

Åkeshovs slott på 1600-talet

Gammalt och nytt om Bromma

AV ARKIVARIEN STEN HOLMBERG

I en understreckare »Bostadsbygge och kommunikationer» i Svenska Dagbladet av den 9 februari 1943 omnämner direktör Åström de erkännansamma ord, som Mr. Barry Parker i Letchworth — en av banbrytarna inom den moderna engelska stadsbyggnadskonsten — yttrade om Stockholms trädgårdsstäder vid ett besök hos honom. Litet till mans i vår goda stad har säkert, särskilt beträffande Bromma, haft stort nöje av att taga utlänningar och besökande överhuvud taget på en tripp ditut. Man får icke riskerat någonting liknande, som en person härifrån Stockholm råkade ut för, då han tillsammans med en gäst från U. S. A. för något tialt år sedan avlade ett besök i Uppsala domkyrka. Denne yttrade nämligen, då de två herrarna lämnade den nationella helgedomen: »Very nice, very nice indeed, but you havn't seen the packing-house in Oklahoma.» På svenska skulle yttrandet ungefär betyda, att domkyrkan för allt i världen var rikligt bra, men att den ingalunda kunde jämföras med godsmagasinet i Oklahoma. Historien är icke »laved» så grotesk den än må förefalla.

Vackra septemberdagar, särskilt under goda fruktår, då äppelträden digna av frukt och utgöra färgstarka inslag i bilden, är Bromma kanske mest till sin fördel. Det är under sådana dagar en fröjd att vandra omkring därute. I Judarn-området kan man ena stunden inbilla sig att vara någonstans uppe i Norrland för att

den andra vandra i mellansvensk ängs- och lövskogsterräng. Om därtill lägges den pastoraliska anblicken av den kommunala fårhjorden i en glänta, glittret av solstrålarnas lek med den lilla insjöns böljor och susningen i den bugande vassen längs stränderna, så utgör det hela en förnimmelse av största behag. Och allt detta — inom storstadens hank och stör.

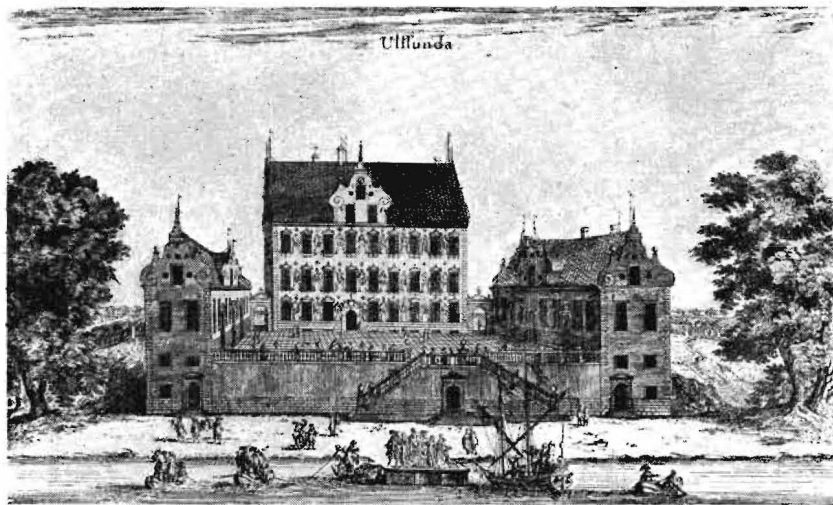
Det gamla Bromma var icke en bondesocken, dess sociala struktur måste betecknas som mindre lycklig. För något över hundra år sedan utgjorde förmedlade mantal $27\frac{1}{4}$, varav endast $\frac{3}{8}$ skatte och $3\frac{3}{4}$ krona, resten frälse, frälseäteri och berustat säteri samt ett antal lägenheter och några båtsmans- och dragontorp. Uppskattade värdet var 302 800 rdr.

Folkmängden, som 1720 var 1 004 personer, hade år 1780 nedgått till 340 för att år 1825 enligt kronofogdens uppgifter ha stigit till 597 personer, enligt prästerskapets till 656. Av den mantalsskrivna befolkningen voro 120 män och 96 kvinnor »befriade», vilket icke gärna kan betyda annat, än att ungefär $\frac{1}{3}$ av socknens invånare voro befriade från mantalspengar, en skrämmande bild av tillståndet. Socknen hade endast en bonde, som själv ägde sitt hemman, nämligen ägaren till Bällsta säteri samt dessutom tre lantbönder på frälsehemmanen i Beckomberga by. Tidigare hade frälsebönder vanligtvis med talrika familjer brukat underlydande hemman till de två största egendomar-

na Ulvsunda och Åkeshov, men sedan hemmanen sammanslagits med sätesgårdarna, utfördes arbetet av drängar och statare, vilken sistnämnda grupp omfattade icke mindre än 72 personer. Den stora rörligheten i befolkningsstocken vittnar om otillfredsställande förhållanden; år 1826 inflyttade exempelvis 219 personer medan 177 utflyttade.

Jordbrukets avkastning förefaller ha varit god, cirkulationsbruket var allmänt antaget. Kreatursstocken var ansevärd, antalet får och svin icke litet, av hästar funnos icke mindre än 100 stycken. Utförseln till Stockholm uppges vara betydande. Av allt detta fick socknen icke draga full valuta, ty jordegendomarnas ägare voro i allmänhet icke bosatta i Bromma.

