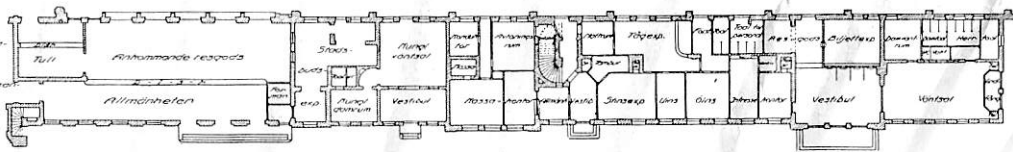
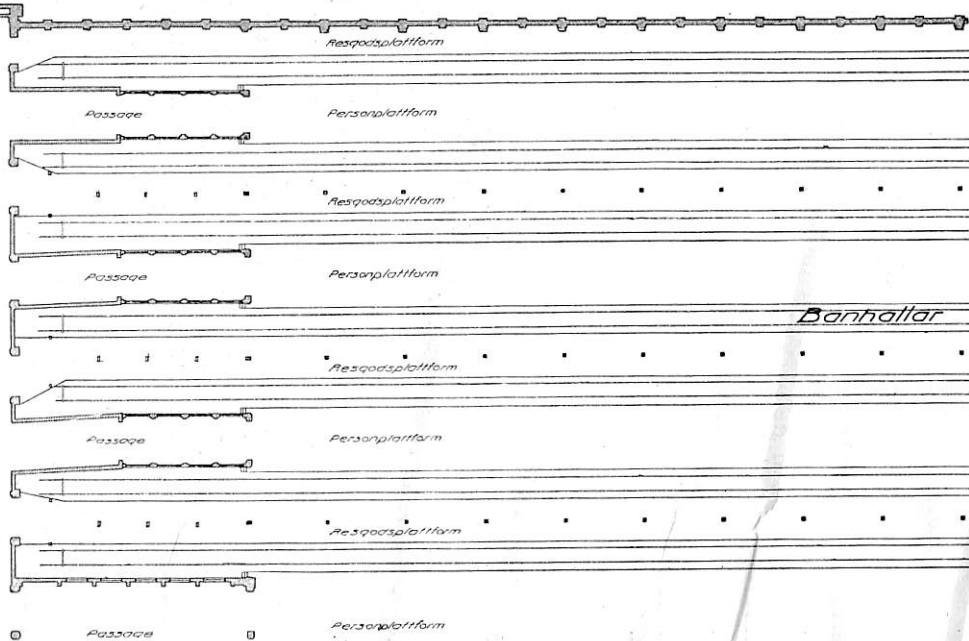


Fig. 6.

intränga i källarlokalerna, hava dessa isolerats till en höjd av +2.00 meter. I samband härmed har hela golvplanet sänkts 15 cm för att vinna större fri höjd i källaren. Den under sommaren 1922 började påbyggnaden av en fjärde våning å stora stationshuset färdigställdes till den 1 april 1923, från och med vilken tidpunkt sålunda erforderliga tjänstelokaler för distriktsförvaltningen i sin helhet kunnat erhållas inom statens järnvägars egen byggnad. I hela byggnaden har inlagts centralvarmvattenledning, för vilken särskild värmecentral, inrymmande 4 st. värmepannor, anordnats i källarvåningen.

Under år 1922 uppfördes efter rivning av en del äldre byggnadsdelar den nya vänthallen omedelbart öster om stora stationshuset (se fig. 6). Byggnaden har en längd av 34 meter och en bredd av 11 meter. Taket är av s. k. Hetzerkonstruktion och har levererats av Aktiebolaget Träkonstruktion, Töreboda. För takstolarnas upplag har gjutits en genomgående betongbalk, vilande på tegelpelare. För erhållande av erforderligt dagsljus inuti vänthallen har densamma försetts med en längsgående, 6 meter bred och 30 meter lång lanternin med glastäckning enligt system Wema, vilken levererats av firman I. Eberspächer, Esslingen a. N., Tyskland.

