

STOCKHOLMS
CENTRALSTATION

DESS HISTORISKA UTVECKLING OCH
OMBYGGNAD UNDER ÅREN

1925 — 1927





STOCKHOLMS
CENTRALSTATION

1927

KUNGL.
JÄRNVÄGSSTYRELSEN

Byggnadsbyrån
Nybyggnadsavdelningen

D.-nr Bybrn _____

Anhålles, att i svarsskrivelse anges ovan-
stående diarienummer och i adressen
byråns namn.

Till

Maskiningenjören vid Huvudverkstaden,

Örebro

Härmed överlämnas ett exemplar av en av järnvägsstyrelsen ut-
given minnesskrift "Stockholms Centralstation, dess historiska ut-
veckling och ombyggnad under åren 1925-1927. Stockholm den 21 juni
1927.

KUNGL. JÄRNVÄGSSTYRELSEN

H. Fogelmark



Utsikt från Långholmen

STOCKHOLMS CENTRALSTATION jämte den så kallade sammanbindningsbanan tillkom på sin tid, för snart sextio år sedan, först efter livliga meningsbrytningar hos de beslutande statsmakterna, och olika meningar om behövligheten och lämpligheten av dessa anläggningar togo sig uttryck jämväl hos den stora allmänheten. Detta var väl också helt naturligt, då de anläggningar, det här gällde, voro av stora mått efter dåtidens förhållanden, och det gällde anordningar, som icke endast intimt berörde järnvägens blivande trafikanter, utan även skulle komma att inverka på den trafik på Mälaren och på stadens gator, som i framtiden finge korsa de nya järnvägsanläggningarna. Sedan emellertid anläggningarna i sinom tid blivit ett fullbordat faktum och visat sig fungera på tillfredsställande sätt, inträdde beträffande Stockholms bangårdsfrågor en lång period av jämvikt i sinnena.



ngholmen — slutet av 1700-talet.

Bangårdsförhållandena fingo därunder i lugn och ro utveckla sig. Med den växande trafiken och de ökade kraven på snabbhet och bekvämlighet vid trafikens avveckling hava visserligen de ursprungligen utförda anläggningarna oavlåtligen måst förändras och utbyggas, men de efter hand uppträdande fordringarna kunde dock tämligen väl mötas med successiva mindre förändringar ända fram till tiden omkring sekelskiftet. Då kom emellertid en tid, då icke endast järnvägstrafiken utan också den järnvägen korsande sjötrafiken och gatutrafiken stegrats i sådan grad, att allt bestämdare krav från skilda håll restes på en genomgripande förändring av bangårdsförhållandena. Därmed var man så inne i denna nu redan trettioåriga period av utredningar och strider angående lämpligaste ordnandet av huvudstadens bangårdsförhållanden och därmed sammanhängande andra trafikfrågor, som ännu icke är till

ända. Än i dag har man ju som bekant ingalunda lyckats komma till någon enighet angående sättet för lösandet av de huvudsakliga stridsfrågorna.

Att dessa utredningar och strider kommit att beröra jämväl *Stockholms Centralstation* är naturligt. I vissa av de många framlagda förslagen har Centralstationen förutsatts förflyttad till annan plats, under det att i andra förslag, med stationens läge bibehållet, dess gestaltning skulle mer eller mindre grundligt förändras. Det har därför varit förklarligt, att järnvägsstyrelsen under utredningarnas gång velat iakttaga en stark återhållsamhet i sina krav på anslag för större omgestaltningar av bangårdarna i Stockholm. Styrelsen har länge velat inskränka sig till att successivt genomföra blott sådana förändringar och utbyggnader, som varit mera oberoende av det sätt, på vilket de stora bangårdsfrågorna slutligen kunde komma att lösas. Endast sådana ombyggnadsprojekt hava därför framförts, som varit så trängande och ofrånkomligen nödvändiga, att de måste komma till utförande, antingen de kunde bliva till nytta vid framtida mera genomgripande omgestaltningar av bangårdsförhållandena eller endast vore att anse såsom provisoriska åtgärder för trafikens avvecklande på ett någorlunda tillfredsställande sätt. Vid Centralstationen blevo sålunda de angelägnaste trafikbehoven tillgodosedda genom anslag av olika riksdagar under tiden 1902—1914, avseende åtgärder för ett avlastande av densamma och huvudsakligen bestående i anläggandet av en särskild godsbangård vid Norrtull, en rangerbangård vid Tomtebodas samt en driftbangård vid Hagalund.

Oaktat dessa anpassningsåtgärder blevo emellertid förhållandena vid Stockholms stationer allt mer otillfredsställande såväl med hänsyn till möjligheten att nöjaktigt avveckla trafiken som till allmänhetens krav på trygghet, bekvämlighet och trevnad. Centralstationen befann sig därjämte i ett skick, som måste anses ovärdigt den tillväxande svenska huvudstaden. Ehuru riktlinjerna för bangårdssystemets framtida utveckling då ännu icke klarlagts, ansåg sig därför järnvägsstyrelsen nödsakad att år 1921 föreslå utförandet av vissa anläggningar, avseende väsentliga omgestaltningar och förbättringar av trafikförhållandena, och proposition härom avläts så av Kungl. Maj:t till 1923 års riksdag, avseende dels godkännandet av ett mellan delegerade för staten och Stockholms stad den 15 februari 1923 träffat avtal rörande Stockholms bangårdsfråga, omfattande omläggning av västra stambanans ingångslinje över Hammarbyleden, förbättrade anordningar vid Centralstationen m. m., dels anslag för de olika anläggningarnas utförande i enlighet med den av järnvägsstyrelsen framförda planen. Erforderliga medel beviljades därefter av 1923 års riksdag för arbetena enligt denna plan och 1925 års riksdag godkände sedermera en efter byggnadsdetaljernas närmare studerande förbättrad men i utförandet något dyrare plan. Sistnämnda år kunde således arbetena på allvar igångsättas med den ombyggnad av Stockholms Centralstation, som nu är genomförd till den omfattning, att stationen äntligen efter många års strävanden att avhjälpa de många bristerna kan i sin helhet ställas till den trafikerande allmänhetens tjänst och därvid framträda i ett skick, som för långa tider framåt bör kunna tillfredsställa alla berättigade krav på ordning och snabbhet i trafikens avveckling samt säkerhet, bekvämlighet och trevnad för den resande allmänheten.