Men socknen saknade icke industri, den synes t. o. m. varit betydande. Den utgjordes emellertid av brännvinsbränning, den hantering som i förbund med hembränningen var på god väg att knäcka ryggraden på det svenska folket. Icke mindre än 9 brännerier funnos, och pannorna hade en sammanlagd rymd av icke mindre än 469 kannor (1 kanna = 2,6 liter). Men så skriver ock en dåtida författare om Bromma, att »vad sedligheten angår, så är den beklagligen mera i av- än tilltagande, vartill huvudsakligen ett ökat missbruk av brännvin bidraget». (Från annat håll säges, att brommabornas ständiga resor till Stockholm gör dem »besmittade av dess synder och laster.») Det var den



Ulvsunda slott på 1600-talet

gamla goda tiden, då på sina håll söndagsarbete betalades i brännvin. Fyra värdshus och krogar funnos även i socknen. En nutida vandrare i Bromma skulle gärna önska att ett av de förra glömt sig kvar på någon idyllisk plats, där en enkel måltid kunde intagas under trädens lövvalv med småfågelsång som taffelmusik.

Ett par småindustrier funnos där också. En av dem skall nämnas, emedan det s. k. Ulvsundaporslinet eller Ulvsundafajansen alltjämt är föremål för intresse av keramikens vänner. En lergodsfabrik hade nämligen på 1700-talet anlagts på Ulvsunda. Verksamheten synes ha fortsatt till omkring 1830. Fajansen var »utförd i svart, brungul och rödbrun oglaserad lera med ofta rik dekoration i relief».

Den skarpaste kontrasten mellan vad som varit och vad som är framträder kanske om man ägnar en stunds uppmärksamhet åt skolundervisningens utveckling under ett par århundraden.

Till Bromma kom som kyrkoherde år 1752 doktor Abraham Pettersson, som även beklädde samma befattning i Riddarholmens församling. Skolundervisningen hade före hans inträffande uppehållits av en gammal gumma i Beckomberga, och doktor Abraham konstaterade med »själasmärta» den djupa okunnighet, som var rådande i församlingen. Sedan han enligt tidens sed sökt bot genom en rad drastiska åtgärder, beslöt han att upprätta en skola. Medel till denna fick han genom att förmå »Herrskaperna i Socknen» att lämna bidrag. »Jag Thure Gabriel Bielke för Ulvsunda» etc. lämnade sextio daler, Carl Hermelin för Stora Ängby 24 daler, David Stierncrona för Åkeshov sextio

daler och Jonas Arnell för Bällsta 24 daler eller i allt 168 daler kopparmynt, motsvarande 9 rdr 16 sk. silvermynt. Datum för den handling, som förpliktade vederbörande till ovannämnda bidrag, och vilka i all framtid från egendomarna skulle utgå, är 1 maj 1755. Denna dag kan sålunda betecknas som födelsedag för Bromma skolundervisning. Kyrkoherden bestod katekeser och psalmböcker. Till förste skolmästare utsågs kaplanen i församlingen Erik Månström, som skötte befattningen från 1755—91. Under en viss följd av år fortgick undervisningen två dagar i veckan från april till oktober. Det ovannämnda donerade beloppet utgjorde skolmästarlönen, en blygsam förbättring i kaplanens i övrigt knappa villkor.

År 1791 kom en ny donation av 416 rkdr och 16 sk. från innehavaren av Sundbybergs säteri, doktor Zakarias Strandberg. Beloppet skulle inbestå i gården, och räntan 25 rkdr, tillfalla skolmästaren.

Kaplanen disponerade i klockarebolet som bostad en lägenhet på två rum och kök. I det ena rummet skulle dock församlingens sockenstämmor hållas. Kaplansbostaden blev även skollokal utan särskild ersättning till kaplanen/skolmästaren, som även synes ha fått bekosta uppvärmning.

Under liknande eller ofta under vida sämre förhållanden fortsatte skolan sin verksamhet till 1827, då för den efter en tillvaro av 72 år ett särskilt rum inrättades av församlingen.

Kom så 1842 års folkskolestadga. Man skall ju icke bedöma gångna tider efter sin egen tids förhållanden och åskådning, men nog väcker det häpnad, att en församling där så

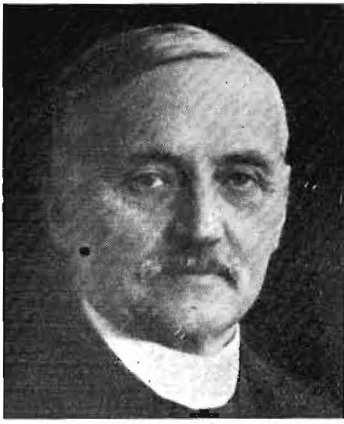
många visserligen utsocknes men burgna personer ägde fastigheter, skulle ingå till Kungl. Maj:t med anhängan om ett årligt bidrag av minst 75 rkdr 24 sk. banco, »vilket församlingen saknar alla utvägar att anskaffa» för att kunna efterkomma den nya författningens föreskrifter. Då visade medlemmarna av riddarskapet och adeln hundra år tidigare ett annat sinnelag. Det låter sig icke här göra att redogöra för allt småsinne och bristande medborgaranda, som lades i dagen. Kungl. Maj:t beviljade till sist 53 rkdr 16 sk. banco, men dessa fick icke skolmästaren, för vilkens avlöning de begärts, utan socknen tillgodogjorde sig dem. Men det började så småningom att röra på sig även här, ty 1862 beslöts uppförande av ett skolhus »å tomten ovanför klockaregården» för en kostnad av 2 500 kronor.