Efter nedrivning av sammanbindningsbyggnaden mellan klocktornet och stora stationshuset samt nedtagning av gamla hallens två västligaste bågar påbörjades hösten år 1922 arbetet med uppförande av byggnad över stamplattformen samt byggnaderna för nya lokaler för ankommande resgods och I och II klass väntsäl. Samtliga dessa byggnader blevo i det

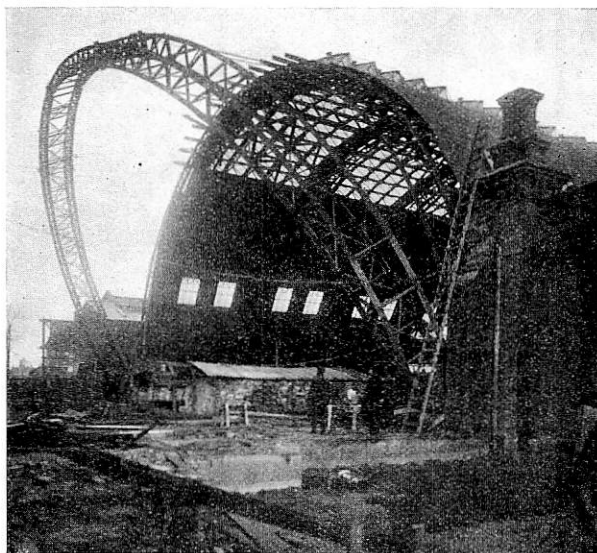


Fig. 7. Rivning av gamla tåghallen.

närmaste färdiga nästföljande år. Stamplattformen eller samlingshallen har en längd av 73.5 meter och en bredd av 15.6 meter. Takkonstruktionerna enligt system Hetzer hava levererats av samma firma, som utfört taket över vänthallen. Den övertäckta golvytan i stamplattformen utgör c:a 1150 kvm. I stamplattformens södra gavel har anordnats utgång med portik. I den delvis nyuppförda sammanbindningsbyggnaden mellan utgångsportiken och klocktornet hava anordnats utrymmen för ankommande resgods och tullbehandling. Till dessa lokaler hava direkta passager utförts från utgångsportiken och stamplattformen. I själva portiken har jämväl inrymts lokal för polis. Den fria höjden i stamplattformen utgör c:a 11.5 meter och insläppes dagsljuset i hallen dels genom en längsgående lanternin med dimensionerna 7.65 × 62.3 meter dels genom i byggnadens långsidor anordnade fönster ovanför takstolarnas upplag.

Till år 1923 återstod vidare det omfattande arbetet med den gamla tåghallens nedtagning och uppförande i dess ställe av nya hallar. Rivningen av

den äldre hallen tog sin början i april månad nämnda år och måste härvid denna del av stationen helt avstängas från trafik. Under tiden som det egentliga stationsområdet sålunda var avstängt för trafik, flyttades persontågens uppställningsplats till personbangården öster om gamla hallen. De längst i öster liggande delarna av personplattformerna voro vid denna tidpunkt delvis färdigställda, varjämte erforderlig förlängning av dessa plattformar utfördes genom utläggande av provisoriska träplattformar.

Arbetet med hallarnas nedtagning forcerades i synnerhet i dess senare skede rätt avsevärt, varvid de för bågarnas nedfällning tidigare använda handspelen ersattes av ett å hallens mittspår placerat växellok, från vilket ned-

