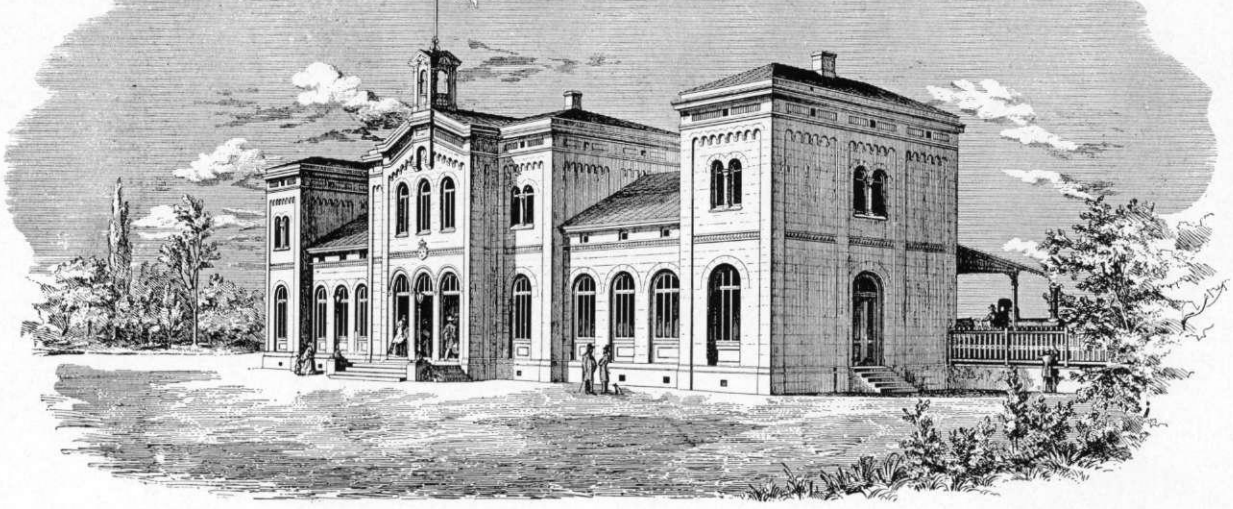
ÖREBRO

Stationen öppnades för allmän trafik den 1 augusti 1862. Staden hade år 1860 ett invånarantal av 7377 och år 1937 ett antal av 45663.

Den första järnvägsstationen i Örebro tillhörde den enskilda järnvägen Köping—Hult, av vilken delen Arboga—Örebro öppnades för allmän trafik i augusti 1857. Sedermera beslöts i samband med anläggandet av Västra stambanan, att denna skulle genom en järnväg mellan Hallsberg och Örebro sättas i förbindelse med Köping—Hultbanan. Arbetena å bandelen Hallsberg—Örebro påbörjades år 1860 och bedrevos så att bandelen kunde öppnas för allmän trafik den 1 augusti 1862.

Å Örebro statsbanestation, till vilken den enskilda banans trafik överflyttades, utfördes förutom erforderliga spåranordningar ett jämförelsevis stort stationshus av sten i två våningar, godsmagasin, vagnbod och lokomotivstall.

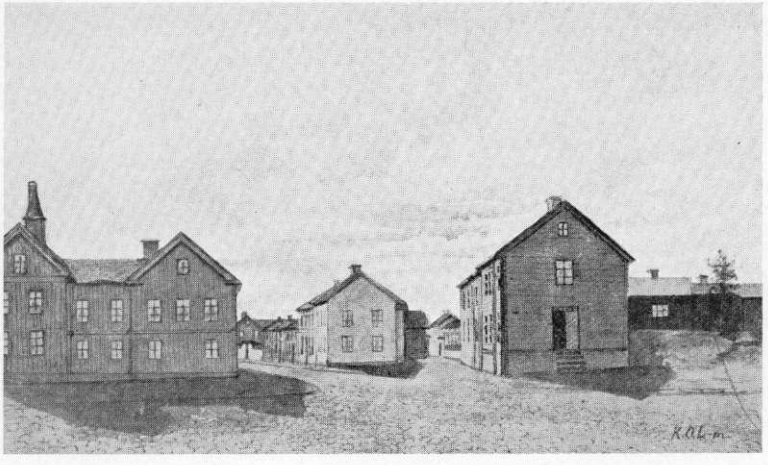
En utvidgning av spårsystemet ägde rum år 1871. Nytt lokomotivstall uppfördes år 1872



