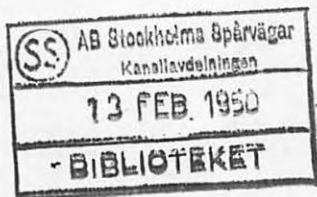


914. 85



50/0046 Ex. 1

Lokaltrafik :
Stockholm

HOL

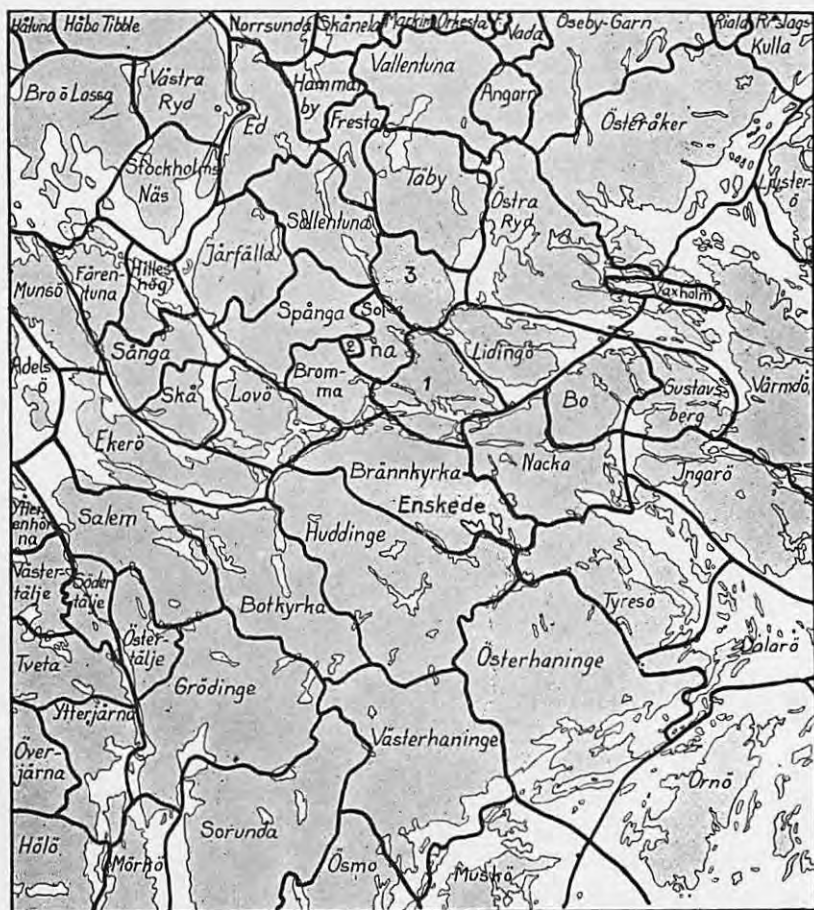
STEN HOLMBERG

STOR-STOCKHOLM

Dess uppkomst och kommunikationer

Med förord av
PROFESSOR TORSTEN R ÅSTRÖM

AB STORSTOCKHOLMS LOKALTRAFIK
BIBLIOTEKET



1 - Inre Stockholm 2 - Sundbyberg 3 - Danderyd, Djursholm, Stocksund

Kommunerna i Stockholms-trakten. Se vidare karta med ortsnamn och markerad tätbebyggelse vid sida 190.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

	Sida
Förord	5
Några trafikdata rörande järnvägarna, spårvägarna och bussarna	8
Kommunala ny- och ombildningar	10
Inledning	11
Järnvägarna	16
<i>Västra stambanan (stambanelinjen söderut)</i>	20
Brännkyrka	24
Huddinge	28
Botkyrka	32
Salem	34
<i>Norra stambanan</i>	36
Solna	38
Sollentuna	41
Ed	45
Fresta	45
Hammarby	46
<i>Stockholm—Västerås—Bergslagen</i> ¹	47
Solna	49
Bromma med Sundbybergs stad och Mariehälls m:e	49
Spånga med Hässelby villastads köping	54
Järfälla	61
<i>Roslagsbanan</i>	64
Danderyd med Djursholms stad och Stocksunds köping ..	66
Täby	76
Vallentuna	81
<i>Saltsjöbanan</i>	83
Nacka med Saltsjöbadens köping	87
<i>Stockholm—Nynäs Järnväg</i>	94
Brännkyrka	97
Huddinge	99
Österhaninge	100
Västerhaninge	103

¹ Här ingå järnvägarna *Spånga station—Hässelby—Lövsta* och *Sundbyberg—Ullsunda*.

	Sida
Spårvägarna	106
Lidingö	125
Solna (Råsunda)	138
Brännkyrka (Brännkyrka—Enskede)	145
Bromma	157
Bussarna	169
Statens Järnvägar	173
AB Stockholms Spårvägar	177
Saltsjöbanan (Busstrafiken Stockholm—Björknäs—Värmdö och Stockholm—Södertörn)	182
Mälaröarnas Omnibuss AB	186
Roslagsbanan (Stockholms Läns Omnibus AB)	188
Stockholm—Nynäs Järnväg (Trafik AB Stockholm—Nynäs)	190
Lidingö Omnibus AB	190
Trafik AB Stockholm—Kvarnholmen	191
Solna Trafik AB	191
AB Husby—Långhundra—Stockholm	191
Register över personnamn	192
» » institutioner och ekonomiska företag	195
» » Orts- och platsnamn	198
Litteraturförteckning	205
Förteckning över kartor och bilder	207

FÖRORD

Stockholms i många hänseenden högintressanta utveckling under modern tid — i maskinåldern — från en stor småstad till en allt större storstad, där det sakliga stadsbegreppet spränger de formella, administrativa gränserna och ersättes med Stor-Stockholm, ett visserligen något pretentiöst men dock fullt användbart uttryck för den vidare samhällsbildningen, har varit föremål för åtskilligt studium och även författarskap de senaste decennierna. Särskilt må här nämnas den på professor Hans W:son Ahlmanns initiativ 1929 igångsatta och med ett flertal medhjälpare, främst W William-Olsson, genomförda ekonomisk-geografiska undersökningen av det nutida Stockholm med förorter, avseende tiden 1850—1930, och senare verk i anslutning därtill. Den betydande, för att inte säga avgörande roll som de moderna kommunikationerna, de maskindrivna, kollektiva trafikmedlen, spelat i denna stadsevolution eller snarare stadsrevolution har knappast kommit tillsynes i dessa stadsgeografiska verk och ej heller ha kommunikationernas lokala historik eller de mera personhistoriskt färgade momenten i förortsbebyggelsens tillkomst och växt fått något större utrymme i skildringarna. Något mera har naturligen exempelvis 1930 års trafikkommitté i sina betänkanden angående lokaltrafikens ordnande i Stockholm berört dessa frågor. Här har emellertid funnits — och finnas alltjämt — stora luckor att fylla innan utvecklingsbilden blir fullständig. Föreliggande, av arkivarien vid AB Stockholms Spårvägar Sten Holmberg författade skildring med sina sammanställningar avser att fylla ett sådant tomrum. Tanken på detta verk kom väl närmast upp under det omfattande samlings- och registreringsarbete rörande mångfalden av koncessioner och tillstånd för Stockholms Spårvägars trafik, vilket år 1945 uppdragits åt Holmberg för att söka ernå en högeligen önskvärd ordning och överblick, och som sedermera tagit form i en inom bolaget tryckt och i maj 1946 utgiven »Handbok rörande koncessioner och tillstånd med förefintliga kartor och ritningar samt linjesträckningar» för spårväg, trådbuss och buss åren 1876—1945. Ytterligare tog tanken form under Holmbergs och mitt samarbete vid tillkomsten av Stockholms Spårvägs-

bolags 70-årsskrift utgiven ävenledes år 1946. Ursprungligen hade jag räknat med att själv kunna aktivt bidra vid arbetets fortgång men så har dock på grund av bristande tid härför icke blivit möjligt, och Holmberg står nu såsom ensam författare till verket, även om han kunnat förlita sig på intresserat stöd från flera av mina tidigare medhjälpare inom spårvägsbolaget ävensom från personer inom andra av skildringen berörda företag. Förutom på arkiv- och litteraturstudier grundar sig sålunda skildringen på muntliga uppgifter eller anvisningar från sådana personliga kontakter, varvid kontroll på uppgifternas riktighet i möjligaste mån sökt erhållas genom anlitan­de av flera källor för samma sak. Här och var låter författaren sin av tidigare anknytning till norrländskt näringsliv indicerade inställning till problemen komma till synes genom en personligt färgad reflexion, som ger extra krydda åt anrättningen.