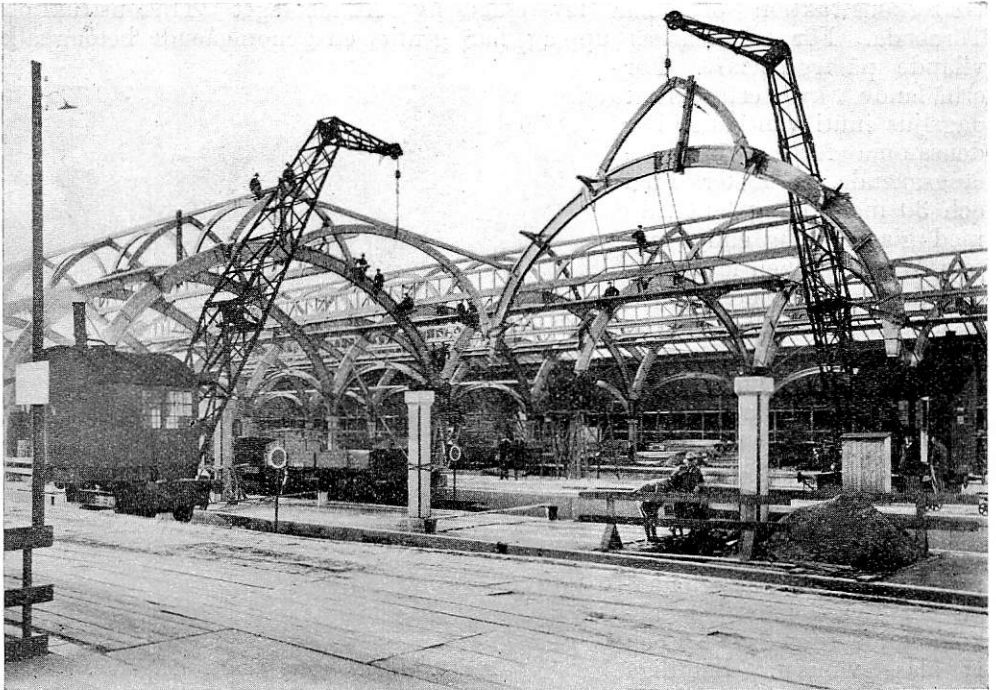


Fig. 8. *Montering av nya låghallarna.*

firningen av hallbågen reglerades medelst mellan loket och bågen spända ställinor.

Å fig. 7, visas delvis anordningarna för fällningen av bågarna för hand. Som komplettering till bilden och i avseende å gången och sättet för fällningsarbetets utförande i övrigt kan nämnas, att den för fällning avsedda bågen först frigjordes från gallerverk och samtliga tvärbalkar så när som på två st. dylika. Nästa moment omfattade fastgöring av block och inkoppling av ställinorna, varefter bågen frigjordes vid upplaget mot fundamenten och bågens nedre del medelst ketting i 4-tons patentblock, infördes till foten av nästa båge. Sedan bågen sålunda »bringats på fall» kunde den egentliga nedfirningen börja, dock först sedan båda bågbenen sinsemellan

stagats medelst ett tvärstag av 1" ställinor och de omnämnda 2 st. tvärbalkarna borttagits. De i övrigt använda linorna voro av $\frac{5}{8}$ " och $\frac{7}{8}$ " tjocklek och blocken 4-skiviga.

Den sista hallbågen nedtogs i medio av maj månad, varefter det ungefär samtidigt med gamla hallens nedtagning påbörjade grundläggningsarbetet för de nya hallarna kunde bedrivas mera obehindrat. För grunderna utfördes grundförstärkning medelst betongpålning till fast botten. Dessa grundläggningsarbeten jämte en del bärande betongkonstruktioner för hallarnas västra gavlar färdigställdes under september månad. Uppmurningen av de nya hallarnas omfattningsmurar i norr och söder tog sin början likaledes i maj månad och