Det är med anledning härav, som järnvägsstyrelsen velat framlägga denna publikation angående Centralstationens utvecklingshistoria. Samtidigt har då måst sägas något även om tillkomsten av de olika statsbanor, som inlöpa till Stockholm samt om utvecklingen av huvudstadens övriga bangårdar.

STATSBANORNAS FRAMDRAGANDE TILL OCH GENOM STOCKHOLM

VID 1853—1854 års riksdag ställdes till Kungl. Maj:ts förfogande visst belopp för att »genom erfarna och sakkunniga män låta efter anställda noggranna undersökningar och utredningar i både statsekonomiskt och topografiskt avseende samt med hänsikt till kommunikationsväsendet i allmänhet uppgöra och utarbeta förslag till järnvägars riktningar, anläggningssätt och beskaffenhet m. m.». I september 1856 avgav den härför tillsatta kommittén sitt betänkande, vari bl. a. förutsattes, att en stambana, *Västra stambanan*, skulle utgå från Stockholm och dragas norr om Mälaren, väster om Sigtunafjärden över Almarestäk och Giresta samt vidare genom Uppland, Västmanland, Närke och Västergötland till Göteborg. En annan stambana, *Norra stambanan*, skulle likaledes utgå från Stockholm och följa västra stambanans linje till Giresta samt därefter dragas över Uppsala till Gävle, varjämte ytterligare en stambana, *Östra stambanan*, skulle utgå från Stockholm och dragas söderut över Södertälje samt vidare över Norrköping mot Jönköping.

Såsom slutstation inom Stockholm för västra och norra stambanorna hade inom kommittén främst ifrågasatts två alternativa platser, den ena vid Klara sjö, den andra i närheten av Nybrohamnen. Men även Humlegården nämndes såsom plats för en slutstation, varifrån bispår då skulle kunna utgå till Nybrohamnen.

Såsom ändpunkt för den nyssnämnda östra stambanan ifrågasatte kommittén två alternativa platser å Södermalm, den ena vid Barnängen nära Danvikstull, den andra vid Fatbursjön.

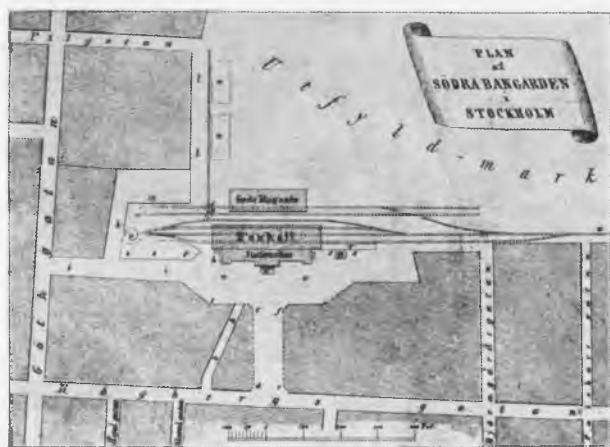
Av denna kommitté framfördes icke något förslag angående sammanbindning av de statsbanor, som föreslagits indragna söderifrån och norrifrån till Stockholm. Det var överste Nils Ericson, som väckte denna tanke. Såsom chef för statens järnvägsbyggnader fick han yttra sig över kommitténs förslag, och i ett den 18 november 1856 till Chefen för Kungl. Civildepartementet avgivet »Betänkande rörande statens järnvägsbyggnader» uttalade Ericson såsom sin åsikt, *dels* att norra stambanan borde från Stockholm ledas öster om Sigtunafjärden till Uppsala och vidare över Sala norrut, *dels* att västra stambanan, d. v. s. stambanan Stockholm—Göteborg, borde dragas söder om Mälaren och i samma sträckning, som av kommittén föreslagits för banan till Norrköping och Jönköping, föras över Katrineholm och därifrån till Göteborg, *dels* att banan över Norrköping till Jönköping, östra stambanan, skulle utgå från den nyss angivna västra stambanan vid Katrineholm. Beträffande stations-

anordningarna i Stockholm föreslog han, att man medelst en genom huvudstaden framdragen *sanmanbindningsbana* borde förena de båda stambanor, den norra och den västra, som enligt hans förslag skulle inledas till Stockholm, samt att för dessa banor skulle anläggas en gemensam bangård. I detta avseende yttrade Ericson i sitt betänkande efter angivande av de platser, som av kommittén ifrågasatts för bangårdsanläggningar, bl. a. följande:

»De branta klipporna längs hela Södermalm och det stora vattendjupet hava naturligtvis avlägsnat tanken på möjligheten att få södra bangården närmare intill staden; men varken penningar eller möda böra sparas, om detta mål kan ernås, så mycket mindre om norra och södra banorna möjligen skulle kunna förenas å en och samma bangård och således utan avbrott löpa tvärs igenom staden. De oerhörda uppoffringar, som man i andra länder nu gör för att i stora städer sammanbinda från olika sidor inlöpande järnbanor och deras bangårdar, där sådant från början blivit förbisett, utgöra en varning, att man i möjligaste måtto må undvika att göra sig skyldig till samma försummelse i Stockholm».

