

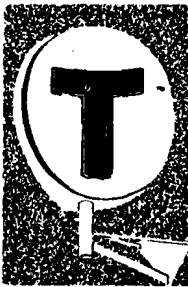
# NYA JÄRNVÄGSTUNNELN PÅ SÖDER SPARADE 25 MILJONER ÅT STADEN

Pionjär...

(Forts. från sidan 1)

## Hårt motstånd i Stadshuset mot kringgående T-banelinje

När överingenjör Lundborgs tunnelbanetanke förverkligas sitter han, fastän pensionerad sedan nio år, med arbete upp över öronen i en — till rumsutrymmena liten — konsulerande byrå trappor upp tre Drottninggatan 24. Hans kunskaper har tagits i anspråk av många, en av de senaste uppdragsgivarna är KF och Saltsjöbanan, som önskar hans medverkan vid spårfrågor för



Sickla- och Kvarnholmstrafiken. Stockholms stads erkänsla för en uppskattad insats av en tjänsteman tog sig uttryck i en sällsynt utmärkelse: året innan han gick i pension befordrades förste byråingenjören Lundborg till överingenjör — en hedersbetygelse utan tidigare motsvarighet. I stadskollegiets protokoll uttalades också stadens erkänsla för hans insatser vid trafikfrågornas lösning, något som också är ovanligt.

Att tunnelbanepianerna i Stockholm är gamla är väl ingen huvudstadsbo obekant, men att den första planen, fullt utförd, lades fram redan vid sekelskiftet vet kanske inte

så många. Och hela tiden har faktiskt ingenjör Gösta Lundborg varit med.

— Föregångsman i tunnelbanefrågan var framlidne civilingenjören fil lic Erik Winell, berättar Lundborg. Han gjorde de första systematiska utredningarna, delvis i samarbete med doktoringenjör Gleim i Hamburg. Winell framhöll vikten av att olika förortsbanoan placerades som led i ett framtida enhetligt lokalbanesystem med linjerna på egen banvall utom och i tunnel inom staden.

Ritare på de tysk-norska ingenjörerna Gleims och Egdes Stockholmskontor — de fick första pris vid bangårdsplanstävlingen 1898 — var en ung man som hette Gösta Lundborg. Han flyttade över till Winell (1905—1908) när denne både för dåvarande spårvägsbolagets räkning och på kommunikationsministerns uppdrag arbetade med frågan.

Så länge har överingenjör Lundborg varit med.

### Förslag redan 1908

Ett första färdigt förslag kunde Winell överlämna 1908 — presenterat året därpå i *Teknisk Tidskrift* — och det året hade Stockholms stads kommunikationskommitté knutit

## 'Männen bakom T-banan' presenteras i DN-serie

Fil dr Yngve Larsson var gatu- och stadsbyggnadsborgarråd i Stockholm under den tid tunnelbanan planlades. Som ordförande i 1930 års trafikkommitté lade han fram och genomdrev förslaget att bygga den T-bana som nu är invigningsklar. Här nedan presenteras han några av de ledande tjänstemännen bakom tunnelbanan, av vilka en del berättar om arbetet i den intervjuserie i Dagens Nyheter som inleddes i dag.

Den väst-nord-sydliga tunnelbana som nu öppnas för genomgående trafik har en lång historia. Många har där gjort stora insatser, ingenjörer och arkitekter, tjänstemän och förtroendemän — i främsta rummet naturligtvis de stadens verk och kontor som på olika sätt har att svara för trafiken.

Den som först framförde tanken på en förortsbana eller, som han kallade den, "bostadsbana" i principiellt samma sträckning och med liknande funktioner som dagens tunnelbana var ingenjör Erik Winell, nu för nära 50 år sedan. Medhjälpare och fortsättare av hans arbete blev ingenjör Gösta Lundborg. Lundborg var teknisk ledare av 1931 års trafikkommittés arbete och därmed tunnelbanans huvudprojektör.

Men han har haft många medarbetare och efterföljare i det stora jobbet. Ingenjör Folke Brundin var hans närmaste man inom trafikkommittén och stadsplanekontoret. Förste ingenjörerna Carl Henrik af Klercker och Sven Lundberg tillhör alltså tunnelbanornas projektörer. Stadsplanekontorets förre chef, stadsplanedirektören Albert Lillienberg, förde först fram tanken på tunnelbanans Sveavägslinje, därvid kraftfullt understödd av förre gatudirektören Nils Sundblad.