Vi få följa bebyggelsens utbredning, befolkningens tillväxt och trafikföretagens uppkomst och utveckling från den tidpunkt, då den maskindrivna kollektiva trafiken gör sin entré i landets huvudstad genom järnvägen mellan Södra stationen i Stockholm och Södertälje år 1860 och fram till dagens finmaskiga trafiknät av järnvägar, förortsbanor, spårvägar, buss- och trådbusslinjer över en svällande stadsbygd. Denna tid omspanner med sina icke fullt nittio år en nära nog svindlande utveckling. En från sina rent landsbygdsbetonade omgivningar skarpt avgränsad stad med sin förhållandevis täta bebyggelse i allt väsentligt samlad innanför en cirkel med 2 km radie mätt från Gustav Adolfs Torg och med något mer än 100.000 invånare har fullbyggt malmarna till en stenstad, gått utanför tullarna och inlemmat nya områden i sin administration. Dessa ha utbyggt samtidigt som en redan tidigare påbörjad förortsbebyggelse i grannkommunerna vuxit ut till mer än 20 km avstånd från stadscentrum omfattande sammanlagt en folkmängd på 900.000 invånare, alla visserligen icke i formell men dock i saklig stadsgemenskap — Stor-Stockholm. De faktiska gränserna för denna samhällsbildning äro icke lätta att uppdra men stadskärnans influens på den omgivande bebyggelsen och därmed följande inringning i samhörigheten kan dock följas i kommunernas befolkningssiffror, den väg som väl också närmast prövats av stadsgeograferna. Intressant hade varit att i förevarande sammanhang söka nå denna gränsdragning genom detaljstudium av trafikfrekvensen på linjenätets olika ådror mellan stadskärnan och omgivningarna.

Detta har dock icke varit möjligt bl. a. på grund av bristfälligheter i trafikstatistiken och den stora tidsutdräkt ett dylikt studium innebär och kan väl bli föremål för vidare forskning. Det nutida stadslivets starka beroende av och inflytande på kommunikationerna framgår klart av några få jämförelsetal, som här skola nämnas. Antalet spårvägsresor pr år och invånare i Stockholm utgjorde sålunda i medeltal för åren 1877—80 (spårvägens första år) omkring 20 under det att motsvarande siffra för år 1946 innefattande spårvägsbolagets spårvägs-, buss- och trådbusstrafik uppgick till 400. Användes den i trafikprestationshänseende mera rättvisande enheten personkilometern som jämförelsetal, blir den accelerade utvecklingen än tydligare. I avsaknad av exakta uppgifter om medelreslängden olika år bli talen dock härvid endast uppskattade men äro fullt godtagbara som uttryck för storleksordningen och visar en ökning från ca 5 miljoner personkilometer till 940 miljoner personkilometer pr år. Här angivna siffror gälla med ett mindre väsentligt undantag, Stockholms jurisdiktion. Den årliga lokaltrafiken med samtliga kollektiva trafikmedel inom Stor-Stockholm är ju av än större omfattning. Samlad statistik saknas här, men som jämförelsetal kan nämnas förortstrafikens tillväxt inom ca 15 km avstånd från stadens centrum på järnvägar, förortsspårvägar och busslinjer (inkl. Bromma, Brännkyrka och Enskede), för vilken viss specialstatistik finnes. Från år 1910, då förortsspårvägarna och med dem förortsbebyggelsen börjar skjuta fart, har denna förortstrafik ökat från inte fullt 12 miljoner resor (järnväg och spårväg) till 136 miljoner resor (järnväg, spårväg, buss) år 1946.

Den utveckling, som nu förestår, när de starkt växande förortsområdenas sammanlagda befolkningstal inom Stor-Stockholm börjar överflygla stenstadens stagnerande eller till och med något minskande tal, innebär väldiga nya anspråk på transportapparaten och så småningom kanske också ett samordnande av dess olika delar på ett helt annat sätt än vad de nuvarande organisationsformerna medge. Bl. a. inför detta kan det vara värdefullt att ha tillgång till den samlade översikt, som föreliggande skildring »Stor-Stockholm, dess uppkomst och kommunikationer» bjuder den intresserade. Inte minst torde den av arkivarien Holmberg sammanställda litteraturförteckningen kunna bli av värde för fortsatta plöjningar på detta rika forskningsfält.

Stockholm i september 1947

TORSTEN R ÅSTRÖM

Några trafikdata rörande järnvägarna, spårvägarna och bussarna

Järnvägarna

År		öppnas för trafik
1860	linjen Stockholm—Södertälje	» » »
1866	» » —Uppsala	» » »
1871	Sammanbindningsbanan	» » »
1876	linjen Stockholm—Köping	» » »
1885	» » —Rimbo	» » »
1889	» Spånga station—Hässelby—Lövsta ..	» » »
1890	» Framnäsvisken—Ösby	» » »
1893	» Stockholm—Saltsjöbaden	» » »
1895	» » —Djursholm	» » »
1901	» » —Nynäshamn	» » »
1901	» Roslags Näsby—Åkersberga	» » »
1906	» » » —Österskär	» » »
1915	» Sundbyberg—Ulvsunda	» » »
1945	Statens Järnvägar övertager Stockholm— Västerås—Bergslagens Nya Järnvägs AB	

Spårvägarna

1886	Haga södra grindar	får spårvägsförbindelse
1907	Norra Lidingön	» »
1908	Hagalund	» »
1909	Kyrkogårdsvägen, Enskede	» »
1909	Råsunda	» »
1910	Sundbybergsgränsen	» »
1911	Hägerstens Allé	» »
1911	Tellusborg	» »
1911	Midsommarkransen	» »
1912	Tranebergssund	» »
1913	Mälarhöjden	» »
1914	Södra Lidingön	» »
1914	Alvik	» »
1914	Äppelviken	» »
1914	Ulvsunda	» »
1915	Västra Brännkyrka-linjerna införas till Hornstull	
1917	De Gamlas Väg, Enskede	får spårvägsförbindelse
1923	Smedslätten	» »

År		
1923	Gröndal	får spårvägsförbindelse
1924	Ålstens gård	» »
1925	Lidingö-banorna införs till Humlegårdsgatan	
1926	Skarpnäck	får spårvägsförbindelse
1926	Höglandstorget	» »
1928	Sundbyberg	» »
1929	Nockeby	» »
1930	Örby	» »
1944	Islandstorget	» »

Bussarna

1923	Stockholms Läns Omnibus AB bildas
1923	Stockholms Centrala Omnibus AB bildas
1925	AB Stockholms Spårvägar övertager Stockholms Centrala Omnibus AB
1926	Huvudsta Omnibus AB bildas
1926	Stockholms Centrala Omnibus AB öppnar busstrafik inom Enskede
1927	Ulriksdals Trafik AB bildas
1927	Stockholm—Rimbo Järnvägs AB (Roslagsbanan) övertager Stockholms Läns Omnibus AB
1928	Trafik AB Stockholm—Björknäs bildas
1928	Svenska Omnibus AB bildas
1928	Stockholm—Västerås—Bergslagens Nya Järnvägs AB övertager Svenska Omnibus AB
1929	Stockholms Centrala Omnibus AB träder i likvidation och AB Stockholms Spårvägar fortsätter rörelsen i egen regi
1929	Lidingö Omnibus AB bildas
1930	AB Stockholms Spårvägar övertager bussrörelse i Bromma
1930	» » » » » » Brännkyrka
1930	Brännkyrka & Södertörns Trafik AB bildas
1930	Mälaröarnas Omnibuss AB bildas
1936	Svenska Omnibus AB övertager Huvudsta Omnibus AB
1937	Statens Järnvägar övertager nio busslinjer till Huddinge och Botkyrka (S.J:s »Huddingelinjer»)
1937	Järnvägs AB Stockholm—Saltsjön (Saltsjöbanan) övertager Trafik AB Stockholm—Björknäs och Brännkyrka & Södertörns Trafik AB och fortsätter rörelserna i egen regi.
1939	Svenska Omnibus AB övertager Ulriksdals Trafik AB
1944	Stockholm—Nynäs Järnvägs AB bildar för sin bussrörelse Trafik AB Stockholm—Nynäs
1945	Statens Järnvägar övertager Svenska Omnibus AB (S.J:s »Solnalinjer»)

Kommunala ny- och ombildningar

Städer

År		År	
1914	Djursholm	1927	Sundbyberg
1926	Lidingö	1943	Solna

Köpingar

1888	Sundbyberg	1910	Stocksund
1901	Djursholm	1926	Hässelby
1909	Saltsjöbaden	1944	Sollentuna
1910	Lidingö	1946	Danderyd

Municipalsamhällen

1898	Liljeholmen	1915	Enebyberg
1900	Nya Hagalund	1915	Hörningsnäs
1903	Stocksund	1916	Flysta
1904	Duvbo	1916	Rönninge
1904	Nya Huvudsta	1924	Fullersta
1904	Örby	1924	Huddinge
1905	Bromsten	1924	Segeltorp
1905	Tumba	1924	Stuvsta
1907	Lilla Alby	1927	Täby by
1909	Mariehäll	1928	Hagalund
1909	Solhem	1929	Snättringe
1912	Råsunda	1930	Norrviken
1914	Hässelby	1947	Huddinge (stormunicipium)

Socken

1887 Nacka

Inkorporeringar med Stockholm

1913	Brännkyrka	1916	Bromma
------	------------	------	--------



INLEDNING

Sedan under 1600-talet Norrmalm, Ladugårdslandet (Östermalm), Södermalm och Munklägret (Kungsholmen) förenats med den egentliga stadskärnan, Stadsholmen, Kungl. Djurgården på 1860-talet införlivats med staden och några mindre betydande regleringar verkställda, utgjorde dessa områden Stockholms stads jurisdiktionsområde till den 1 januari 1913, då inkorporeringen av Brännkyrka ägde rum.