En statistik över kostnaderna för folkskoleundervisningen i Bromma för de senaste snart tilländalupna 200 åren har följande utseende:

År	Folk-mängd	Antal barn	Kostnad	Kost-nad per barn
1755	400	20	15:—	0: 75
1805	475	30	60:—	2:—
1855	616	45	175:—	3: 90
1905	5 723	625	30 000:—	41: 38
1942	67 409	4 179	3 049 332: 72	729: 68

De olika krontalen borde ju egentligen omräknas till ett och samma myntvärde men även om så sker, kvarstår orubbat syftet med den lilla statistiken, nämligen att visa den enorma utvecklingen. 1942/43 års siffror gälla även endast folkskoleundervisningen. I allt utgjorde lärjungeantalet i Bromma skolor 6 304, vartill komma de ungdomar, som åtnjöt undervisning i den inre staden.

Huru intressant det än kan vara att vandra omkring i gamla Bromma erhålles dock icke därigenom svar på frågan, vilka faktorer voro för handen, som förvandlade den lilla på folk och resurser fattiga socknen till den stora församlingen med de många stadsdelarna, representerande så många för stat och kommun sköna skatte-kronor, och med ett invånareantal, som skulle kunna göra församlingen stor som en av de allra största av Sveriges mellanstora städer. För att få den frågan besvarad är det nödvändigt att återvända till Stockholm.



Borgmästaren C. LINDHAGEN



Stadsingenjören H. YGBERG



Fastighetsdirektören A. DAHLBERG

Tre män som betytt mycket för Brommas utveckling

Ehuru under århundraden landets huvudstad förblev Stockholm länge en liten stad. Medan Visby på 1200-talet anses hava haft 50 000 innevånare, uppnådde Stockholm icke förrän 1663 ett invånareantal av 40 000. Under storhetstiden hade från 1635 en procentuellt stark ökning från 16 000 innevånare ägt rum. Befolkningsutvecklingen visar sedan följande siffror:

1750 ... 60 000	1870 ... 136 000
1800 ... 75 000	1890 ... 246 000
1850 ... 93 000	1900 ... 301 000

Den stora folkmängdsökningen under 1800-talets sista decennier var i huvudsak orsakad av inflyttning. I spåren följde en betydande bostadsbrist och i konsekvens ett utvecklat inneboendesystem med alla därav följande sociala vådor. Den år 1874 tillkomna byggnadsstadgan anses även ha medfört olyckliga verkningar. Förhållandena gjorde, att hyreskasernen blev så gott som enda objekt för byggnadsverksamheten, vilket under tider av god penningtillgång lättförklarligt nog medförde en hejdlös spekulation i tomter och hyreshus; fastigheterna började gå i försäljning i en fantastisk grad. En av Inteckningsbanken på sin tid gjord undersökning visade, att under en tidrymd av 33 år Stockholms samtliga fastigheter 3¹/₃ gånger växlat ägare. Siffran är givetvis rent statistisk, ty många fastigheter hade icke alls varit i marknaden andra desto flera gånger.

Dessa förhållanden utgjorde bakgrunden till de stora markförvärv utanför den dåvarande jurisdiktionsgränsen, som framsynta personer inom Stockholms förvaltning togo initiativ till.

År 1904 gjordes det första inköpet nämligen av Enskede egendom, var- till det kanske kan bli tillfälle att åter-

komma i ett annat sammanhang. Här intresserar förvärven i Bromma. Då det är att hoppas, att »Spårväg och Buss» allteftersom årgång lägges till årgång skall för spårvägsmanen och spårvägskvinnan bli vad Nordisk Familjebok är för rikets övriga innevånare, skall här redogöras för samtliga markförvärven. En drivande kraft vid dessa inköp var stadsingenjören Herman Ygberg, om vilken en minnes-tecknare skriver, att han »var den rätte mannen, jordspekulanternas skräck och det allmännas bästas oför-trutne tillskyndare».

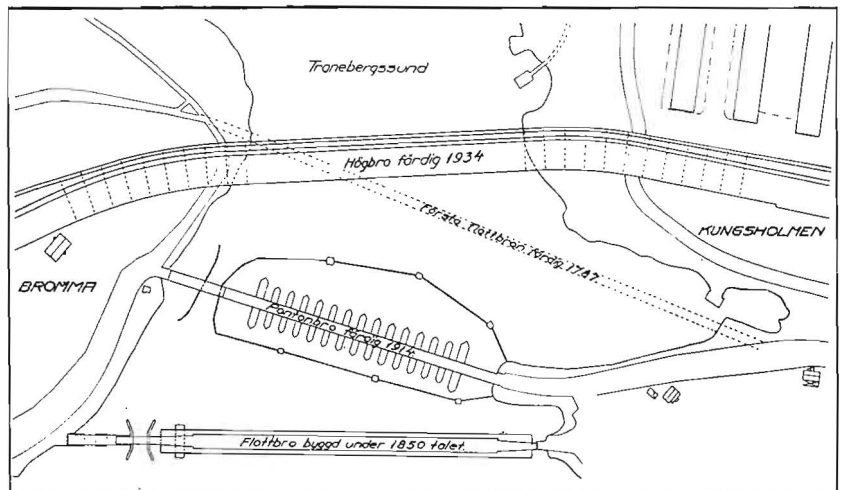
Här följer förteckningen.