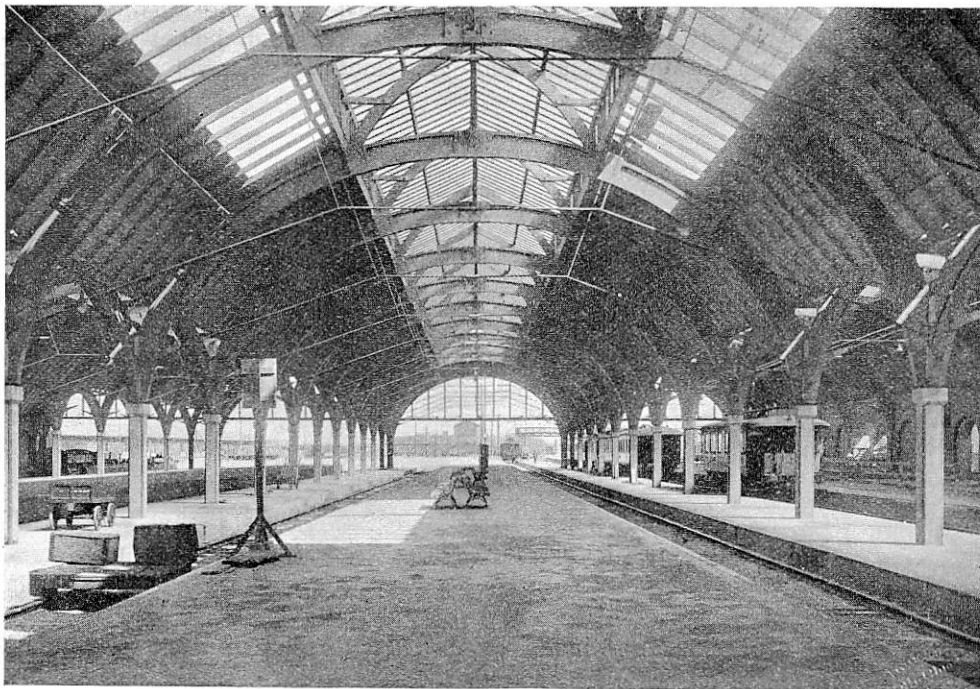


Fig. 9. De nya tåghallarna. Interiör.

slutfördes under oktober månad. Arbetet med resningen av de nya hallarnas bågkonstruktioner påbörjades den 1 september och var arbetet ifråga jämte påläggning av takpanelen i det närmaste slutfört vid årsskiftet. Sammanlagda takytan å hallarna utgör c:a 13 000 kvm och har den yttre täckningen å takytorna utförts med två lag Munksjö prima takpapp. De fyra omedelbart intill varandra belägna nya hallarna hava vardera en längd av 150 meter samt en spännvidd av 17,9 meter och omfattar den övertäckta ytan c:a 10 800 kvm. Inuti hallarna ligga 7 spår inbördes åtskilda medelst plattformar. Av plattformerna är varannan avsedd för resgods- och varannan för persontrafik. De sistnämnda plattformerna hava en höjd av 580 mm över r. ö. k. inom plattformskanter av betong. Ytan är belagd med trottoarplattor av Höganäs—

Billesholms Aktiebolags tillverkning. Plattorna äro utan betongunderlag lagda direkt på en bädd av grusfyllning, som bringats till erforderlig fasthet medelst vattenbegjutning, stampning och vältning med användande av motorvält. Resgodsplattformarna äro likaledes försedda med kanter av betong, men hava en höjd av endast 260 mm över r. ö. k. Resgodsplattformarna äro å ytan övergjutna med ett 75 mm tjockt lager betong, å vilket lagts ett lag 25 mm tjockt asfalt. Sammanlagda antalet nytillagda person- och resgodsplattformar är 8 st., varav 4 st. för vardera ändamålet. Den längsta personplattformen är omkring 400 meter lång och utgör sammanlagda ytan av personplattformarna c:a 13 000 kvm samt av resgodsplattformarna c:a 5 800 kvm.

Beträffande gången av arbetet med uppförande av själva hallarna färdigställdes först de två nordligaste hallarna, varefter de inom dessa hallar utförda fyra spår kunde delvis tagas i bruk. Att arbetet i sin helhet var av imponerande omfattning förstås lätt, och voro samtidigt 2 st. 3-tons lyftkranar

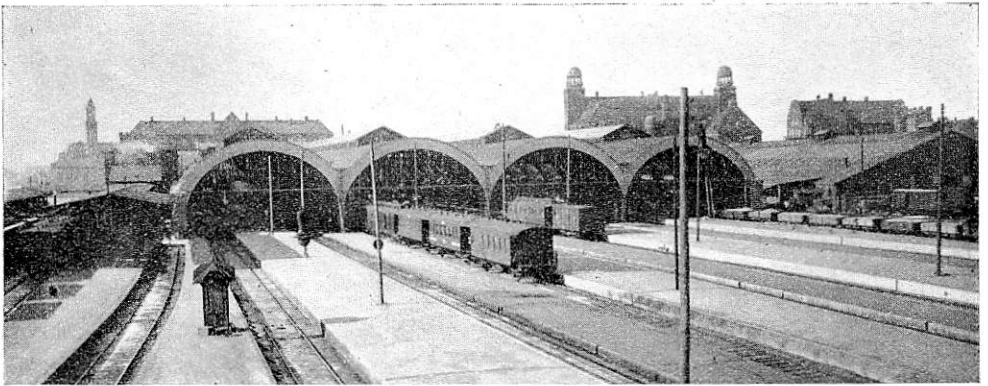


Fig. 10. De nya tåghallarna. Exteriör.

å spår i arbete med uppresningen av de till ett 80-tal uppgående stora bågarna (fig. 8).