Huru ofantligt vidsträckta förstnämnda områden länge voro i förhållande till befolkningens storlek framgår av, att staden inom dessamma kunde mottaga en ökning av invånareantalet från 93.000 personer år 1850 till 351.000 den 31 dec. 1912. Vid sistnämnda tidpunkt voro alltså betydande arealer icke utnyttjade för bostäder. Medan folkökningen under den första hälften av 1800-talet inskränkte sig till i genomsnitt 360 personer årligen, utgjorde den genomsnittligt under den senare hälften 4.140 personer.

Under senare delen av 1800-talet påbörjades den revolutionerande utveckling, som förändrade det gamla i övervägande grad agrariska Sverige till det industrialiserade samhället av idag. Jordbruksbefolkningens andel i totalbefolkningen utgjorde ännu år 1870 72,4 %, denna procentuella andel hade år 1940 nedgått till 34,1 %, fastän jordbrukets produktivitet samtidigt i utomordentligt grad ökat.

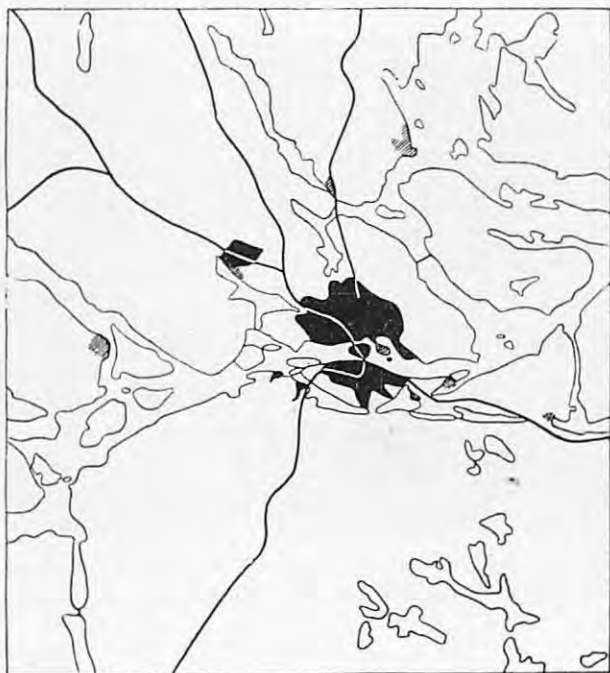


Bebyggelsen i Stockholm 1859 och 1912. Den svarta färgen utmärker det förra årtalet, den ljusare vad som därutöver tillkommit 1912.

Vilka voro de medel, som möjliggjorde för vårt intill mitten av förra århundradet fattiga land att uppnå den höga industriella standard, som blev resultatet av denna utveckling? Först upplånades betydande belopp utomlands, med vilka järnvägarna i stor utsträckning utbyggdes. Senare ha vi väsentligen tagit egna resurser i anspråk. Exploateringen av Norrlands väldiga virkeskapital bidrog med ofantliga belopp. Samma var förhållandet med den fosforhaltiga malmen i Grängesberg och Norrbotten, som fick sitt höga värde, då den basiska processen bröt igenom. Utan dessa rikedomskällor skulle vår nuvarande samhällsbyggnad icke vara tänkbar.

Befolkningsökningen i Stockholm var till största delen resultatet av inflyttning. Som bostadsbyggandet ej höll jämna steg med behovet — långa tider syntes en kronisk brist på bostäder med åtföljande höga hyror¹ förelagat — kom en motrörelse, en utflyttning till Stock-

¹ Hyresstegringarna uppgingo för tiden 1894—1913 till 76 %.



Stor-Stockholm i början av 1890-talet.

holms omgivningar till stånd. Denna utflyttning hade social tendens i form av samhällsbildning och bestod väsentligen av personer med stadigvarande sysselsättning i Stockholm. Urbaniseringen av huvudstadens omgivningar ger sig tillkänna på 1870-talet men har en anspråkslös omfattning ännu på 1890-talet. Från sekelskiftet kan man i stället tala om en verklig »folkrörelse». Ständigt pådrivet av årliga stora inflyttningar och därtill under senare år av en ökad nativitet tenderar Stockholm taga sådana dimensioner, att det hotar att alldeles deformera den svenska samhällskroppen, en olycklig utveckling från vilken aspekt man än betraktar förhållandet. En synpunkt, som man i den pågående diskussionen synes förbise, är den ofantliga mängden av *funktionärer*, som ett dylikt samhälle skulle kräva för att hålla det hela gående, en fråga vilken med Sveriges prekära ställning på befolkningsområdet borde vara värd särskild uppmärksamhet. Låt oss exempelvis antaga, att ett normalt Stockholm behöver 5.000 förare och konduktörer för spårvägs- och bussrörelsen, medan ett excessivt skulle erfordra 10.000, vilkas viktigaste uppgift vore att



Bostadsnöden i Stockholm på 1870-talet: »Nybyggare i Tyskbagarebergen». Efter teckning av H Peterson i Ny Illustrerad Tidning år 1873.

transportera stockholmarna till och från arbetsplatsen. Med en förnuftig spridning över hela landet av näringsliv och institutioner till mindre orter skulle denna transport ombesörjas av individerna själva och inmot femtusen av de tiotusen trafikfunktionärerna skulle kunna infogas i det direkta produktionslivet, som så väl behöver dem. Detta är ett exempel bland många.

Det var till en början järnvägarna, som möjliggjorde denna utflyttning, sedan kommo spårvägarna att göra sin utomordentliga insats; vid en senare tidpunkt sekunderades de två trafikslagen av bussarna. Dessa senare ha emellertid ej blott sekunderat, de ha även gjort en självständig insats genom att nå trakter, dit spårvägarna och järnvägarna icke ha kunnat sträcka sig.

Höga hyror och knappheten på bostäder ha ej varit den enda drivfjädern för utflyttning, för många kunde stenstaden ej motsvara anspråken på trevnad och hälsosam omgivning. Den i flera avseenden mindre lyckliga nybebyggelsen under 1800-talet och den beklagliga dockskäpsmentaliteten under de senaste decennierna ha ju bidragit att befordra en sådan inställning.

Man kan även spåra en förortsbildning *avsedd* att föra en självständig tillvaro oberoende av Stockholm. Dit hör i första rummet Sundbyberg, möjligen även i någon mån Djursholm, Saltsjöbaden och Lidingö.

Det första av de moderna samfärdsmedlen, ångbåtarna i skärgårds- och mälartrafik, hade även medfört en utflyttning, men därvid är det svårt att skönja en samhällsbildande verkan. Ett undantag bildar möjligen Fridhems villastad, som vi numera känna under namnet Mälarhöjden. Det kan dock även hända, att bebyggelsen där utgjorde en spekulativ i en spårvägsförbindelse, som man hoppades skulle komma. Samma omdöme bör kanske gälla den samhällsbildning, som i seklets början uppstod på Ulvsunda mark i dåvarande Bromma socken och hade det föga adekvata namnet Kungsholms villastad. Spår av andra samhällsbildningar som en följd av sjöfartskommunikationerna finnas även, men de äro skäligen obetydliga. För vår del kunna vi endast peka på Vikdalen i Nacka socken och Grönvik i Bromma. Det sistnämnda ingår sedan 1934 i stadsdelen Högländet.



*Centralstationen i Stockholm. Ur Ny Illustrerad Tidning 1871.
Foto stadsmuseum.*

JÄRNVÄGARNA

Den 4 november 1862 kunde Carl XV åtföljd av de svenska och norska statsråden samt deputerade från Sveriges ständer och Norges storting inviga den från Södra station utgående västra stambanan över Hallsberg och Töreboda till Göteborg.