- 1904: Ulvsunda, Åkeshov och St. Nockebyhov, St. Ängby;
- 1905: Älsten;
- 1908: Lillsjönäs, Äppelviken, Alvi-ken;
- 1919: Johannelund;
- 1920: Skogsbo;
- 1922: Smedslätten;
- 1927: Beckomberga och Räcksta-Spånga;
- 1931: del av Alvik;

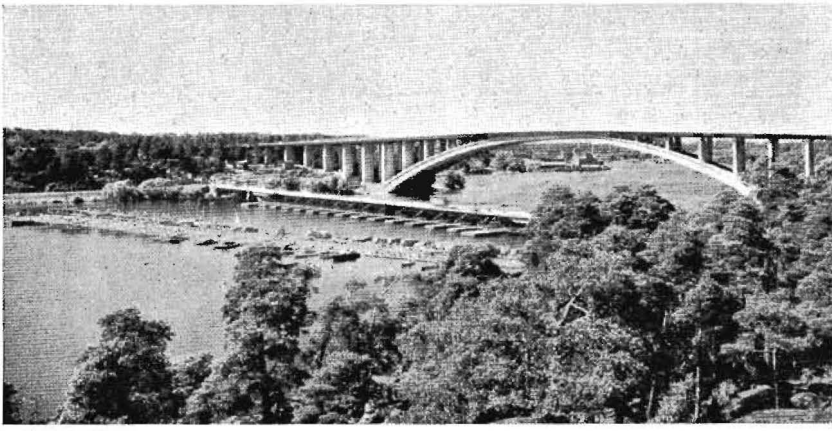
- 1932: Vidängen;
- 1935: Viss Timmermansorden tillhö- rig mark i Nockeby;
- 1938: Bällsta, Eneby, Flysta-Spånga.

Samtliga dessa egendomar utgöra tillsammans 2 389 hektar representerande en inköpssumma av 11 050 000 kr. eller 46:25 öre per kvm, medan det genomsnittliga inköpspriset för stadens samtliga förvärv — utanför den gamla jurisdiktionsgränsen — utgör 36:87 öre. Det billigaste inköpet representeras av St. Ängby med 6:41 öre, det dyraste av Skogsbo med 683:50 öre per kvm. Priset för Ulvsunda var 909 611 kr. för Åkeshov 400 000 kr. för att nämna de två mest bekanta egendomarna.

Ulvsunda inköpte staden av Nya Aktiebolaget Atlas. Härav skulle man vilja draga den slutsatsen, att storin- dustrin haft planer på att finna en hemvist i Bromma. Vid köpet undan- togs bl. a. Ulvsunda slott, som gick till landstinget i Stockholms län, och är som bekant hemvist för detta läns vårdhem.



Denna bild visar Tranebergssund under tidernas lopp



Tre Tranebergsbroar

På grund av ett avtal angående ägo-byte av år 1913 med, som benämningen då var, Stockholms läns upptagningsanstalt för sinnessjuka, har staden förbundet sig att upprätthålla spårvägsförbindelse till en punkt, som sammanfaller med linje 13:s ändstation. Denna förpliktelse från stadens sida har i samband med Ängbybanan blivit aktuell.

Som ett resultat av en massmotion i stadsfullmäktige 1905 tillsattes år 1907 en lantegendomskommitté, som sedan utvecklades till lantegendomsnämnden (sedan 1918 fastighetsnämnden) med uppgift att icke blott exploatera de gjorda markförvärven utan även ordna den viktiga trafikfrågan.

På uppmaning av Sixten von Friesen åtog sig borgmästare Lindhagen ordförandeskapet i kommittén resp. nämnden. von Friesen var den förste av stadsfullmäktige själva utsedde ordföranden — förut var överståthållaren självskriven — och kvarstår i minnet som det stockholmska kommunallivets grand old man, en både kroppsligen och andligen imponerande personlighet. På grund av det stora inflytande, som det sålunda skapade organet utövade på utvecklingen i Bromma, namngivas här de 1907 utsedda ledamöterna: direktör R. Alderlin, spårvägschefen E. Hjortzberg, grosshandlanden H. Lamm, borgmästare C. Lindhagen, ingenjör K. Magnusson, försäkringstjänsteman K. Tengdahl och stadsingenjören H. Ygberg. År 1908 utsågs Carl H. Meurling (sedermera borgar-, stats- och regeringsråd) till direktör vid nämndens kontor.

Den första förutsättningen för Brommas utveckling var givetvis kommunikationsfrågans lösning. Som en första etapp därvidlag måste en förbindelseled, som kunde uppbära tyngre trafik, skapas mellan Kungsholmen och Brommalandet.

Brommas gamla landförbindelse med Stockholm gick över Bällsta bro och Karlberg. Samma väg följde genom gångstrafiken till Lovön, från bron gick över Bällsta, Beckomberga och Ängby en väg ned till Tyska Botten, varifrån resande till Lovön i omedelbar närhet av nuvarande Ängbybadet färjades över sundet. På Drottningholm synes man dock till sist ha ledsnat på den besvärliga förbindelsen, ty den 17 juni 1783 förordnade Gustaf III, att en ny väg skulle bygga över Nockeby och Traneberg samt en flottbro utläggas över Tranebergssund. Arbetet bedrevs så, att »Kungl. Maj:t och den kungl. familjen kunde därmed all bekvämlighet färdas den 19 augusti 1787». I mitten av 1800-talet hade flottbron blivit i hög grad bristfällig, vadan en ombyggnad ägde rum på statens bekostnad.