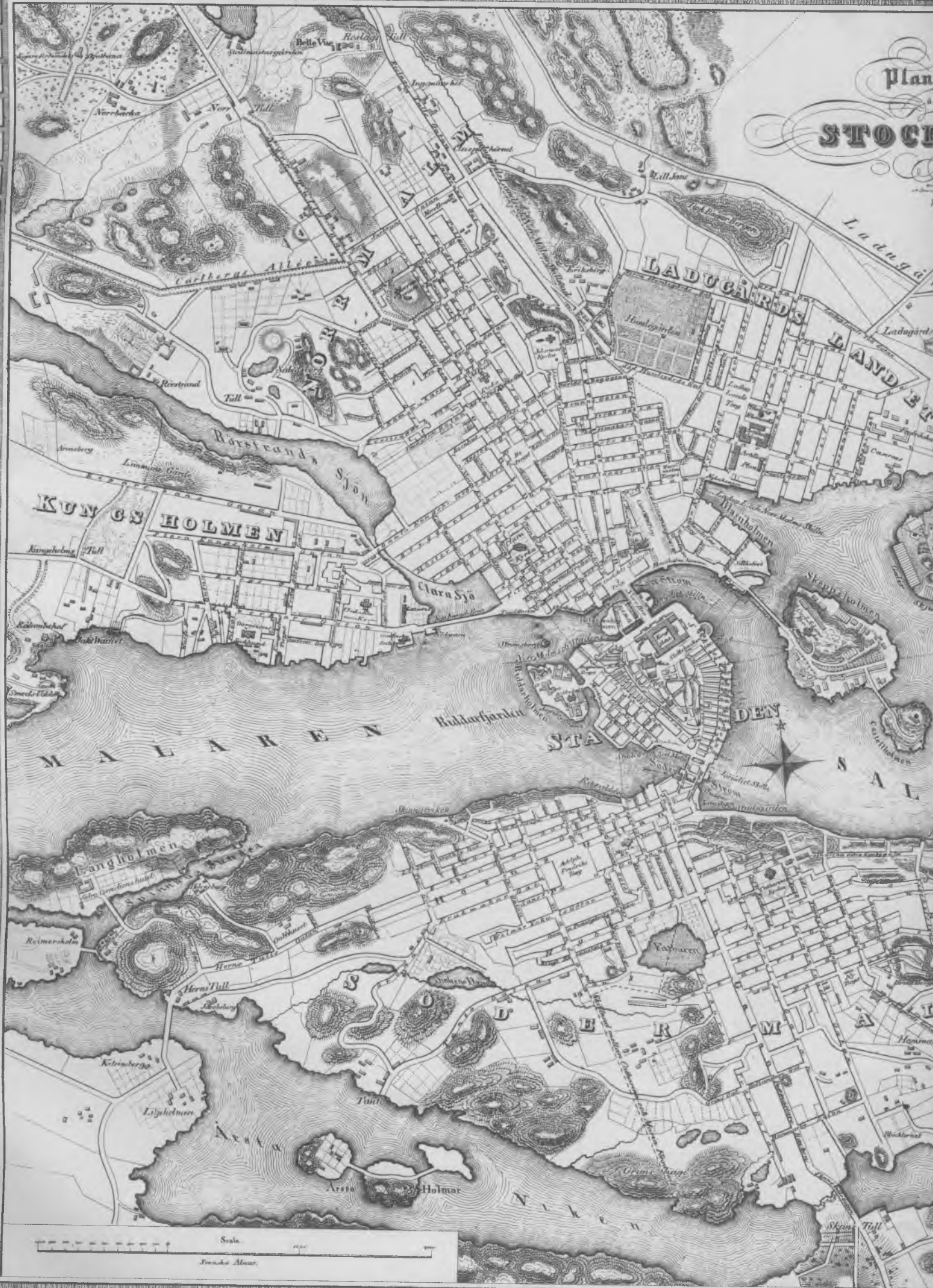
Överste Ericsons djärva plan accepterades dock icke utan vidare. Den kom att föranleda mycken diskussion och vid en sammankomst å Riddarhuset i december 1856 uttalade sålunda bland andra den kände järnvägsentusiasten greve A. E. von Rosen sitt ogillande av Ericsons förslag att sammanföra de norrifrån och söderifrån kommande banorna till en gemensam station. Greve von Rosen ville hava en station på norr och en på söder. Den förra hade han till en början tänkt sig förlagd vid Klara sjö, som borde utfyllas helt och hållet så när som på en kanal genom området, varvid fyllning skulle tagas genom att bortschakta åsen vid observatoriet. Sedermera hade han emellertid funnit en station i Humlegården fördelaktigare med en utgrening till Nybron. Stationen för södra banan ville han förlägga till Barnängen med grenspår till Stadsgården. Mellan Stadsgården och Nybron borde förbindelse åstadkommas medelst hästbana. Såsom skäl mot en för banorna gemensam station anförde von Rosen bl. a., att denna station kunde förstöras genom eld eller uppror, varvid trafiken på banorna omöjliggjordes. Att draga järnvägen genom staden ansåg han livsfarligt för gatutrafikanter, isynnerhet som han sade sig vara övertygad om, att inom ett fåtal år ända till 15 à 20 tåg skulle komma att dagligen passera över banan.