Åran av att mer än någon annan genom hängivet och målmedvetet arbete och med uppoffrande av enskild förmögenhet trots våldsamt motstånd hos både konservativa och liberala element ha väckt statsmakternas och allmänhetens intresse för järnvägsbyggnader tillkommer Adolf Eugène von Rosen.¹ På grund av upprepade långvariga vistelser i England, där han även bedrev tekniska studier, fick han en utpräglad anglofil inställning, och von Rosen kunde aldrig frigöra sig från föreställningen, att Sverige endast med engelsk hjälp i fråga om kapital och ingenjörskonst skulle kunna tillgodogöra sig en järnvägsrörelses fördelar. Hade olyckan riktigt varit framme — det var verkligt hotande, då järnvägsfrågan rullades upp på 1840-talet — skulle ett svenskt järnvägsnät byggts, ägts och drivits av utländska intressenter. Av de planerna blev lyckligtvis ej mera än »privilegium och

¹ A E v. Rosen (1797—1886), urspr. marinofficer, sedan disponent vid verkstad, chef för Nyköpings mässingsbruk och överste i Flottans mek. kår. Organiserade den nyblivna grekiska statens sjöförsvär. Han samverkade i England med John Ericson i arbete på propellerns förbättrande.



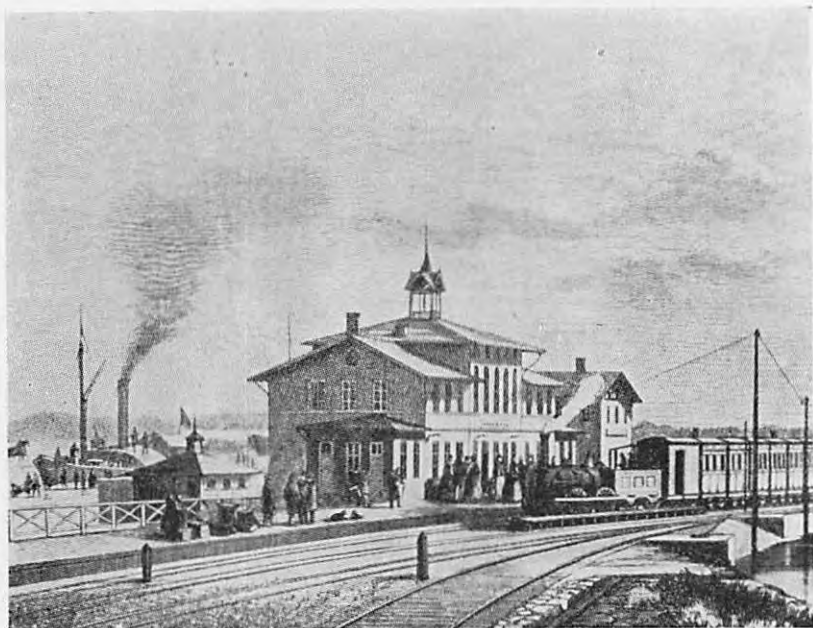
A E von Rosen. Detalj av den kända målningen av hans son i Nationalmuseum.

bolagsordning» för »Kungl. svenska och engelska aktiebolaget för järnvägen mellan Örebro och Hult», som utfärdades av Kungl. Maj:t år 1848. Denna sträcka kom aldrig till stånd, däremot efter många mödor en linje Örebro—Arboga (1857) — Köping (1867). Hult har aldrig fått järnvägsförbindelse.

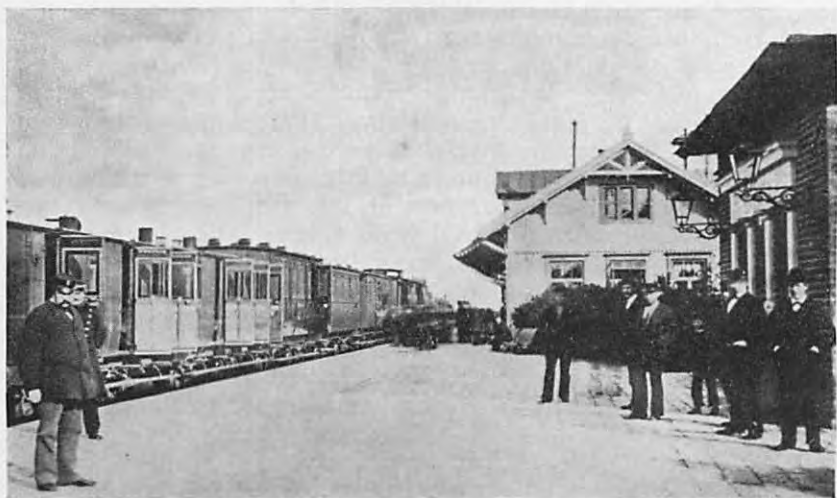
von Rosens mening med linjen var att därmed förbinda Vänern och Mälaren. I början betraktade man nämligen järnvägarna som supplement till vattenvägarna, där dessa ej lämpligen kunde med kanaler förenas. Det är av intresse att ihågkomma, att i den svenska ångbåtstrafikens tidigaste barndom år 1819 planerades en »Transport-Inrättning» mellan Stockholm och Örebro (eller Arboga) och mellan Göteborg och Kristinehamn; mellan dessa orter skulle passagerare och gods befordras landvägen med skjutsar.

Sakens utredning överlämnades på 1850-talet till en kommitté under ordförandeskap av chefen för topografiska kåren C F Akrell. I en 1946 utgiven skrift »Stockholms Spårvägsbolag 70 år» återgives vid sida 64 »Carl Akrels karta över Stockholm 1802». Det är samme Akrell, som nu 50 år senare vid några och sjuttio år erhöill det viktiga uppdraget. Den förändrade stavningen av den ovanligt dugande mannens familjenamn tillkom vid hans nobilisering.

Kommitténs förslag med av den utsedde chefen för Statens järnvägsbyggnader Nils Ericson (under arbetets gång friherre Ericson) föranledda ändringar, underställdes ständerna i en kungl. proposi-



*Töreboda järnvägsstation på 1860-talet. Bakom stationen
hjulångare på Göta kanal.*



*Hallsbergs järnvägsstation år 1876 med tidstypiskt järnvägståg bestående av
olika typer av personvagnar med sidodörrar.
Foto Statens Järnvägars Museum.*



Nils Ericson

tion av 28 november 1856. Hela längden av de i Ericsons nät upptagna statsbanorna uppgick till nära 154 mil med en anläggningskostnad av 115.700.000: — rdr rmt eller ungefär 750.000: — rdr pr mil. 1857 års riksdag fattade bl. a. sådana beslut, att Stockholm snart skulle erhålla sin första järnvägsförbindelse.

Ehuru Nils Ericson vunnit sin första berömmelse som kanalbyggare (Trollhätte kanal, Stockholms sluss m. m.), insåg han, att järnvägarna skulle vara självständiga företag. Hans kungatanke var ett stambanenät i statens hand. Han valde gärna sträckningar, där näringslivet förut i brist på kommunikationer ej kunnat utvecklas, men där han ansåg, att utvecklingsmöjligheter förelågo.

Redan vid en föregående riksdag hade ett mindre anslag beviljats för järnvägsbyggnader, och de första statsbanarbetena — på västra stambanan — hade påbörjats den 30 april 1855.

För arbetet erhöll Ericson fullmakter med så vidsträckt hand-

lingsfrihet, att ett motstycke i Sverige åtminstone under det nya statsskickets tid ej torde kunna påvisas. Vid sin avgång tillerkände ständerna honom en årlig pension på 15.000: — rdr., von Rosen hade tidigare beviljats en liknande förmån på 2.000 rdr banko.

Epokens andra framstående järnvägsbyggare Claës Adelsköld, som särskilt ägnade sig åt de enskilda banorna, berättar i sina memoarer följande om de två herrarna. von Rosen gjorde vid ett tillfälle hos Ericson en förfrågan, om von Rosen skulle kunna utföra något arbete vid de statliga järnvägsbyggena och erhöll följande svar: »Vid Statens järnvägsbyggnader finnes blott en lämplig plats för greven nämli- gens chefsposten, och den är redan upptagen».

Bland de ootaliga argumenten mot anläggandet av järnvägar är det många man lägger märke till, dock kanske i särskild mån följande: »Skola pigor och drängar åka på banorna, huru går det då med deras sysslor? Föröfrigt skulle man nog snart uppfinna ännu bättre transportmedel, t. ex. flygmaskiner, och då vore järnvägskostnaderna kastade i sjön». Så framsynt var man anno 1848.

Vid den följande framställningen om järnvägarna följes en kronologisk ordning grundad på tidpunkten för de olika trafikföretagens igångsättande.