### Förespråkare för "direktlinjen"

Förre fastighetsdirektören Axel Dahlberg var också en intensiv ledamot av 1930 års trafikkommitté, ehuru hans energi främst ägnades den s k direktlinjen från Bromma. definitivt avförd först med 1941 års tunnelbanebeslut om Brommatrafikens anknötning till huvudlinjen över S:t Eriksplan. Hans efterträdare Jarl Berg och Torsten Ljungberger har med hjälp av ingenjör Ake Hedtjärn svarat för alla de fastighetsuppgrörelser, invävda i Nedre

Normalmns-regleringen, som tunnelbygget påkallat.

En däckkraftig främjare av tunnelbanetanken var förre hamndirektören, Sal. Vinberg, med Cal Semler som spårteknisk projektör.

Bland gatukontorets chefer har direktör David Anger varit den som främst fått svara för det byggande verkets stora och tekniskt svåra uppgifter. Hans efterträdare Gunnar Ekwall och Fr Schütz har sedan fått ta vid. Bland de många medarbetarna på gatukontoret må nämnas f överingenjören Nils Lidvall, vars kritiska omdöme varit av stort värde då det gällt att översätta ritbordets projekt till byggnadsplatsens verklighet, därvid med bistånd av Gösta Lidén. Efterträdarna, överingenjörerna Georg Gyldenstern och Carl Ehrman samt ingenjörerna Gunnar Falk och Erik Wretblad, svarar för lösningen av de svåra konstruktionsproblem som tunnelbygget på många punkter bjudit, viadukter, bergtunnlar och främst den bekymmersamma passagen genom Tegelbackens och Vasagatans gamla sjöbotten.

Här möter också själva byggets centralfigurer, överingenjör Bo Jondal, numera chef för Skånska Cement, och dess arbetsledare under de avgörande åren, byggnadschefen Gunnar Hult med arbetschefen Sten Jonsson som närmaste man.

### Skeptisk spårvägsdirektör

Tunnelbanan är stadens och spårvägsbolagets gemensamma företag. Bolagets direktör Gösta Hellgren deltog också i 1930 års trafikkommitté, men betraktade nog tunnelbaneprojektet med en skepsis som under ärendets gång förde honom till en övervägande negativ hållning. Hans efterträdare Torsten Åström fann dock snart tunnelbanan nödvändig för att klara trafiken från de hastigt växande ytterområdena.



## TRIVSEL-JUL I FUNÄSDALEN

Fatta redan nu: besluter — unna familjen och Er själv en ANNORLUNDA jul — en jul, som ger Mor semester från...

spisen och julstöket, Far avkoppling från arbete och jakt och barnen en upplevelse i underbar julgröning.

Hos oss får Ni

- En stämningsfylld julotte-slädfärd i gnistrande snö.
- Deltaga i dagliga skidturer och andra utflykter.
- Utfärder till lappbyar och ev. se renskiljning.
- Hemlagad härlig julmat och bra bäddar.
- Trivsamma brasafinar.
- .....

Ring eller skriv redan idag till oss — eller  
Er resebyrå — då är Ni säkra på att få plats

Hotell Funäsdalen  
Tel. Funäsdalen 44

Ericssons Pensionat  
Tel. Funäsdalen 6

Wärdshuset Gyllene Bocken  
Tel. Funäsdalen 90

Wärdshuset Grönländaren  
Tel. Funäsdalen 95

Lundborg till sig första gången. Nästa tillfälle blev 1919 efter första världskriget när tunnelbaneplanerna på nytt togs upp. 1910 hade kommunikationskommittén sitt betänkande klart, förordade en ostsydlig tunnelbana, eftersom en nord-sydlig — Winells idé — var beroende av ny infart för västra stambanan och andra svårösta frågor. — En Stockholmsbank erbjöd sig berättar överingenjör Lundborg, att fört 40-årig koncession på järvägarna bygga banan, som efter periodens slut skulle tillfalla staden. Men därav blev ju intet.

Stambaneinfarten var fortfarande ölst efter kriget, och under alla år, man ser det av handlingarna, har stadens tunnelbaneplanerare och statens järnvägsbyggare haft många gemensamma problem av stora dimensioner, Slussen, Tegelbacken och strömmarna däremellan.

Tunnelbanans historia präntas av

andra pennor, så efter denna blick på tankar och planer under seklets första decennier kan steget här tas direkt till 1930 års Rikskommitté med dåvarande bergvädet Yngve Larsson som ordförande och byråingenjör Lundborg som teknisk ledare. Den utträttade ingenjören två märkliga år i Slussen. — En fört 40-årig koncession på järvägarna bygga banan, som efter periodens slut skulle tillfalla staden. Nästa tillfälle blev 1919 efter första världskriget när tunnelbaneplanerna på nytt togs upp. 1910 hade kommunikationskommittén sitt betänkande klart, förordade en ostsydlig tunnelbana, eftersom en nord-sydlig — Winells idé — var beroende av ny infart för västra stambanan och andra svårösta frågor. — En Stockholmsbank erbjöd sig berättar överingenjör Lundborg, att fört 40-årig koncession på järvägarna bygga banan, som efter periodens slut skulle tillfalla staden. Men därav blev ju intet.