Oaktat von Rosen i sak stod i skarp opposition mot Ericson, synas de dock hava hyst ömsesidig högaktning för varandra. Då von Rosen offentligt uttalade, att han skulle anse det som en heder för sig att få arbeta under Ericson, lär denne nämligen hava svarat, att »vid svenska statens järnvägsbyggnader endast fanns en enda plats lämplig för von Rosen, nämligen chefsplatsen, som dock beklagligen icke var ledig, något som icke vore Ericsons skuld». I sin ämbetsposition uppgav ej heller Ericson sin idé. Då sålunda vid



Stockholms Södra år 1860.

Plan
STOCKHOLM

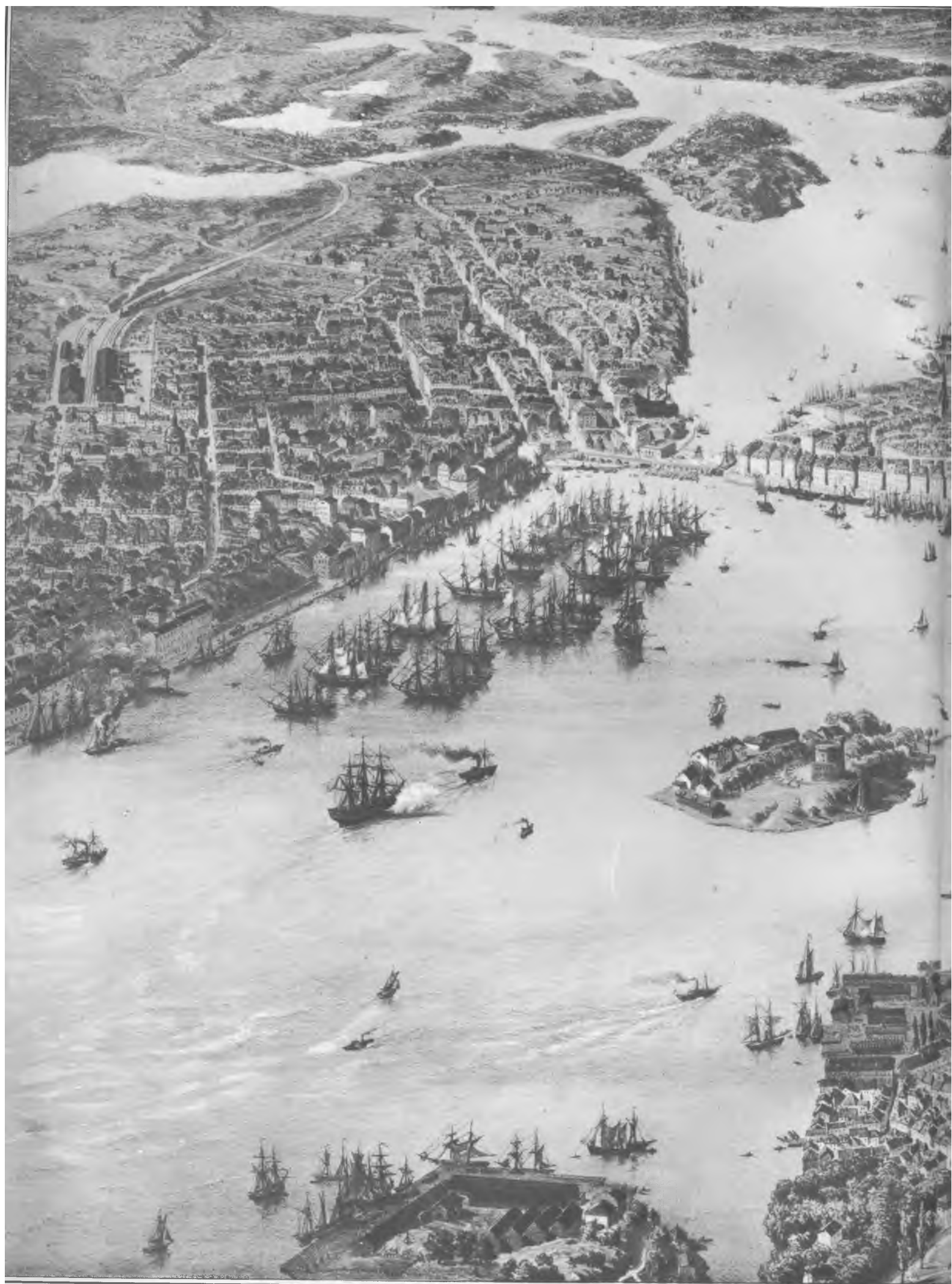


Plan-Karta
öfver
STOCKHOLM

1858



Scala.
Svenska Mått.





1856—1858 års riksdag Ständerna i september 1857 beslöt, att västra stambanan skulle framdragas söder om Mälaren, och att en bangårdsanläggning skulle komma till stånd å Södermalm, uttalade överste Ericson i underdånigt memorial av den 27 januari 1858, att han såsom lämpligt läge för den beslutade bangården



Stockholms Södra — stationshuset år 1860.