VÄSTRA STAMBANAN (STAMBANELINJEN SÖDERUT)

Det har redan omnämnts, att västra stambanan hade invigts 1862. Delen Stockholm—Södertälje öppnades emellertid för trafik redan den 1 december 1860, sedan banarbeten pågått från 1858.

Ett par punkter på denna sträcka förtjäna att särskilt omnämnas nämligen banken över Årstaviken och skärningen vid Nyboda, bägge invid Liljeholmen.

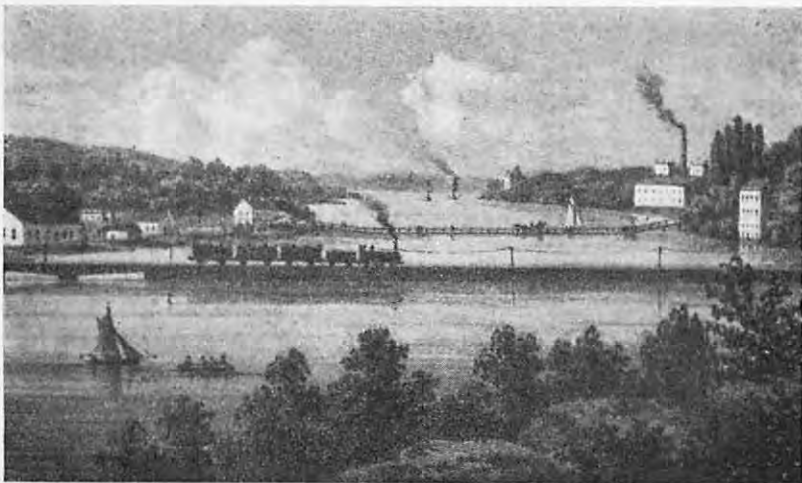
Banken var omkring 270 m lång, och höjden över medelvattenytan var endast 3 m, men den hade ett betydligt djup, enär den fasta botten var belägen 22 m under nämnda vattenyta. Det fordrades därför icke mindre än 115.100 kbm. fyllnadsämnen för bankens färdigställande. Arbetstiden var ett år och kostnaden 147.000: — kr. Denna bankbro ersattes i november 1929 med den nuvarande Årstabron.

Skärningen genom berget vid Nyboda var 535 m lång, och mitten upptogs av en 276 m lång tunnel. Den sammanlagda kubikmassan berg, som bortsprängdes, utgjorde 20.460 kbm.

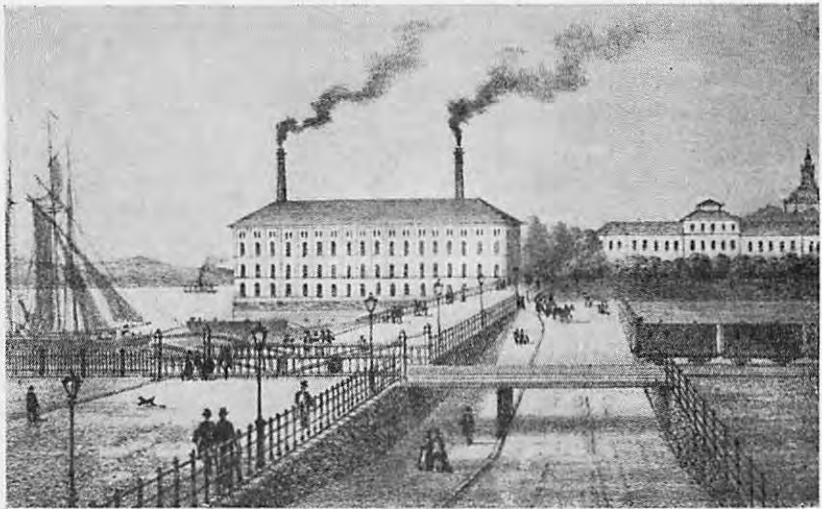
På grund av de specifika geografiska förhållandena i Stockholm hade man från början tänkt sig, att västra stambanan skulle erhålla sin slutpunkt på Södermalm, liksom att norra stambanan skulle få sin ändstation på Norr i grannskapet av Humlegården. Redan 1856 hade emellertid Nils Ericson påyrkat byggandet av en sammanbind-



Sprängning vid Liljeholmen. Ur Illustrerad Tidning 1858. Foto stadsmuseum.

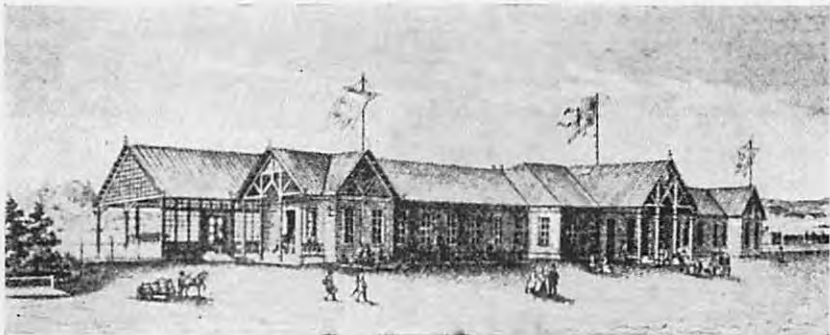


*Bankbron över Årstaviken vid Liljeholmen; bakom densamma gamla flottbron.
Foto stadsmuseum.*

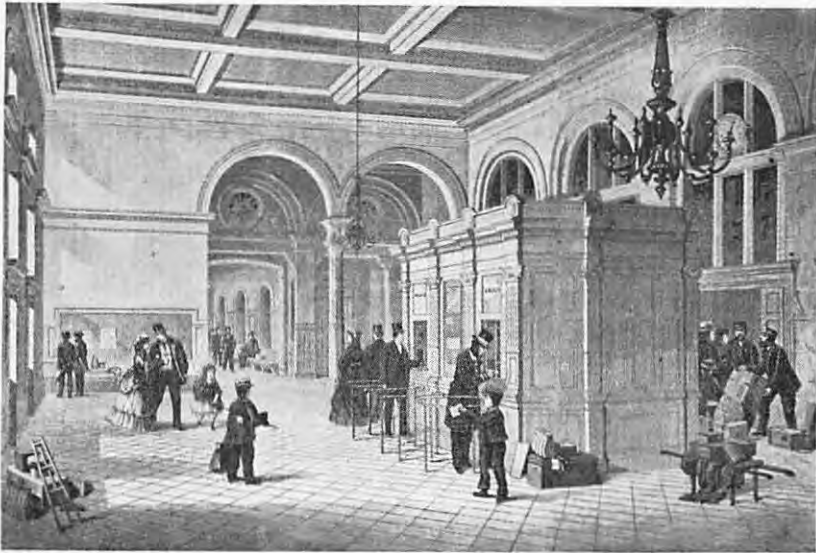


*Ett fridfullt »elände». »Sammanbindningsbanan» och infarten till Kungsholmen med den berömda Eldkvarnen till vänster och Serafimerlasarettet till höger.
Efter litografi från början av 1870-talet. Foto stadsmuseum.*

ningsbana. Från början var hans avsikt, att järnvägen skulle dragas från Hornstull till Mälaren mittför östligaste delen av Långholmen och därifrån över Heleneborg i en utsprängning i kanten av bergen vid Skinnarviken och vidare på en bank till västra sidan av Riddarholmskanalen. Snart nog bestämde man sig dock för en från Tanto utgående bana med tunnel under Södermalm. Arbetena med samman-



Södra station år 1860 — Stockholms första järnvägsstation — belägen på den utfyllda Fatburssjön. Foto Statens Järnvägars Museum.



*Centralstationen, stora vestibulen. Sannolikt från 1870-talet.
Foto stadsmuseum.*

bindningsbanan, som byggdes för dubbla spår, togo sin början i januari 1864, och den öppnades för trafik den 17 juli 1871. Kostnaden utgjorde 5.761.615:17 kr. Centralstationsbyggnaden daterar sig från 1872. Denna är till stor del förlagd på jordutfyllning i Klara sjö, och det erfordrades icke mindre än omkring 233.000 kbm för utfyllningen.

S. J:s första station i Stockholm förlades emellertid på Söder, där Fatburssjön för detta ändamål utfylldes. Stockholms stad upplät för stationsanläggningen och för järnvägens sträckning fram till Årstaviken kostnadsfritt den staden tillhöriga mark samt de gator och platser, som i övrigt erfordrades, och bidrog dessutom för anläggningen med 150.000:— kr.

År 1862 gingo i vardera riktningen Stockholm—Liljeholmen—Huddinge—Tumba två tåg dagligen. Restiden Stockholm—Tumba var 48 minuter och passagerareavgiften, som räknades per mil, utgjorde för de två milen dit en krona för 2:dra och 50 öre för 3:dje klass.