I början av 1909 framlade lantegendomsnämnden förslag om en pontonbro över Tranebergssund. Sedan tillstånd i samband med spårvägskoncessionen beviljats, kom bron till utförande och öppnades våren 1914 för trafik. De verkliga kostnaderna för densamma uppgingo till 493 000 kr. Som någon tidigare erfarenhet av en dylik anläggning icke fanns inom landet, sändes en kommission till Riga för studium av en konstruktion av liknande slag.

Det var vid invigningen av pontonbron — i kronprinsparets närvaro, som borgmästare Lindhagens nya och fina filthatt blev riksbekant. L. infann sig icke i traditionell cylinder utan i filthatt, som han i den kalla blåsten icke avtog under det tal, han hade att hålla. Indignationen i en del av pressen var stor. Särskilt Allehanda var i hög grad »sittlich entrüstet». Borgmästaren svarade i ett lustigt genmäle, och hela landet fick sig ett gott skratt.

Det dröjde emellertid icke länge förrän det blev för myndigheterna

klart, att pontonbron endast var att betrakta som ett provisorium. Orsakerna härtill voro flera, bl. a. saknade den särskilda filer för den allt livligare biltrafiken, och ju livligare denna blev ju mer besvärande blev bron öppnande för sjötrafikens genomsläpande. Hamnstyrelsen fick därför år 1930 i uppdrag att utarbeta förslag till en ny bro, som den 23 februari 1931 enhälligt godkändes av stadsfullmäktige, som för arbetets utförande ställde 4 800 000 kr. till förfogande. Härav hade 4 miljoner tagits i anspråk, då bron utförd av stadens egna organ den 31 augusti 1934 invigdes för trafik.

I detta sammanhang bör det kanske omnämnas, att år 1905 hade byggnadskontoret uppgjort ett förslag om en fast bro över Tranebergssund för en kostnad av 1 350 000 resp. 1 500 000 kr. Detta projekt kom emellertid inte till utförande.

Samtidigt med att lantegendomsnämnden var sysselsatt med frågan om broförbindelsen, var den även livligt verksam för åstadkommande av en elektrisk spårväg.

I början av 1909 voro flera alternativa förslag utarbetade:

1. av Stockholms nya spårvägsab. på lantegendomsnämndens initiativ upprättat förslag till spårväg i Drottningholmsvägen från Marieberg till Tranebergsbro samt från Tranebergsbro till Nockeby bro;
2. av lantegendomsnämndens kontor upprättat förslag till spårväg och lokalbana från Kungsbroplan i Kungsholmsgatan och Drottningholmsvägen genom södra Brommalandet fram till sjön Judarn med pontonbro över Tranebergssund;
3. av beredningsutskottets kommunikationskommittés medlemmar upprättat förslag till lokalbana från Marieberg tvärs över Stadshagen och Kristineberg till sjön Judarn med bankbro över Tranebergssund.

Den 26 mars 1909 ingick emellertid lantegendomsnämnden med hemställan, att stadsfullmäktige ville

1. bemyndiga nämnden att å stadens vägnar utverka koncession å spårväg från St. Eriks gata i Drottningholmsvägen och därifrån på pontonbro till Alvikens;
2. under förutsättning av bifall bevilja 590 000 kr.

Denna hemställan bifölls av stadsfullmäktige den 21 juni 1909 med den ändring, att på grund av mellankommande skäl anslaget bestämdes till 600 000 kr.

(Forts. i nästa nr.)

Gammalt och nytt om Bromma

AV ARKIVARIEN STEN HOLMBERG

(Forts. fr. föreg. nummer.)

Då ju lantegendomsnämndens hemställan och stadsfullmäktiges beslut utgöra fundamentet för den kommande spårvägstrafiken till Bromma, är säkerligen på sin plats att anföra något ur nämndens motivering. S:t Eriksgatan valdes som slutpunkt, emedan därifrån tre spårvägslinjer vidtogs nämligen mot Nya Kungsholmsbron, Kungsbron och S:t Eriksbron. Nämnden ansåg vidare, att banans byggnad borde ske i egen regi, då förda underhandlingar med Norra bolaget (Stockholms nya spårvägsab.) enligt nämndens uppfattning ej lämnat tillfredsställande resultat. Den omständigheten, att Råsundabolaget — ett dotterbolag till Norra bolaget — inköpt Bällsta i Bromma socken, ansåg nämnden utgöra ett viktigt skäl för den föreslagna spårvägens tillkomst för att icke konkurreras från det hållet skulle bli övermäktigt.

Bällsta, som 1904 hembjudits staden för 450 000 kr., hade senare av intressenter i Råsundabolaget betalats med omkring 900 000 kr.

Som förut omtalats kom Bällsta slutligen 1938 i stadens besittning mot en köpesumma av 2 500 000 kr., i vilken summa dock även ingick likviden för Flysta i Spånga socken.

Den 23 december 1910 beviljades den begärda koncessionen och den 14 mars 1912 kunde trafiken till Tranebergssund öppnas. Den 22 januari 1912 hade stadsfullmäktige godkänt ett kontrakt med Norra bolaget angående trafikens ombesörjande mot en ersättning av 34 öre för varje motorvagnskm och 17 öre för varje släpvagnskm, vilket var betydligt mera än vad Södra bolaget samtidigt erhöll från Södra Förstadsbanan för ett liknande åtagande. Passagerareavgiften var 10 öre med 50 % rabatt vid köp av rabattkort.

Den nya spårvägen benämndes Stockholms stads spårväg, vilken beteckning även återfinnes på biljetterna. Enligt stadsfullmäktiges beslut av den 15 maj 1916 försåldes den till AB Stockholms Spårvägar för 525 000 kr. Köpet omfattade dubbelspåret S:t Eriksgatan—Alviken—Äppelviksvägen och enkelspåret Alviken—Ulvsunda samt vagnhallen i Ulvsunda.