å Södermalm för sin del ville förorda platsen utmed norra sidan av Fatbursjön och fram till Götgatan bland annat av det skäl, att från någon punkt på banan i närheten av denna plats en ändamålsenlig linje genom utsprängning av en tunnel under södra bergen kunde utläggas vidare fram över Riddarholmen till Tegelbacken.

Såväl Stockholms stads Drätselkommission som även Överståthållare-Ämbetet förklarade sig sedan intet hava att erinra emot det av Ericson föreslagna bangårdsläget å Södermalm, och Stockholms stads Magistrat samt Borgerskapets äldste utfäste sig genom beslut den 28 maj 1858, att »all den staden tillhöriga jord, gatudelar och platser, som för bangårdsanläggningen å Södermalm samt järnvägens sträckning därifrån till Årstaviken erfordrades, skulle av staden kostnadsfritt till Kungl. Maj:t och Kronan avlätas tillika med äganderätten till all den mark, som vid Fatbursjöns fyllning uppkomme, samt att därförutom en summa i ett för allt av 150.000 rdr rmt skulle av stadens medel till Kungl. Maj:t och Kronan för ifrågasvarande ändamål och därmed förenade kostnader utbetalas».

Kungl. Maj:t förklarade sig så i juni 1858 godtaga det av Stockholms Magistrat och Borgerskapets äldste å stadens vägnar gjorda anbudet och fastställde samtidigt denna del av den för stambanan söderut från Stockholm upprättade arbetsplanen. Denna plan avsåg anläggning av bangård på Södermalm invid Fatbursjön samt banlinjens framdragande däriifrån över Årstaviken till Liljeholmen.

Den 1 december 1860 öppnades banan mellan Stockholm och Södertälje Övre för allmän trafik.

Under 1862—1863 års riksdag togs på allvar upp frågan om byggande av en sammanbindningsbana genom Stockholm och anordnande av en å denna bana belägen gemensam station för de till staden inlöpande statsbanorna.

En år 1858 tillsatt järnvägsundersökningskommitté hade i utlåtande av den 8 november 1859 rörande sättet för västra och norra stambanornas inledande till huvudstaden framhållit vikten av, att dessa banors slutstationer i Stockholm från början planlades på sådant sätt, att inga hinder i framtiden uppstode för banornas förening vid en gemensam bangårdsanläggning på lämplig, någorlunda centralt belägen plats. Denna kommitté uttalade vidare bl. a. rörande en sammanbindningsbana genom staden, att en dylik banbyggnad vore, ehuru dyrbar, av den största betydenhet och skulle, sedan västra och norra stambanorna blivit öpp-



Riddarholmskanalen — 1830-talet.

nade för trafik, medföra så stora fördelar, att kostnaden sannolikt där, snarare än på de flesta andra delar av stambanorna, skulle täckas. Kommittén hade med ledning av äldre och nyare undersökningar tagit kännedom om de platser, som vore tjänliga för anläggandet av nämnda slutstationer, och hade därvid funnit, att inga andra för ändamålet lämpliga områden kunde uppletas än, på norra sidan om Mälaren, området nedanför och förbi Trädgårdsföreningens område framåt Tegelbacken samt, på södra sidan, den plats på Södermalm invid Fatbursjön, där enligt Kungl. Maj:ts beslut den 1 juni 1858 stationsanläggningen redan påbörjats.

Vidkommande själva sammanbindningsbanan mellan dessa bangårdar hade tidigare framkommit olika förslag, bland vilka kan nämnas följande.

Ett förslag var, att den söderifrån till Stockholm inkommande banan skulle från Hornstull framdragas rakt till Mälaren mitt för östra ändan av Långholmen samt vidare längs södra Mälarstranden förbi fabrikerna vid Skinnarviken och på en i vattnet utfylld bank i kurva med 1000 fots radie framföras över Mälaren till mynningen av Riddarholmskanalen. I bankfyllnaden skulle anbringas två med rörliga öppningar försedda broar för sjöfarten. Sedan skulle banan ledas utmed västra sidan av kanalen och på järnbro till västra hörnet av Strömsborg

samt vidare på en likadan järnbro till Tegelbacken; centralbangårdens plan skulle sedan bildas delvis genom utfyllning i Klara sjö, och banan fortledas utmed sjöstranden förbi Sabbatsberg för att vid Solna kyrka ansluta till linjen mot Uppsala.

En modifikation av detta förslag framställdes sedermera, avseende att banan skulle från en punkt vid ändan av Björngårdsgatan på Södermalm föras i tämligen rak linje genom tunnel under nyssnämnda stadsdel till en punkt i närheten av Ragvaldsbacke och därifrån över



Utsikt från Kungsholms kyrka — 1850-talet.

Riddarholmen och Tegelbacken till den vid Klara sjö föreslagna bangården. Härigenom skulle bl. a. vinnas, att banken över Riddarfjärden bleve rak och borttoge mindre plats av hamnen, samt att anslutning erhöles till en efter rörelsens behov lämpad station å Södermalm.

Det är ju givet, att de framställda för dåvarande tid djärva förslagen till anläggandet av en sammanbindningsbana genom Stockholm skulle åstadkomma oro i sinnena. Sålunda uttalades t. ex. inom riksdagen följande:

»På de fantastiska förslagen om anläggande av en jordvall över Riddarholmsfjärden, en stor bangårdsbyggnad med pålar och fyllning i Klara sjö och dess sumpiga trakter, en under Södermalm grävd och sprängd underjordisk väg till Fatbursjön m. m. av dylik vidunderlig beskaffenhet, kan jag för min del icke fästa något avseende».