Efterhand ökades trafiken betydligt. Sålunda hade man 1876 till och från Tumba fyra, då det gällde Huddinge fem och Liljeholmen sex resemöjligheter dagligen. På sträckan Centralstation—Liljeholmen funnos hållplatser vid Riddarholmen med plattform under Riddarholmsbron, Stadsgården, Södra tunnelmynningen, »Södermalm»

och Jakobsberg. Persontrafik berörande dessa hållplatser förekom endast den tid av året, då sjötrafiken i Mälaren var stängd. Dessutom funnos lastplatser vid Stadsgården och Skeppsbron. Expeditionen för dessa fanns i huset Skeppsbron 34, där jämväl paket och ilgods mottogos, samt frakt för från utlandet ankommet tullpliktigt gods erlades.

För att tillmötesgå södermalmsborna anordnades även ett permanent »hållplatshus med plattform» i närheten av Tantolunden. Efter några år blev emellertid denna hållplats »såsom saknande all trafik» indragen.

Några tiduppgifter på när dessa hållplatser voro i bruk kunna icke lämnas. Man skulle vara böjd att förmoda, att de säsongbetonade hållplatserna försvunno samtidigt med tillkomsten av ångdrivna spårvagnar i Hornsgatan, dvs. år 1887. Dock synes hållplatsen vid Riddarholmen behållits betydligt längre.

Här nedan skall nu försök göras att följa järnvägsförbindelsernas inflytande på utvecklingen i de olika orterna.

BRÄNNKYRKA¹

För utvecklingen inom detta område spela spårvägarna en vida mera betydande roll än järnvägen. En allmän översikt sparas därför till framställningen rörande det förstnämnda trafikslaget. Här lämnas endast en redogörelse för de samhällen, som böra sättas i samband med stambanans tillkomst.

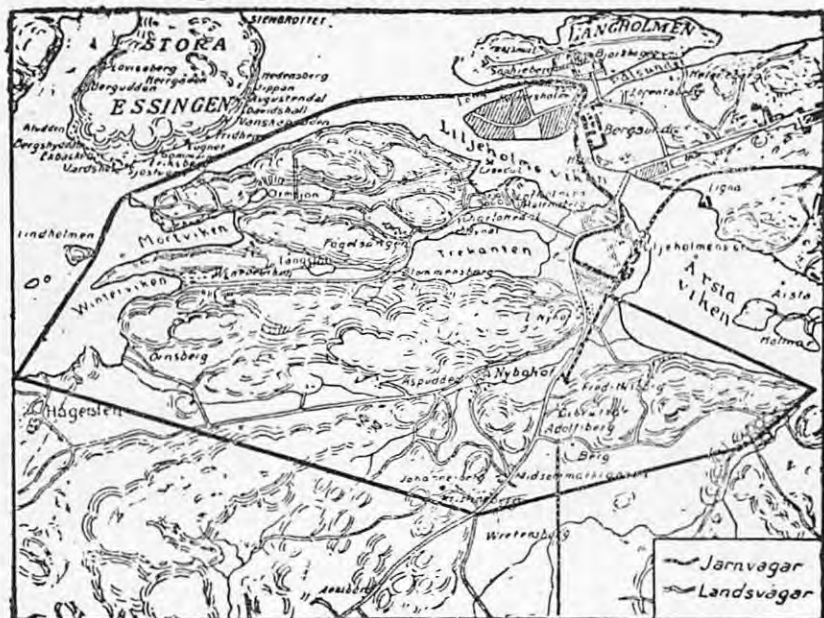
Vid tiden för inkorporeringen av Brännkyrka år 1913 hade *Liljeholmens municipalsamhälle* utvecklats till Stockholms dåvarande största och folkrikaste förtort. Järnvägsstationen daterar sig från banans tillkomst.

Avsöndrat från Årsta 1712 var det tidigt platsen för utgårdar och sommarställen. Av det här på 1500-talet belägna Horns tegelbruk kommer namnet Hornstull, förmodligen även Hornsgatan för att icke tala om Hornskroken. Redan före järnvägens tillkomst var Liljeholmen hemvist för industri, sålunda var det här Lars Johan Hierta 1838 först förlade den verksamhet, som alltjämt bär det välkända namnet Liljeholmens Stearinfabriks AB.

År 1898 blev platsen municipalsamhälle, vilket bestod av ett konglomerat av tätt bebyggda orter, varav de viktigaste voro Charlottenberg, Charlottendal, Ekensberg, Gröndal, Katrineberg, Reimersholm,

¹ Rörande Brännkyrka se även »Stockholm—Nynäs Järnväg» och »Spårvägarna».

Liljeholmens municipalsamhälle.



Liljeholmens municipalsamhälle efter bild i Stockholms Tidningen den 7 november 1899. Foto stadsmuseum.

Vinterviken och Årstadal. I samhället hade en storslagen industri vuxit fram, och bland industriföretag omnämnas här Reimersholms spritfabrik, Vintervikens dynamitfabrik, Ekensbergs varv och S. J:s verkstäder.

Befolkningsutveckling (Liljeholmen):

1860	1870	1880	1890	1905	1908	1911
345	300	999	1585	6970	8000(ca)	10.244

Järnvägsstationen vid Älvsjö tillkom först 1879. Enligt en uppgift skulle godsägaren Alfred Söderlund på Långbro gård — »Långbrokungen» — i slutet av 1890-talet här exploaterat ett område. År 1909 godkände Kungl. Maj:t två försäljningar från det lagerbielkeska fideikommisset Älvsjö, nämligen dels ett markområde vid stationen, inköpt av telegrafverket, dels ett längre bort beläget, inköpt av AB Hem på landet, för bildandet av *Älvsjö villastad*. År 1930 såldes den återstående delen av fideikommisset med undantag av corps-de-logi och omgivande park och omfattande 496 hektar till Stockholms stad för 700.000:— kr.



Liljeholmens dåvarande järnvägsstation. Bild från 1914. Foto stadsmuseum.

Befolkningsutveckling (Älvsjö stationssamhälle och villastad):

1898	1913
184	719

Uppkomsten av *Örby villastads municipalsamhälle* måste även sättas i samband med järnvägen. Tre mantal Örby säteri, en av de äldsta boplatserna inom Brännkyrka, såldes år 1897 av kaptenen J P C von Plomgren till godsägaren J E Lignell, ett namn som ofta skall förekomma i denna framställning, och E P Dahlheimer. Örby säteri omfattade på sin tid 960 tunnland inägor och 1780 tunnland skog och hagmark. De två köparna delade år 1898 egendomen sinsemellan. Lignell överlät sin andel på AB Örby, och Dahlheimers andel jämte slottet kom genom en mellanhand till grosshandlanden Herman Asch och bankiren Olof Aschberg, som år 1908 grundade AB Örby Förstad. Slottsbyggnaden och dess värdefulla inre råkade under denna tid ut för en upprörande vanvård.

Som resultat av dessa transaktioner uppkommo dels Örby villastad, där ett tomtköp gjordes redan år 1898, och 1187 tomter avstyckades, dels Örby Förstad med 2.313 tomter. Här skall en första avstyckning ägt rum 1910.

Samhället blev 1904 municipalsamhälle. Det angives då ha haft karaktär av en nybyggarkoloni med ganska primitiva boställen av



Långbro gård. Reveterat trähus av karolinsk typ, troligen härstammande från omkring år 1700.

typen tvåfamiljshus. Om man får tro en av en villaägareförening utgiven skrift, skola förhållandena ha varit högst miserabla; det omtalas t. ex. ett fall, där en person med fara att ömkligen omkomma fastnat i dyn på en av samhällets »vägar». Ett faktum synes vara, att Örby anseende en gång var så dåligt, att där bosatta undveko att omnämna samhället som sin hemvist.

Befolkningsutveckling (Örby municipalsamhälle):

1905	1909	1911
1.037	2.021	2.780

Långbro gård köptes år 1885 av godsägaren Alfred Söderlund som började exploteringen under namn av *Långbrodals villasamhälle*. En första bebyggelse omtalas från år 1899, och invånareantalet utgjorde 959 personer år 1910. Den senare tillkomna stadsdelen Långbrodal har försvunnit och uppdelats på stadsdelarna Älvsjö, Långsjö och Långbro.

Det tidigare namnet på *Långbro villasamhälle* var Linboda, vilket namn härledde sig från en då på platsen befintlig repslagarbana. En första tomtförsäljning ägde rum år 1908. Inom den nuvarande stadsdelen Långbro är Långbro sjukhus beläget, vilket område den förutnämnde Alfred Söderlund år 1902 sålde till staden. Det sålda området omfattade 24 hektar, och köpeskillingen utgjorde 56.165: — kr. eller 23 öre per kvadratmeter.