Samtidigt inträffade den hittills

märkligaste händelsen i Bromma historia genom utfärdandet den 2 november 1915 av kungl. brevet rörande införlivandet av Bromma kommun jämte därinom belägna Mariehalls municipalsamhälle med Stockholms stad. Inkorporeringen skulle gälla fr. o. m. 1 januari 1916.

Spårvägstrafiken utvecklades på följande sätt:

14/3 1912 öppnades trafiken till Tranebergssund;

28/5 1914 till Alvik;

29/8 1914 till Äppelvik;

29/8 1914 till Ulvsunda;

1/10 1923 till Smedslätten;

30/8 1924 till Älstenstugård;

1/10 1926 till Höglandstorget;

1/10 1929 till Nockeby.

Den första busstrafiken i Bromma är av äldre datum än spårvägstrafiken, ty den 3 maj 1907 invigdes en »regelbunden» busslinje från Lillsjönäs till Kungsbron. Trafiken uppehölls av 2 motoromnibussar med avgång från ändstationerna varje full timme mellan kl. 6 och kl. 23. Företaget stod under ledning av direktör Aug. Kingren, initiativtagare till AB Kungsholms villastad varom mera nedan.

Bussarna hade levererats av AB Gustaf Ericssons Automobilfabrik och voro tillverkade av Société des Automobiles Delahaye i Paris och avsedda för 17 passagerare, av vilka 10 hade sittplats inuti vagnen, 1 bredvid föraren och 6 ståplatser på plattformen. Karosseriet uppgives ha varit solitt och på samma gång smakfullt och motorn, 4-cylindrig å 24—28 hkr, skall ha varit fullt tillräcklig att taga förekommande backar. Färden skall ha tagit 15 å 20 minuter.

På samma område har icke något nytt företag kunnat spåras förrän omnibusägaren Karl Oskar Larsson i Sundbyberg den 3 september 1925 erhöll resolution för persontrafik Bromma kyrka—Bällsta bro—Ulvsunda—Bromma ålderdomshem—Bromma kyrka med rätt att på vardagar utsträcka två turer till Äppelvik. Den 31 mars 1927 erhöll L. dessutom rättighet att utsträcka trafiken från Ulvsunda till Drottningholmsvägen i närheten av korsningen med Fridhemsgatan och den 30 maj 1929 till Kungsbroplan. Under arbetet på Beckomber-

ga sjukhus uppehölls trafik till Beckomberga gård.

Efter avtal med Larsson den 19 augusti 1930 meddelade Överståthållarämbetet påföljande dag resolution för spårvägsbolaget med återkallande av L:s trafikillstånd att från den 1 september 1930 idka busstrafik mellan Kungsbroplan och Bromma kyrka på två linjer:

1. Kungsbroplan—Kungs-, Kungsholms-, Polhems-, Park-, Kronobergsgatorna — Drottningholmsvägen—Tranebergssund—Brommavägen—Ulvsundavägen till Bällsta bro—Sundbybergsvägen—Kyrkvägen—Bromma kyrka;
2. Samma sträckning t. o. m. Brommavägen sedan Drottningholmsvägen—Kyrkvägen—Bromma kyrka.

Taxan var från Bromma kyrka till Kungsbroplan 35, till S:t Eriksgatan 25 och från S:t Eriksgatan till Kungsbroplan 15 öre.

Enligt avtalet med Larsson övertog spårvägsbolaget 9 personomnibussar till ett beräknat värde av 50 700 kr. I ett för allt erhöll L. 111 000 kr.

Följande data visa busstrafikens utveckling:

1/9 1930 öppnades trafiken på linje 62 och 63 till Bromma kyrka;

1/3 1931 på linje 62 till Ängby torg;

1/10 1932 på linje 71 till Ängby torg;

1/10 1932 på linje 62 till Blackeberg—Beckomberga vägen;

1/8 1934 på linje 62 till Beckomberga sjukhus;

1/10 1934 på linje 71 till Södra Ängby;

15/10 1937 på linje 71 till Islandsstorget;

15/12 1938 på linje 61 till Abrahamshamnsberg;

15/12 1938 på linje 80 till Traneberg;

1/4 1939 på linje 71 till Zornvägen.

Ändstationen var Kungsbroplan till dess busstationen på Norra Bantorget öppnades den 15 oktober 1937. Då den 1 december 1936 större vagnar hade insatts på linje 71, måste emellertid ändstationen för denna linje tillfälligt förläggas till Kungsholms-gatan vid Rådhuset.

I vilken utsträckning har då de goda brommaiterna begagnat sig av detta successivt rikt utvecklade trafiksystem? Det är kanske lämpligt att även fortsättningsvis först redogöra för, huru många de under senare år varit, och huru många de äro. Siffrorna för invånaretalen exkl. Essingarna äro:

1915	5 345
1925	16 139
1935	31 553
1940	49 206
1943	61 838

och för passagerareantalen (spårvägs- trafik)

1912 (fr. 14/3)	420 000
1913	584 000
1914	1 002 000
1915	1 137 000
1916	1 342 000
1917	1 441 000
1918	2 207 000
1921	2 654 000
1922	2 962 000

Siffrorna för passagerareantalen böra vara av särskilt intresse, då de veterligen tidigare aldrig publicerats. Åren 1912—16, då Norra bolaget omhänderhade trafiken på »Stockholms stads spårväg», offentliggjorde bolaget ingen statistik över densamma. För åren 1917 och 1918 redovisades trafiken till Bromma under rubriken »Tegelbacken—Bromma», som emellertid till större delen bestod av innerstadstrafik. Ovan ha inga siffror för 1919 och 1920 lämnats, emedan, vad den offentliggjorda statistiken rubricerar som passagerare, snarare torde hänföra sig till försålda biljetter. För åren 1921 och 1922 är det försålda biljetter, som redovisats, men det har — med sakkunnig hjälp — varit möjligt att få fram passagerarentalen, då »dagsstatistiken» d. v. s. råmaterialet, räddats och nu befinner sig i arkivets vård. Detsamma är även förhållandet med »dagsstatistiken» för 1919 och 1920, men på grund av en annan uppställning har inga extraktioner varit möjliga.