En annan talare yttrade:

»att han vid granskning av förslaget till en bana genom Stockholm först häpnat över djärvheten hos den utmärkte tekniker, som icke skyggade tillbaka för några svårigheter vid arbetets utförande, och sedan häpnat över, att han och Konungens rådgivare blundat för eller alldeles förbisett de påtagliga olägenheterna av detta projekt, vilka i korthet sagt skulle vara borttagandet av dyrbara strandplatser, sammangyttrande av bangårds- och verkstads-



Gamla järnvågen med Södertorn.

anläggningar m. m. i trängsta delen av staden, störande av sjötrafiken och av persontrafiken, där denna senare vore som livligast, nämligen mellan Södermalm och staden mellan broarna, Riddarholmen och sistnämnda stadsdel samt Kungsholmen och Norrmalm, ävensom slutligen den omständigheten att bangården icke blivit förlagd till Saltsjön».

Från många andra håll riktades mot överste Ericson klander för hans »äventyrliga kapris» att vilja sammanknyta norra och västra stambanorna i huvudstaden vid en gemensam bangård. Detta projekt ansågs aldrig kunna utföras utan att sluka oerhörda

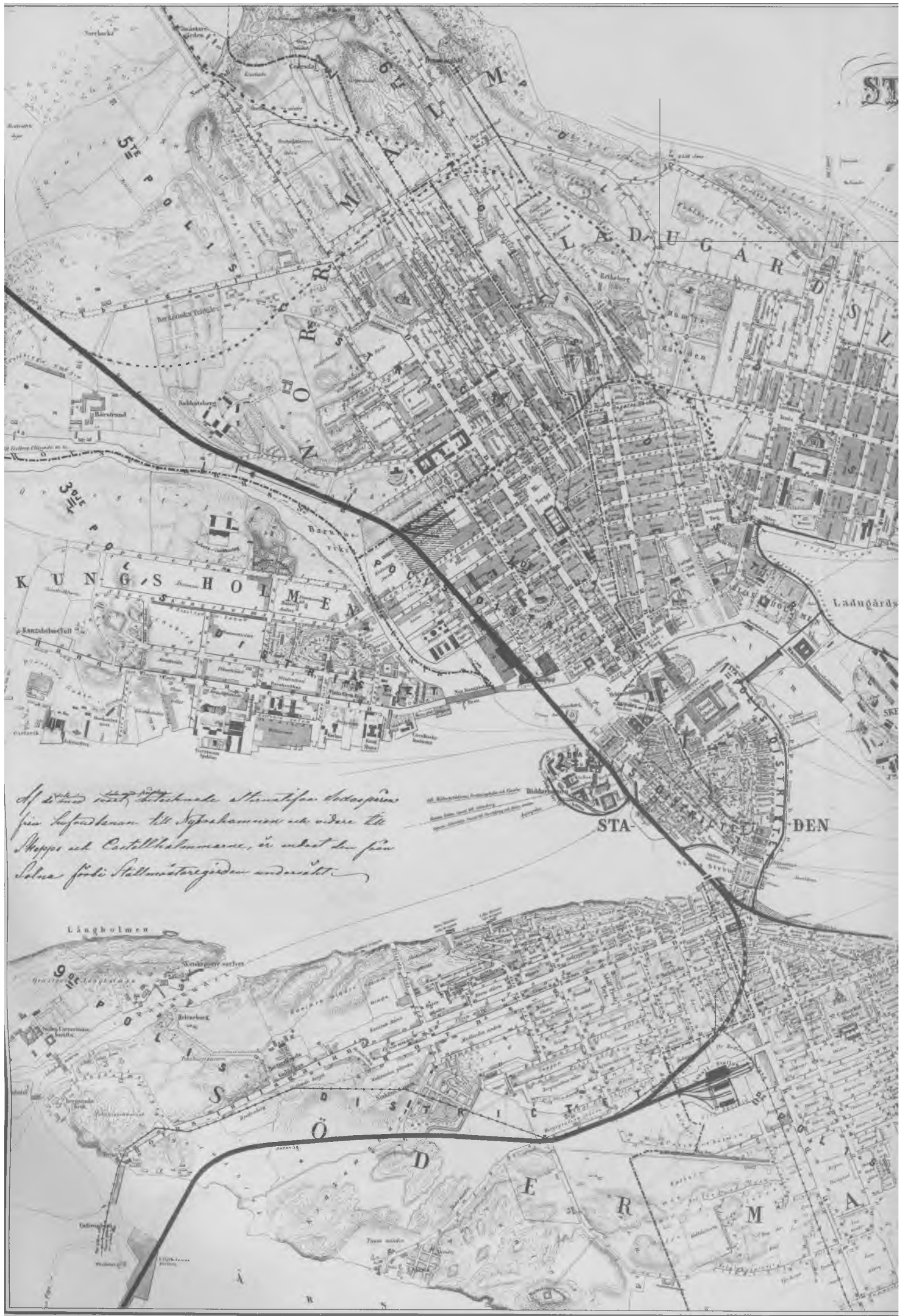
summor, vida över de av järnvägsbyggnadschefen beräknade tre millionerna. Anläggningen skulle därtill bli utan någon nytta, då det mellan Uppland och Södermanland icke gick någon transitotrafik. Att detta förslag ändock tillvunnit sig beundrare, skylldes på svenskar-
nas kända svaghet för det glänsande och överdådiga, liksom tilliten till Ericson »på deras vana att tro den vara snille i allt, som var det i ett».