Långsjö var ursprungligen ett torp under Långbro gård, avsondrat från stamhemmanet år 1772. Tomtförsäljningen från *Långsjö villa-samhälle* började år 1906. Egendomen Långsjö gård hade då s. å. av godsägaren Fritz Wahlström försålts till godsägaren J E Lignell.

Isberga var det föregående namnet på *Herrängen*, även det en avsondring från Långbro gård. Egendomen såldes omkring sekelskiftet till godsägaren J E Lignell. En första exploatering ägde rum år 1905.

HUDDINGE

Huddinges historia under de senaste århundradena sönderfaller i tre till sin sociala struktur vitt skilda skeden. Den gamla bondetiden avlöses i början av 1600-talet av ett adelsvälde, som efter hand upplöses, sedan i slutet av 1700-talet stockholmsborgare börjat efterträda adelsmännen som egendomsherrar. Den tredje epoken, exploateringens, pågår alltjämt med sina ljusa och mörka sidor. Till de senare måste räknas den överdrivna spekulation i egendomar, som tidvis ägt rum. Det finnes exempel på gårdar, som på relativt kort tid bytt ägare 10-tals gånger. Redan på 1800-talet var dock omsättningen i egendomar betydande.

Omkring fyra årtionden hade otaliga järnvägståg passerat denna trakt utan att medföra någon större förändring. Från sekelskiftet vidtager en först måttlig sedan en intensiv folkökning huvudsakligen orsakad av utflyttning från Stockholm, där Huddinge manliga befolkning till övervägande del har anställning. Bebyggelsen, huvudsakligen villor, har från början fördelat sig tämligen glest och till betydande del efter järnvägen.

Pionjären bland de inflyttade lär ha varit ögonläkaren doktor Kjellman, som 1897 inom sedermera Fullersta municipalsamhälle uppförde en villa, år 1905 följd av folkskolläraren och klockaren Johan Malmén, som även idkade tomtförsäljning. Inom Huddinge municipalsamhälle skola den från Ryssland kommande ingenjören Elmér (1905) och fördelningsläkaren Emil Nilsson (1907) intaga enahanda ställning. Handlanden F V Stadig och byråingenjören Carl von Köhler med årtalen 1906 och 1909 nämnas inom Hörningsnäs municipalsamhälle som de första bebyggarna. Dessa uppgifter ha framkommit *under samtal* med i trakten bosatta och äro icke dokumentariskt styrkta.

Utvecklingen avsatte följande samhällsbildningar i form av municipalsamhällen:



Huddinge kyrka och prästgård på 1860-talet. Efter akvarell av
A T Gellerstedt.

Hörningsnäs villastad enligt Kungl. Maj:ts beslut	5/12	1914
Stuvsta	»	»
Huddinge	»	»
Fullersta	»	»
Segeltorp	»	»
Snättringe	»	»
	2/11	1928.

Anmärkning kan göras, att de efterföljande tomtsiffrorna äro några år gamla. Det har dock syntts bättre att anföra säkra siffror från en något äldre tidpunkt än mindre säkra från en senare.

Avstyckningar från hemmanet Stuvsta nr 3 även kallat Hörningsnäs bildade *Hörningsnäs villastads municipalsamhälle*.¹ År 1939 omfattade samhället 52 tomter, varav 46 voro bebyggda.

Inom *Stuvsta municipalsamhälle* skedde exploateringen till övervägande del av det 1910 bildade Stuvsta Fastighets AB. Undantag utgöra delar av Kynäs med ett 60-tal tomter samt det s. k. Lanthemsområdet med omkring 150 tomter samt småbruken inom Stensängen. Municipalsamhället omfattade hemmanen Stuvsta n:ris 1, 2 och 4,

¹ Stuvsta har av ålder omfattat fyra gårdar. Huru växlande ägarelistorna kunna vara framgår av, att bland Hörningsnäs ägare på 1800-talet förekomma följande yrken: lantbrukare, kopparslagarmästare, änka, brukskassör, garvare, vice häradshövding, grosshandlande.



Från Stuvsta dåvarande municipalsamhälle.

och tomtantalet utgjorde 1939, bortsett från småbruken inom Stensängen, omkring 2.450, därav omkring 1.425 bebyggda.

Förutom den del av Huddinge villastad, som ligger öster om stambanan, omfattade *Huddinge municipalsamhälle* även lägenheten Storängen samt vissa delar av lägenheten Mellansjö, allt förut tillhörande Fullersta säteri.¹ I samhället ingick dessutom avstyckningar från säteriet Flemingsberg, vilka äro benämnda Holmgård. Tomtantalet 1939 var omkring 375, bebyggda voro 325. Var för sig ha här två större och några mindre exploaterare upplåtit tomtmark. På sin tid voro lantbrukaren John Carlsson, Storängen, och direktör J Sande, Mellansjö, nämnda som stora markägare.

Redan innan *Fullersta municipalsamhälle* uppkommit, exploaterade AB Upplandshem inom området mark från Fullersta n:ris 1—4 och Stenstorp nr 1. Samhället omfattade förutom den del av Huddinge villastad, som ligger väster om stambanan, de delar av Huddinge egna hem, som ej ingingo i Snättringe municipalsamhälle. Därtill kommo vissa styckade områden av hemmanet Vistaberg samt delar av stamfastigheterna Fullersta och Vistaberg. Samhället självt ägde vissa delar av de sistnämnda. Fullersta omfattade 1939 omkring 875 tomter, varav 660 bebyggda.

¹ Styckningen av Fullersta, som före densamma omfattade 728 hektar, började under de första åren av 1900-talet, då häradshövding L Pripp inköpte den mark, som var belägen öster om järnvägen. Det övriga av egendomen övergick 1911 till AB Fullersta, vilket företag 1917 förvärvades av AB Svensk Jordförmedling. I detta företags dotterbolag, AB Upplandshem, uppgick Fullerstabolaget år 1920.

Sitt ursprung har *Segeltorps municipalsamhälle* av ett villasamhälle med samma namn. Redan tidigt på 1900-talet påbörjades exploateringen av Segeltorps gård (Jakobslund och Vreten), sedan den år 1900 inköpts av godsägaren J E Lignell. Därefter styckades och uppläts längre söderut marken till hemmanet Kråkvik samt avstyckade delar från hemmanen Smista och Juringe, alla — även Segeltorp — ursprungligen tillhörande Vårby säteri. Bland markexploatörer inom området märkas AB Billiga Tomter, grosshandlanden Herman Meeths och AB Smista-Juringe egna hem, och 1939 omfattade samhället omkring 845 tomter, varav 470 voro bebyggda.

Sitt namn erhöll *Snättringe municipalsamhälle* av den gård med samma namn, som 1873 avsåndrades från frälshemmanet Fullersta nr 1, och styckades omkring 1917. Exploatörerna skola ha varit arkitekten K A Georg Filén och fru Elisabeth Maexmontan. Samtidigt påbörjades exploateringen av här belägna delen av Huddinge egna hem liksom en del av Matineholm. Stuvsta Fastighets AB förvärvade på sin tid den inom samhället belägna delen av Tomtberga. Snättringe omfattade således den styckade gården Snättringe, vissa avsåndringar från Fullersta säteri, benämnda Huddinge egna hem, samt norra delen av kyrkoherdebostället Tomtbergas mark. 1939 omfattade samhället omkring 910 tomter och egnahemsplotter, bebyggda voro omkring 495.

Huddinge är synnerligen vidsträckt, arealen omfattar 14.353 hektar. Motsvarande siffra för grannkommunen Botkyrka är 9.225; det gamla Brännkyrka omfattade 8.375 hektar.

Med undantag för Segeltorp utgöra de övriga ovan nämnda fem municipalsamhällena från den 1 januari 1947 ett stormunicipium under namn av *Huddinge municipalsamhälle*.

Stockholms stads egendomsköp inom kommunen äro följande:

	Inköpsår	Inköpspris, kr.	Areal, hektar
Vårby	1931	600.000:—	1.020
Vårby	1944	60.000:—	1.4
Vårby	1945	85.000:—	1.8
Skärholmen	1945	500.000:—	110
Ågesta	1945	2.200.000:—	1.141

Befolkningsutveckling:

	1861	1900	1910	1920	1930	1940	1946
Huddinge socken	1701	1857	2574	4072	9932	14376	18165
Hörningsnäs v:stad m:e	—	—	—	263	309	245	235
Stuvsta	»	—	—	—	2802	4407	5070
Huddinge	»	—	—	—	787	1036	1153
Fullersta	»	—	—	—	1886	2301	2718
Segeltorp	»	—	—	—	1401	1553	2584
Snättringe	»	—	—	—	502	1172	1923

BOTKYRKA

Denna socken var alltjämt i slutet av 1800-talet en utpräglad herrgårdssocken; bondestammen hade efter hand decimerats. Från 1850-talet representeras denna samhällsklass, taget i gammal god svensk bemärkelse, av en enda medlem nämligen bonden på Lilla Nackdala.