Under månaderna oktober 1923—mars 1924 utfördes monterings- och glasningsarbetena för de stora lanterninerna i hallarna. Lanterninerna äro fyra, en för vardera hallen, och äro dimensionerna 113×8.5 meter med en sammanlagd glasyta av 3 800 kvm. Hallkonstruktionerna av trä samt lanterninerna hava levererats av tidigare omnämnda firmor.

Förestående bilder, fig. 9 och 10, visa hallarnas inre och yttre i det närmaste färdiga.

Beträffande de förändringsarbeten, som utförts i stationshuset må anföras följande. Huvudingången är belägen i stora stationshusets fasad åt väster och markeras av ett takutsprång av trä, vilket klätts med kopparplåt. Från trapplanet leda 3 av gjutjärnskolonner åtskilda dubbeldörrar in till biljett-hallen, vilkens södra del inrymmer biljettexpeditionen med 10 st. biljettluckor.

Å motsatt sida — norra sidan — äro lokalerna för avgående resgods belägna. För intransport av tyngre resgods har anordnats särskild trappa med

tre dubbeldörrar strax norr om huvudentrén, varigenom transporter av dylikt gods kunna ske mera direkt till inlämningsdisken utan fara för trängsel eller obehag för den resande allmänheten. Golvet i biljetthallen (vestibulen) utgöres av enfärgad ölandskalksten i plattor i storlek 900×900 mm. Väggarna äro till en höjd av 1.93 meter likaledes beklädda med samma slags kalksten. Det för allmänheten avsedda utrymmet omfattar i här ifrågavarande hall c:a 300 kvm. Passage från biljetthallen till den omedelbart öster därom liggande vänthallen (fig. 11) sker genom tre dubbeldörrar. Golvet utgöres i vänthallen likaledes av ölandskalksten och äro väggarna beklädda med handslaget glaserat tegel i grönblå färg av Höganäs—Billesholms Aktiebolags tillverkning. Genom

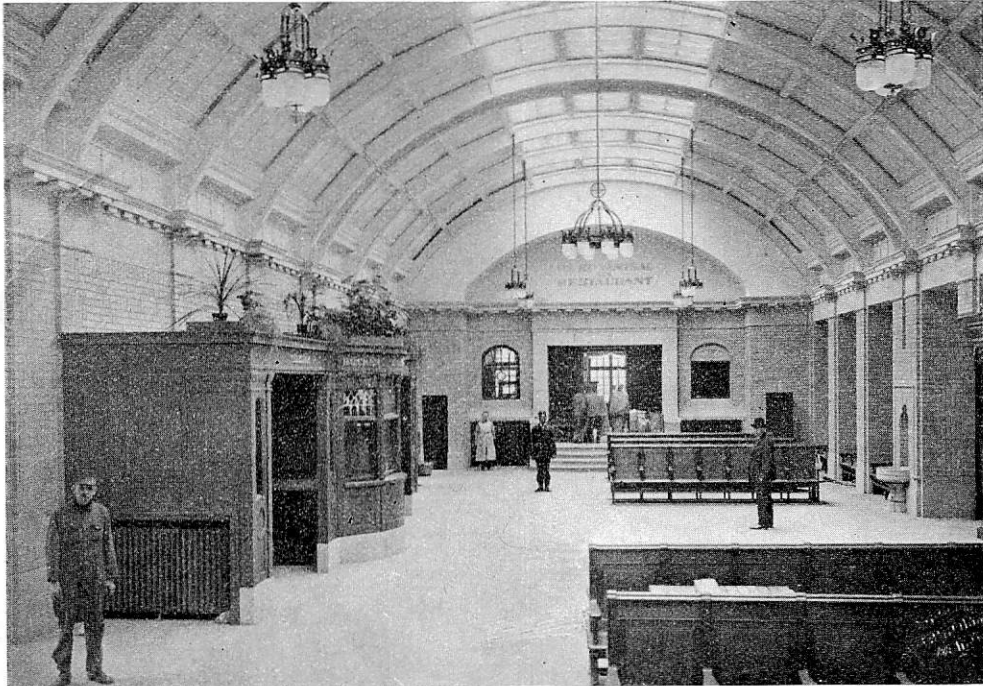


Fig. 11. Vänthallen. Interiör.

trappsteg och trappavsatser av kalksten invid vänthallens två motstående kortsidor äro entréer anordnade, å södra sidan till I och II klass väntsal och restauranglokaler samt å norra sidan till III klass buffet och restaurang.