Örebro stationshus år 1862

i stället för det förutvarande, som förstörts genom eldsvåda. År 1874 byggdes ett särskilt godsmagasin för avgående gods. Örebro Södra station anlades år 1897 som föreningsstation mellan statsbanan och den enskilda järnvägen Örebro—Svartå. Denna järnväg inköptes år 1907 av staten. Till Örebro Södra infördes sedermera den smalspåriga järnvägen från Pålsboda och den treskeniga bibanan till stadens uthamn vid Skebäck. Vid 1899 års riksdag beslöts i samband med anläggande av järnväg mellan Krylbo och Örebro, att staten skulle av Örebro—Köpings järnväg inköpa bandelen Örebro—Frövi med tillhörande verkstadsanläggning i Örebro. År 1900 påbörjades anläggningen av en central verkstad i Örebro å kronolägenheten Alnängarna, som överläts för ändamålet till statens järnvägar. Den första verkstadsanläggningen omfattade lokomotiv- och maskinverkstad, plåtslageriverkstad och smedja jämte nödiga kontors- och förrådslokaler. År 1904 tillkommo presennings- och blecksslagarverkstad och år 1908 en efter dåtida förhållanden betydande vagnverkstad.

Stationshuset å huvudstationen förlängdes söderut år 1901 genom en envånings tillbyggnad, varigenom plats bereddes för ilgodsexpedition. En större omändring och utvidgning av spårsystemet å stationen utfördes år 1910. Genom borttagande av andra och fjärde spåret anordnades breda plattformer vid tågspåren. I bangårdens norra ända utlades ett större spårknippe med utdragsspår. År 1911 uppfördes mellan de två godsmagasinen en tvåvåningsbyggnad, inrymmande å nedre botten expeditioner för il- och fraktgods och å övre våningen lokaler för baningenjörsexpedition. Sistnämnda år gjordes tillbyggnader till stationshuset på vardera sidan om ingången, varigenom vestibulen utökades. Dubbelspår mellan Örebro södra