För att nu återgå till nyss nämnda 1858 års järnvägskommitté så utmynnade dess utlåtande i ett förslag, att en sammanbindningsbana borde byggas med tunnel under Södermalm och med anslutning till den under byggnad varande linjen mellan Liljeholmen och Södra stationen vid en punkt strax söder om sistnämnda station samt vidare över Riddarfjärden, Riddarholmen och Tegelbacken till en stationsanläggning för norra stambanan vid Klara sjö.

Sedan frågan om anläggande av en sammanbindningsbana år 1862 ånyo bragts under behandling av ytterligare en kommitté, förelades frågan 1862—1863 års riksdag. Härunder framkom ett nytt förslag till sträckning för västra stambanan, vilken enligt detta förslag skulle medelst tunnel framdragas antingen under Katarinatrakten eller under Skinnarviks-



Broarbete å Norrström.

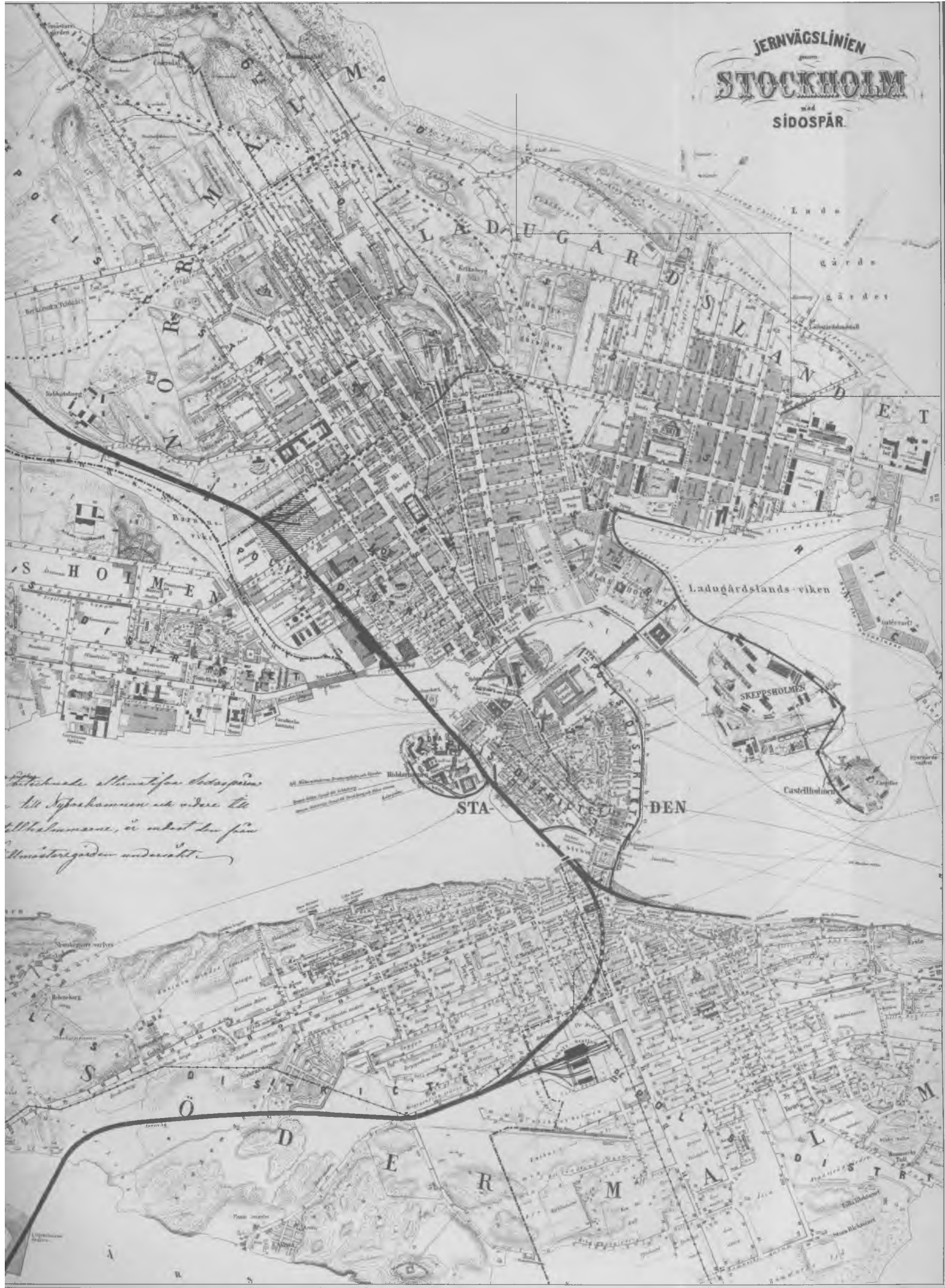


*Åf de i denna karta utmärkta och förut förklarade
fria befästningar till Sjöstridskanon och vidare till
Skjops och Kastellkanonerna, är indret den från
Söder förbi Sällmästaregården undersökt*

*St. Nikolajskan. Underkastad af Guds
Rådhus. Söder om det gamla
Söder. Söder om Södermalm. Söder om*

STA. PETER. DEN

JERNVÄGSLINIEN
STOCKHOLM
med
SIDOSPÅR.