### Kom med lösningarna

Utän att fränkänna någon rätten till hans del av arbetet så var det dock stadens tjänsteman, den tekniske ledaren, som kom med lösningarna. Byråingenjör Lundborg kläckte klöverbladsidén för det storartade byggnadsverk som Slusskarusellen är, han spelade första tekniska fiolen, om uttrycket tillåts, i karusellkompositionen; arkitekt Tage William-Olsson var dess arkitekt. Lundborg kom med uppslaget till den kringgående tunnelbanelinjen (i stället för den tidigare nämnda direkta).

Ingenjör Lundborgs tanke bakom uppslaget — och den baserade sig på 1930 års trafikräkning — var: Den största förtstrafiken och den största innerstadstrafiken måste av ekonomiska skäl förenas i en linje som når många lokala centra (Fridhemsplan — St Eriksplan — Odenplan — Kungsgatan — Tegelbacken — Slussen). Fem stadsdelar fick han faktiskt in.

1941 års principbeslut gällde Sveavägslinjen efter förord av 1939—1940 års tunnelbanedelegerade, som också undersökte direkta infarter och en kringgående sådan i Upplandsgatan. Många ansåg att en sträckning i Sveavägen var en aldeles för stor omväg, men dit kom ju i alla fall dagens tunnelbanesträckning.

Principbeslutet var en personlig seger för borgarrådet Yngve Larsson, betonar överingenjör Lundborg.

### Zäta Höglund ovillig

Inflytelserika krafter från tjänstemannahåll arbetade emot den lösningen och hade lyckats påverka finansborgarrådet Zäta Höglund så att denne knappast ville ha något beslut alls och i varje fall endast ett som höll möjligheten för den direkta Kungsholmslinjen öppen.

Hur lyckligt principbeslutet faktiskt var visade sig när spårvägen 1944 begärde att få plats för fyra spår i förbindelsen mellan Norr och Söder. Den utvidgningen hade inte varit möjlig, uttalar hr Lundborg, om tunnelbanan kommit direkt in från Kungsholmen.

På tal om stambanan så kommer man osökt in på en bestående insats till av överingenjör Lundborgs

# 3 sista dagarna!

Ledande grossist-företag

# UPPHÖR

Ett av landets ledande och mest ansedda grossistföretag, Manufaktur Trading Company, grundat och intaget i aktiebolagsregistret d. 31 mars 1939, upphör med verksamheten. Aktiebolagets varulager består av mattor, möbeltyger och gardiner i välkända högklassiga kvaliteter som nu måste

# SLUTSÄLJAS

Dessutom utförsäljes:

## MATTOR

NU

NU

Ylle-Wilton,

orient. mönst. 140x200. Riktpreis 135:—

84:—

Ylle-Wilton,

orient. mönst. 170x240. Riktpreis 194:—

118:—

Ylle-Wilton,

mod. mönst. 170x240. Riktpreis 265:—

147:—

Ylle-Wilton,

orient. mönst. 190x290. Riktpreis 236:—

149:—

Nöthårsmatta,

mönst. 140x200

72

Ylle-Bouclé,

mönst. 140x200

66

## Möbeltyger

NU

Kraftigt

möbel- och överkasttyg 150 cm br. Riktpreis 26:—

11:—

Epingle

slitstarkt möbeltyg, 130 cm br. Riktpreis 26:—

12:—

Ottomantyg,

Riktpreis 150 cm br.

12

och med ingenjör Stig Samuelsson, numera byråchef i S.J., som medhjälpare tog han initiativ till de utvidgningar av banans kapacitet som beslöts i mitten av 40-talet. Också vid det fortsatta arbetet har spårvägens folk, som svarar för den nya apparatens praktiska användning, på ett bestämmande sätt medverkat både vid projektering och utförande: bolagets verkställande direktör Hans von Heland, dess trafikchef

under många år direktör Erik Tengblad, dess planeringschef ingenjör Bror Hillbom, för att icke nämna ban- och byggnadsavdelningens chef överingenjör Sigwid Røbing, signalingenjör Ingemar Boberg och många andra i stadens trafikverk.