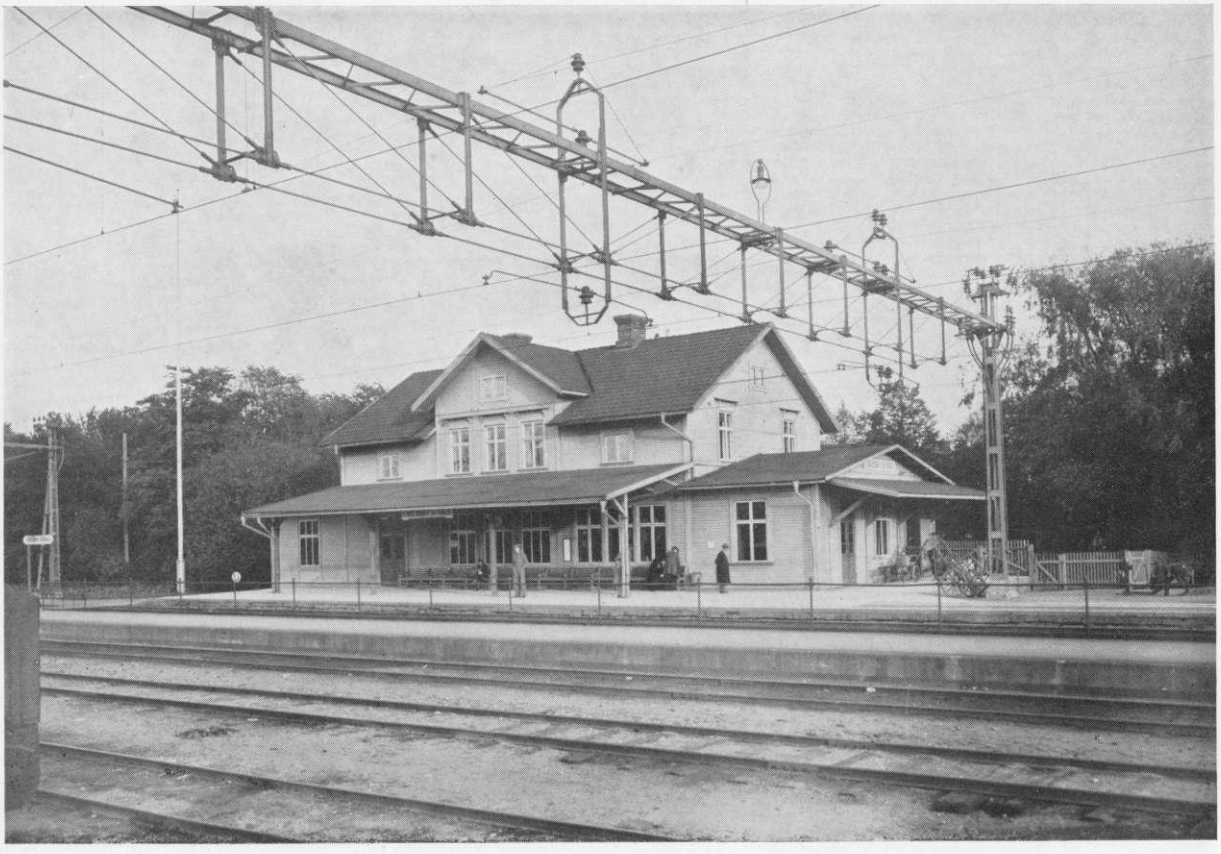


Storgatan söderut före 1891

Örebro slott före 1897

Örebro Södra stationshus vid invigningen av Örebro—Svartå järnväg år 1897

Centralverkstaden år 1937



Örebro Södra stationshus år 1937 mot banan

Örebro Södra stationshus år 1937 mot stationsplan

Örebro Centrals stationshus år 1937 mot banan

och Örebro station, som numera benämnes Örebro Central, utlades år 1914. Åren 1918 och 1920 beslöts anläggandet av en ny lokomotivstation på ett norr om Lillån beläget område. Lokomotivstationen där utgöres av lokomotivstall med plats för 18 lokomotiv, lokomotiv- och vagnrevisionsverkstad, förråd med oljekällare, smedja, personalhus, expeditionshus, kolbås med kolbrygga, vattentorn m. m.

Efter hand vidtogos stora utvidgningar av centralverkstaden. Sålunda tillkom under år 1911 ny plåtslageriverkstad som ersättning för den äldre, vilken omändrades till hjulverkstad och under år 1913 en fristående kontorsbyggnad samt en byggnad inrymmande matsal m. m. Under åren 1916—1924 uppfördes en ångcentral och en särskild smedja för vagnverkstaden, varjämte såväl lokomotiv- som plåtslageriverkstaden erhöllo stora tillbyggnader. I den ena av de tvenne tillbyggnaderna till lokomotivverkstaden inrättades maskinverkstad, i den andra en avdelning för reparation av elektrolokomotiv och till plåtslageriverkstaden förlades en avdelning för tillverkning av spårväxlar och skenkorsningar. Sedan genom den fortsatta banelektrifieringen behovet av ångpannereparationer minskat, apterades under år 1936 en del av plåtslageriverkstaden till reparationsverkstad för motorfordon. Under åren 1934—

Örebro Centrals stationshus år 1937 mot stationsplan

Storgatan söderut år 1937

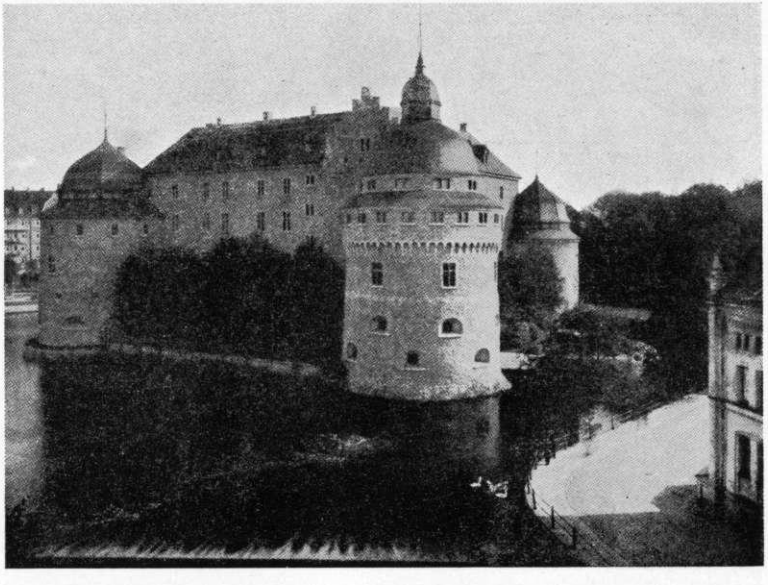
1936 uppfördes slutligen en byggnad för reparation av personvagnsdetaljer samt en byggnad för inrättande av centralförråd.

Någon mera omfattande omgestaltning av Örebro bangårdsförhållanden har icke ägt rum, oaktat en sådan varit på tal alltsedan år 1904, då styrelsen uppdrog åt den tyske konsulterande ingenjören doktor Gleim i Hamburg att upprätta förslag härtill. Sedermera hava framlagts ett stort antal olika förslag, vilka diskuterats mellan representanter för statens järnvägar och staden, men aldrig realiserats.

För beredande av utrymme för posten flyttades år 1930 stationsinspektors- och tågexpeditionerna från stationshuset till bottenvåningen i det intill detsamma belägna bostadshuset, som uppfördes redan år 1879.

Efter elektrifieringens genomförande å bangården, vilket ägde rum år 1934 omändrades två stallrum i lokomotivstallet till förråd och reparationsverkstad, pannrum m. m.

För underlättande av trafiken mellan de å ömse sidor av stationen liggande stadsdelarna utfördes år 1935 en gångtunnel under spåren strax norr om Lillån och samma år beslöts en nu utförd gatutunnel invid stationshuset, till vilket senare arbete, förutom bidrag från Örebro stad, ett särskilt anvisat större statsbidrag lämnats.



Örebro slott år 1937