För åren 1912 till den 26 april 1919 utgjorde Brommatrafiken en del av linje 2:s trafik, från 27 april 1919 till den 30 september 1920 tillhörde den linje 12:s, och från den 1 oktober 1920 har spårvägstrafiken varit fördelad på linjerna 12 och 13.

I fortsättningen har spårvägstrafiken utvecklats på följande sätt:

Passagerare

1925	4 456 000
1930	6 542 000

1935	7 226 000
1940	8 621 000
1943	10 315 000

Busstrafikens passagerareantal ha i sin ordning följande utseende:

1930 (från 1/9)	276 000
1931	1 703 000
1935	3 297 000
1940	8 287 000
1943	10 542 000

Ehuru det ur kronologisk synpunkt ser illa ut, skall bilden av Bromma kommunikationer fullständigast med några ord om sjöfartsförbindelserna. Redan så tidigt som 1862 voro de delvis förvånande goda. Mellan Riddarhusgränden och olika platser vid Ulvsundasjön på Brommalandet uppehölls ångbåtturer fem gånger dagligen. Passagerareavgift 25 öre. Åt målarsidan fanns förbindelse tre söckendagar i veckan till Blackeberg. Den som ville resa förnämt fick betala 75 öre för salong, fördäck kostade 50 öre. På en utmärkt karta »upprättad av Kongl. General Lantmätteri Contoiret» 1829 finnes Blackeberg icke upptaget, men på en karta från 1885 är platsen belägen i närheten av nuvarande Ängbybadet. På 1880-talet hade Äppelvik och Alviken förbindelse med staden icke mindre än 15 gånger dagligen genom Essingesunden. Den som anno 1862 hade försummat sista båt-lägenhet kunde enligt fastställt åkarta-taxa komma till Johannelund mot kr. 1: 85.

Innan anknäpning till stadens verksamhet i Bromma åter sker, skola några ord sägas om andra företagens verksamhet därstädes.

Vem som innehar primatet har icke kunnat avgöras, men den gamla trävaru- och industrifirman Olsson & Rosenlund var icke sist. Firmans verksamhet är förbunden med Åkes-hov: år 1901 hade fastighetsägaren Fredrik Pettersson erhållit lagfart på egendomen, 1902 försålde han halva egendomen till Olsson och Rosenlund för 150 000 kr., och 1904 försålde båda kontrahenterna hela egendomen till staden. Från försäljningen undantogs vissa lägenheter bekanta under namnet Grönvik, varifrån tomtförsäljning av firman vidtog 1902. Den byggnadsverksamhet, som tomtköparna utvecklade, lär icke varit i högre grad tilltalande; men avsåg närmast uthyrning till sommargäster. Av de permanent bosatta voro ett flertal engagerade i att utföra tvättningsarbete för stadsbors räkning, vilket gjorde, att platsen fick den skämtsamma be-

nämningen Tvättvik. Vid tiden före första världskriget fick Grönvik så småningom en mera tilltalande karaktär. Tomtförsäljningen var i huvudsak avslutad 1924. På grund av ett arrendeavtal år 1882 återstod emellertid ett område, stadsägan 606 Bromma, som enligt avtal med staden exploaterades 1934. På båda sidor om Strandbacken, som genomskär området, äro belägna 3 terrassformigt ordnade tomter. Omkring skulpturen »Flora» av Nils Möllerberg är nere vid sjön ett litet parkområde ordnat.

I det förbigående har namnet AB Kungsholms Villastad skymtat. Då staden år 1904 inköpte Ulvsunda, undantogs bl. a. vad som i kontraktet benämnes Kungsholms villastadstomter till ett antal av 85. Enligt vad en sedan många år i Ulvsunda bosatt person »ville minnas», skulle ett antal familjer, där mannen tillhörde Separators och Bolinders verkstadspersonal, slagit sig ner på området. Om uppgiften är riktig, skulle det föga adekvata namnet på villaområdet få sin förklaring.

Bromma villastad omfattade tomter avsåndrade från Eneby, vilken tomtförsäljning verkställdes av dåvarande ägaren advokaten K. Njurling. Denna försäljning var slutförd flera år före 1914.

Bromma trädgårdar åter utgjordes av ett markområde kring Bromma kyrka som år 1918 lär ha inköpts av ett konsortium för ett pris av 185 000 kr. eller 30 öre per kvm. Det har icke varit möjligt att verifiera denna uppgift, som dock kommer från vederhäftigt håll.