*Stadsplanen utsträckt för sidospår
till Sjöfarkamman och vidare till
Södermalmen, är inriktad den från
Ministergården underrätt.*

*Stadsplanen utsträckt för sidospår
till Sjöfarkamman och vidare till
Södermalmen, är inriktad den från
Ministergården underrätt.*

STADEN

SKEPPSÖLMA

SÖDERMÅLMA

LADUGÅRD

ROSMÅLMA

Ladugårdstads-viken

SÖDERMÅLMA

SÖDERMÅLMA

SÖDERMÅLMA



R i d d a r F j ä r d e n



KARTA
öfver
STOCKHOLM

ny upplaga
utgifven år 1871.

P. B. Eklund.



bergen och vidare efter Mälarstranden fram till Stadsgården. Från en där förlagd station skulle sedan spår dragas över Karl Johans torg, Slussen, Skeppsbron och vidare över Norrström å bro i närheten av Gustaf III:s staty samt över Blasieholmen till den för norra stambanan ifrågasatta stationen vid Nybron. Alternativt kunde en sammanbindning mellan de båda banorna ske vid Klara sjö.

I ett föredrag, som hölls å De la Croix salong i mars 1863, uppträdde överste Ericson till offentligt försvar för sin plan till sammanbindningsbana och yttrade i slutet av sitt föredrag:

»Man säger, att Stockholms stad icke intresserar sig för föreningsbanan, och att en del av dess innevånare motarbetar anläggningen därav samt att de, som äga beslutanderätt i avseende å denna anläggning, av nämnda omständigheter taga sig anledning att undanskjuta frågan. Härmed må nu vara huru som helst, så anser jag mig blott böra erinra, att denna bana är av lika stor nytta för landet som för Stockholms stad, och kanske får man icke misströsta, att de, som slutligen förfoga om anslagen till järnvägarnas fortsättning, komma att taga denna anläggning i sitt skydd. Andra förslag till sammanbindningsbanans utförande än mitt hava blivit framkastade, och jag vill härmedelst öppet förklara, att det är själva saken, dess oändligt stora vikt för samhället, icke kärleken till den linje jag utstakat, som intresserar mig. Jag skall därför vara den förste, som antager vilket annat förslag som helst, som avser förening mellan de norra och södra järnvägssystemen, må de blott vila på *praktisk grund* och på *förrättade undersökningar*, icke innehålla lösa projekter eller avse enskilda intressen, för vilka det allmännas få stå vid sidan».



Norra inslaget till tunneln under Södermalm.



Centralstationshuset år 1872.



Vestibulen år 1872.

vägståg skulle inkräkta och för längre eller kortare tid tillintetgöra den rättighet, som var och en av stadens innevånare hittills ägt, och som icke läser på någon rättsgrund kunna dem berövas, att begagna gatorna därtill de äro anlagda, nämligen till fri och obehindrad fortkomst *överallt* och för alla. Jag tror så mycket mindre på möjligheten av en inkräkning hos oss av denna rättighet, som intet av de få försök, som annorstädes blivit gjorda att bryta helgden av densamma, undgått en *snar* och *allmän* fördömelse».

Oppositionen mot sammanbindningsbanan hade dock föga framgång och ledde ej till seger. I september 1863 meddelade nämligen Rikets ständer beslut om västra stambanans framdragande till Klara sjö och anläggande därstädes av en för västra och norra stambanorna gemensam bangård. Det för ändamålet begärda beloppet, 3.070.000 rdr, beviljades och Kungl. Maj:t godkände i november samma år den av Järnvägsbyggnadstyrelsen utarbetade planen för anläggningarna.

Även stadsfullmäktige godkände för sin del den för sammanbindningsbanans framdragande föreliggande planen. De förbundo sig därvid att till staten kostnadsfritt upplåta erforderlig, staden tillhörig mark, dock under det uttryckliga villkor, »att för det osannolika fall, att de avträdde platserna och områdena ej komme att för järnvägsanläggning användas, desamma till staden återfölla, och att i berörda händelse all den skada, som å ifrågasvarande platser och områden av staten vårlats, bleve upprättad eller staden ersatt».

Sedan Kungl. Maj:t så i augusti 1864 definitivt fastställt planen för sammanbind-

Vid ett möte å Stora Børsalen i april samma år, varvid kapten B. Cronstrand höll ett inledande anförande, utmynnande i att sammanbindningsbanan borde avstyrkas, gjordes ånyo försök att ointetgöra planerna på anläggandet av en sammanbindningsbana genom Stockholm.

Kapten Cronstrand uttalade därvid bl. a.:

»Men jag tror ej på *möjligheten* att låta dessa spår i gatan bliva en *stambana* för landets järnvägstrafik, där *lokomotiver* med *järnvägståg*



Utgång för ankommande resande år 1883.

ningsbanans huvudriktning, igångsattes omedelbart arbetena i terrängen med dess utförande och den 29 januari 1870 passerade ett lokomotiv för första gången sammanbindningsbanan i dess helhet. Banan öppnades för allmän trafik den 17 juli 1871, och samma år togs centralstationshusets bottenvåning i bruk. År 1872 var huset färdigt, och inflyttade då dit Kungl. Trafikstyrelsen, vilken förut under åren 1863–1872 haft sina lokaler i Oxenstiernska huset invid Kungl. Slottet.