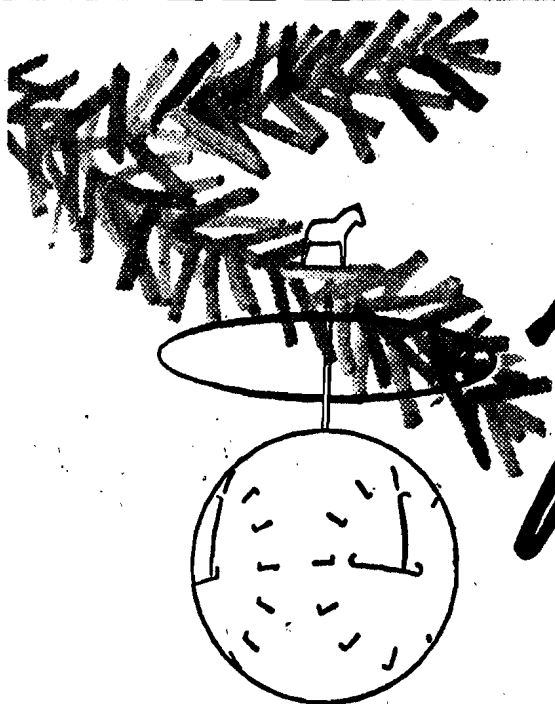
Ansvar för den arkitektoniska utformningen av tunnelbanestationerna och icke minst av de ömtåliga partierna kring Riddarholmskanalen har för stadens del legat

på arkitekt Gunnar Lené. Spårvägens arkitekter har varit Peter Celsing och Magnus Ahlgren.

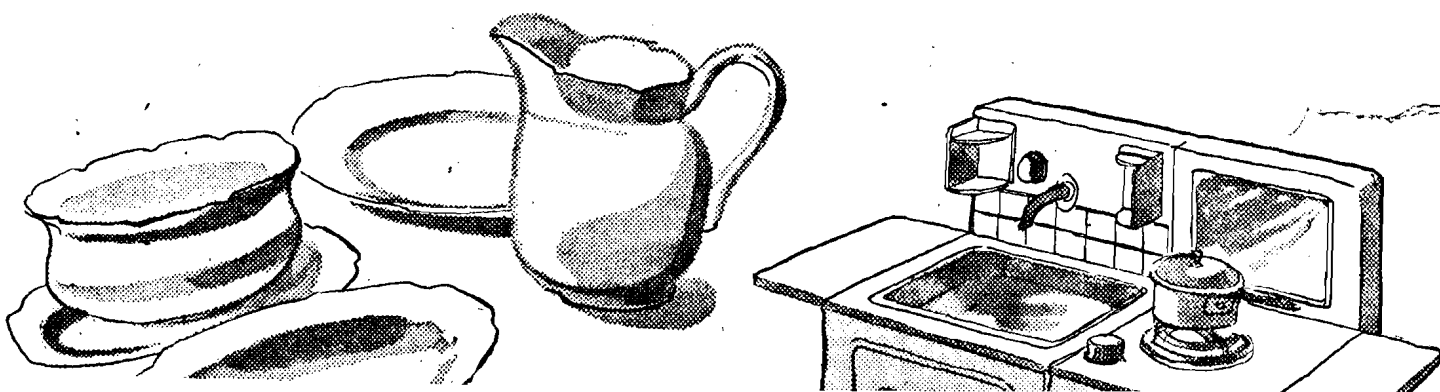
Många nämnda, ännu fler onämnda bland det stora verkets medarbetare! Det rör sig här om det största byggnadsföretag Stockholms stad gett sig på, om en kostnad av runt 600 miljoner. Enligt sakens natur har det varit ett kollektivt jobb, som mer eller mindre tagit hela förvaltningen

i anspråk. S:t Erik kan tacka alla sina tjänare under tunnelbanebyggets decennier.

**GREVE TEODORANI**, gift med en dotter till Mussolini, dömdes på lördagen i Rom till två års fängelse för att han publicerat artiklar som anses kränkande för Italiens president och regering. Han hade artiklarna införda i en högerveckotidning som han gav ut 1955.



*Handla i tid  
för glada jul*



N  
n  
ie  
Stock-  
0 års  
den  
ra av  
rättar  
tunnel-  
tunnel-  
ektören  
er som  
er har  
t den  
et byg-  
kt svå-  
e Gun-  
har se-  
många  
ret må  
s Lid-  
arit av  
ersätta  
dsplat-  
bistånd  
, över-  
in och  
jörerna  
d, sva-  
a kon-  
bygget  
lukter,  
ekym-  
gelbac-  
sjöbot-  
yggets  
Bo  
ånska  
e un-  
gnads-  
rbets-  
rmaste