Inom lokalerna för I och II klass väntsal och matsal har inlagts golv av marmorplattor i storlek c:a 300×300 mm. Golvet har levererats från Nya Marmorbruks Aktiebolaget, Kolmården. Väggarna äro till en höjd av 2 meter försedda med panel av bonad björk i mörkbrun färgton. I matsalen ha utförts frescomålningar å de putsade tak- och murytorna av artisten Filip Månsson, Stockholm. I III klass buffet utgöres golvet av kalksten och väggarna av i gul färgton glaserade väggplattor. Disk och möbler m. m. äro tillverkade av ek, som bonats i mörk färg. Möbler, paneler och annan träinredning för

här omnämnda olika restauranglokaler hava levererats av Aktiebolaget Svenska Möbelfabrikerna, Bodafors, och Sigfr. N. & O. Paulssons Möbelfabrik i Lund.

Å fig. 12 och 13 visas interiörer från I och II klass matsal samt I och II klass väntsal.

Från vänthallens norra del leda tvänne trappor ned under III klass buffet till herr- och damtoalettavdelningarna i källarvåningen. Väggarna äro beklädda med vitt kakel från Rakonitzer Werke i Tjeckoslovakiet. I toalettavdelningarna äro 4 st. s. k. Cabins med särskilda toalettanordningar utförda, vilka mot viss avgift upplätas till resande, som önska begagna sig härav för omklädning. Golven äro belagda med plattor av märket »Metlacher» av tyskt fabrikat.



Fig. 12. I och II klass matsal.

Å vänthallens östra långsida mellan passagerna till stamplattformen äro kiosker uppsatta för post, tidningsförsäljning samt för statens järnvägars upplysningsbyrå. Därjämte hava tvänne telefonkiosker inbyggt i södra kortsidans murverk, en på vardera sidan om entréen till I och II klass väntsal och matsal. Passagerna till stamplattformen utgöras av 4 st. dubbeldörrar, vilka, som ovan antytts, äro placerade två på vardera sidan om östra långsidans mittparti med kiosker m. m.

Beträffande slutligen stamplattformen (fig. 14) återstår utöver den förut lämnade beskrivningen av denna byggnadsdel att nämna, att golvet utgöres av på kant ställda klinkerplattor, varvid sättningen skett i parkettmönster.

Inom stamplattformen hava anordnats särskild garderobskiosk samt två st. dubbelkiosker för försäljning av tidningar, tobaksvaror, frukt och choklad m. m. Från stamplattformen leda 9 st. portöppningar till banhallarnas person- och resgodsplattformar. Mellan stamplattformen och hallarna äro de förstnämnda plattformerna anordnade som överbyggda förbindelsegångar, varjämte de sistnämnda — resgodsplattformerna — å samma sträcka äro försedda med paraplytak. För resgodstransporterna till och från lokalerna i stora stationshuset har anordnats en särskild passage genom en mindre tillbyggnad norr om vänt-



Fig. 13. I och II klass väntsal.

hallen. Passagen utmynnar i norra delen av stamplattformen över vilken plattform trafiken till och från resgodsplattformerna sker.

För stationen i sin helhet har utförts en gemensam elektrisk uranläggning, sammanlagt omfattande 12 st. enkelur samt 6 st. dubbelur. Därjämte finnas automatiska »tågutropare» uppsatta i vänthall och väntsalor samt matsalar.

Inom stationshusets bottenvåning har anordnats en omfattande köks- och ekonomiavdelning för restaurangens behov. Tre st. elektriska varuhissar hava även uppsatts för samma ändamål.

Sedan den nya personstationen till det väsentligaste numera färdigställdt och tagits i bruk för allmän trafik, återstår endast ombyggnad av gamla stationshuset samt utförande av vissa anordningar för lokaltrafiken.



Fig. 14. *Stamplattformen.*

Arbetsstyrkan har i medeltal uppgått till omkring 300 man under åren 1913—1921 och ökades under senare hälften av år 1922 till i medeltal 350 man samt var störst under år 1923, då i medeltal 400 man voro sysselsatta vid arbetsföretaget.