Som allmänt bekant äger icke någon försäljning rum från stadens markområden i Bromma, utan formen är *upplåtelse* på 60 år. Redan på ett tidigt stadium blev detta målet för verksamheten, möjliggjort genom lagstiftningen av den 14 juni 1907. Det är blott naturligt, att tomträttsinstitutet, som så skarpt stred mot under många sekler nedärvda åskådningar, skulle väcka opposition, och det anses även i början ha verkat hämmande på stadens verksamhet. Numera torde kunna sägas, att institutet slagit fullkomligt igenom. Det kan ha sitt intresse att erinra om, att i innerstaden Auditorium t. ex. är inrymt i ett hus med nyttjanderätt till tomten, och på Kungsklippan har uppförts ett höghus på stadens tomträttsmark. Den första tomträttsupplåtelsen överhuvud taget, n. b. från Stockholms stads sida, skedde den 18 maj 1908 i Enskede.

I och med tomträttsinstitutets in-

förande visade det sig nödvändigt att skapa en speciell kassa för tomträttsens finansiering. Så bildades AB Stockholms tomträttskassa, för vilken stadsfullmäktige den 15 juni 1908 godkände stadgarna. Det bör intressera att erfaras, att kassans skapande då möjliggjordes genom att K. A. Wallenberg i Stockholms Enskilda Bank och Louis Frænckel i dåvarande Stockholms Handelsbank vardera tecknade 1 085 aktier à 100 kr. Tomträttskassans aktier ägas numera av staden. Som en påbyggnad på denna för att möjliggöra högbelåning i vissa fall har Föreningen för tomträttsbelåning u. p. a. tillkommit.

Den första stadsplanen för Bromma — för Äppelviken — utarbetades 1910. År 1913 började verksamheten med tomtupplåtelsen.

För männen bakom verket var resultatet till en början i viss mån en besvikelse, då det visade sig, att bebyggelsen attraherade den mera burgna delen av befolkningen, då avsikten var att skaffa ekonomiskt svagare ställda billiga och goda bostäder. Detta syfte har sedan uppnåtts genom den av staden sedan 1927 skapade småstugerörelsen.

T. o. m. 1943 har stadens exploateringsverksamhet i Bromma omfattat 3 615 villor, 2 195 småstugor och 785 hyreshus.

Den obestridliga framgång, som staden haft med sin verksamhet, är givetvis ett resultat av ledningens hängivenhet för en god idé och alla de samverkande krafternas skicklighet och intresse vid konkretiseringen av denna idé. Man har emellertid haft en medhjälpare i ett särdrag i svenska folkets kynne, som det är skäl att något dröja vid.

Det har sagts om oss svenskar, att vår patriotism består i kärlek till vår svenska natur, till bergen, skogarna, slätterna, dalarna, sjöarna, skärgårdarna alltefter individens tycke och smak. Generaliseringar äro ju ofta retoriska nödfallsutvägar, då vägande argument saknas. Men den nämnda tesen kan knappast hänföras till den kategorin. I patriotism bör ingå en stark historisk förnimmelse, en känsla som svenskar tyvärr ofta i en förbluffande grad sakna.

Om stockholmarnas känslor i detta fall kan intet tvivel råda. Redan 1700-talets malmgårdar och »fåfångor» vittna därom. De små idylliska stugorna på Plommonbacken ute vid Blockhusudden tillkommo i början av 1800-talet för uthyrning som sommarnöjen och tjäna alltjämt samma syfte.

Från bridgefronten

När höstlöven faller och de långa, mörka kvällarna gjort sitt intåg börjar bridge spelarens gyllene tid. Visst har det väl spelats bridge även under sommaren, men det blir ju mera s. k. familjebridge, och det är ju inte det samma som tävlingsbridge. När detta läses har starten redan gått för tävlingsbridgen. Det skedde den 7 sept. Klubben arrangerar i år en korptävling av mindre vanligt format, som startade den 29 sept. Till denna tävling inbjöds 7 av stockholms bättre bridgeklubbar bl. a. Polisen, Handelsbanken och Vattenfallsstyrelsen. Varje klubb möter två korporationer varje spelkväll, och varje klubb möter upp med två fyrmannalag. Tävligen utsträcker över en tid av åtta veckor, och mycket gedigna och värdefulla priser kommer att utdelas. I denna tävlan representeras Spårvägen av de åtta bästa spelarna inom klubben, som uttagits efter hårda kvalificeringstävlingar.

Det är att hoppas att även bridge-spelande tjänstemän och kontorspersonal ville visa sitt intresse genom att mera aktivt än hittills deltaga i våra trevliga tävlingar, det finns alldeles säkert många goda eller blivande goda spelare inom denna kategori. Kom upp en kväll och titta på, det kostar ingenting, alla bridgeintresserade inom Spårvägen äro välkomna, adressen är Birger Jarlsgatan 63 C (samlingsalen). Spelkvällar alla torsdagar kl. 19.15.

Till sist ber jag att å brigeklubgens vägnar få framföra ett hjärtligt tack för visat intresse och förståelse från ledningens sida gentemot bridgeklubben och dess verksamhet. Inte minst är det tacknämligt att få disponera lokal. Härigenom kan medlemsavgifterna hållas på en moderat nivå och som en följd därav personalen beredes ett mycket billigt men samtidigt intressant fritidsnöje.

Sekreteraren.

Redan på 1860-talet hade stockholmarna hunnit ut till Skurusundet. Om Bromma — för att vända oss åt målarsidan — veta vi redan besked, ehuru därvidlag en viss strävan efter en det egna hushållets »autarki» torde spelat en roll. Men de sista 70 à 80 åren visa dessutom, att så snart tillfredsställande kommunikationer skapats äro stora skaror stockholmare beredda att på allvar vända stenstaden ryggen.