Den förnämsta egendomen utmed järnvägen var Tullinge gård, som då innehades av bokförläggaren Frans Beijer. I sitt hem på gården såg han som sina gäster många personer, vilka voro att räkna bland det dätida Sveriges främsta kulturpersonligheter. Hägelby gård innehades sedan 1906 av L M Ericsson — presentation är säkerligen obehövlig — som där 10 år senare uppförde en slottsliknande byggnad. Vidare böra nämnas Hamra och Rikstens gårdar och Lindhofs häradshövdingboställe. Av dessa hade AB Separator förvärvat Hamra, som blev detta bolags försöks- och mönstergård.

Tillkomsten av Tumba station sammanfaller med järnvägens. Samtidigt därmed — således alldeles i början av 1860-talet — uppläto komministrarna i församlingen från sitt boställe tomter på arrende. Dessa ha sedermera förvärvats av bebyggarna i samband med att en del av boställets mark inom Tumba samhälle år 1910 förvärvades av ett fastighetsaktiebolag, som avstyckat hela området. Under de senaste åren har ett nytt område avsöndrats från komministerbostället, och där har uppstått »Tumba skog» med ett 70-tal tomter.



Vy av Tullinge.



Arbetarbostäder vid Tumba Pappersbruk.

År 1886 förvärfvade trädgårdsmästaren Petter Jönsson ett område från Hamra gård, beläget öster och sydost om Tumba station, vilket område bebyggdes de följande åren.

I början av 1900-talet köpte godsägaren J E Lignell ett par områden tillhöriga Hågelby gård, och under benämningen Tumba villastad skedde avstyckningar därifrån. Väster och söder om villastaden äro förtortssamhällena Broängen och Skäcklinge belägna, även dessa på sin tid ägda av Lignell och efter hans död överlätna på AB Billiga Tomter år 1908. Detta företag stiftades av L:s arvingar för fortsättande av hans vidsträckta verksamhet i Stockholms omgivningar.

Exploateringen av Tullinge gård började år 1905 under ledning av protokollsekreteraren Jakob Tegnér. Det då avsöndrade området delades på två områden Tullinge lanthem och Tullinge parkhem. Tegnér hade önskat att skapa en samhällsbildning av samma höga klass som Djursholm. I början av 1920-talet förvärfvades området av ingenjör Ragnar Claesson, som vid tomtförsäljningen tillämpat andra synpunkter. Stora delar av det vidsträckta Tullinge gård äro nu bebyggda. En stor del av gårdens mark förvärfvades år 1935 av AB Hem på landet, som därifrån försålt ett flertal tomter.

Söder om Tullinge station ligger »Hamra egna hem» med ett 100-tal tomter, vilket område avstyckats från Hamra gård. Samhället vid Riksbankens pappersbruk, som funnits i Tumba sedan 1750-talet, har omkring 350 invånare. Väster om Tullingesjön ligga AB Separators verkstäder även med samhällsbebyggelse.

Fastän utan sammanhang med järnvägen omnämnes, att Stockholms stad år 1899 för sitt vattenledningsverk inköpte det i Botkyrka belägna Norsborg om 350 hektar för en köpeskilling av 185.000: — kronor. Med senare förvärv uppgå Stockholms stads egendomar inom socknen till 530 hektar, varvid icke medräknats vad som av egendomskomplexet Sturehov med Nyckelby, Nibbla och Söderby är beläget inom Botkyrka.

Trakten kring Tumba station fick år 1905 en särskild administrativ ställning under namn av *Tumba municipalsamhälle*. Botkyrka ämnar nu genom en kommitté utreda möjligheten och lämpligheten av att hos Kungl. Maj:t ansöka om köpingsrättigheter för *hela* Botkyrka kommun.

Befolkningsutveckling:

	1861	1900	1905	1910	1920	1930	1940	1946
Botkyrka	1817	2159	—	3656	4459	5092	5403	6314
Tumba m:e	—	—	740	1045	973	1017	958	1062

SALEM

Även denna socken genomgick den särskilt för 1600-talet utmärkande och för denna del av landet vanliga sociala förändringen i sin ställning, genom att bondejord uppgick i större godscomplex. Intill sekelskiftet 1900 funnos dock alltså ett par verkliga bönder kvar inom densamma.

Egendomarna Rönninge och Uttringe utgjorde sedan 1700-talets senare del den mest kända possessionen i Salem. Ursprungligen var Rönninge ett torp under Uttringe men förändrades år 1662 av den dåvarande ägaren till säteri. Åren 1538—1622 tillhörde Uttringe Gustav Vasa och andra medlemmar av Vasaätten.

Under de första årtiondena åstadkom järnvägen ingen nämnvärd förändring i ortens förhållanden. Från 1899 visar kommunen en från Stockholm hänförlig betydande folkökning, sedan de nämnda egendomarna Rönninge och Uttringe övergått till ett exploateringsföretag, som under namnet Rönninge AB utövade sin verksamhet. Drivande kraft var därvid direktör Clas Löfgren, som från Sickla överflyttat till Rönninge.

Då Rönninge AB för ett 20-tal år sedan upphörde med sin verksamhet, innehades ett av detta bolag avsköndrat område av direktör I Lidholm, Nådhammar, och tomtförsäljning därifrån äger fortfarande rum genom hans arvingar.

Från egendomen Skårby, som 1907 förvärvades av Stockholms stad, såldes omkring 1900 ett 35-tal tomter av generalkonsul Axel Georgii.



Rönninge gård.

Från de även i stadens besittning varande egendomarna Säby och Fågelsta ha jämväl ett 15-tal tomter avyttrats.

Då Stockholms stads egendomsförvärv inom socknen redan berörts, skola, ehuru de icke stå i samband med järnvägstrafiken, några ord därom tilläggas. För vattenledningsverkets räkning gjorde staden redan år 1899 de första inköpen nämligen av Vällinge, Bergaholm, Fågelsta och Säby omfattande tillsammans 2.196 hektar och betingande en sammanlagd köpeskillning av 789.000:— kr. Senare ha t. o. m. 1918 andra egendomar eller delar av egendomar inköpts, så att sammanlagda arealen av stadens besittningar utgör 3.917 hektar och sammanlagda köpeskillningen 1.733.000:—. På grund av uppställningen av statistiken över »Stockholms stads lantegendomar utanför den äldre jurisdiktionsgränsen» äro emellertid dessa uppgifter icke fullt exakta. Från dem skola nämligen dels dragas siffrorna för Glasberga egendom i Östertälje och dels tilläggas siffrorna för den del av egendomskomplexet Sturehov med Nyckelby, Nibbla och Söderby, som är belägen inom Salems socken.

Genom Kungl. brev av den 29 januari 1915 tillkom *Rönninge municipalsamhälle*, vilken samhällsbildning alltså består.

Befolkningsutveckling:

	1861	1900	1910	1920	1930	1940	1946
Salem	926	1054	1962	2138	2140	2064	2264
Rönninge m:e	—	—	—	1059	1134	1223	1382

NORRA STAMBANAN

Vid 1862 års riksdag äskade Kungl. Maj:t anslag för påbörjandet av norra stambanan med en linje från Stockholm till Uppsala, för vilket ändamål medel även av ständerna — samtliga fyra stånden — beviljades. Beloppet utgjorde 4.672.000:— rdr. Beslutet är av intresse även därigenom, att den beslutande församlingen på Riddarholmen förkastade såväl det kungliga förslaget som utskottets men icke — friherre Nils Ericsons.

En första utstakning hade företagits redan 1847 av von Rosen och den engelske ingenjören sir John Rennie, de svenska järnvägsingenjörernas föregångare.



Snälltägslokomotiv för S.J. år 1862 levererat av Beyer, Peacock & Co., Manchester.

Om norra stambanan hade kämpats väldeliga. Planerna hade i början råkat in på villospår genom deras sammankoppling med västra stambanan, som den tiden ansågs skola framgå norr om Mälaren. Alla sletos om att draga banan till sin egen farstubro. Norrlänningarnas intressen ville man som vanligt icke låtsas om, de fingo veta, att deras av naturen givna handelsväg gick över Bottniska viken. En talare yttrade i riksdagen, »att icke tjänar det till något att lägga järnvägar över dessa berg och floder, upp- och utför höga backar och över stora dyrbara broar för att erhålla några lass smör och ripor». Nu skall förvisso »handelsvägen över Bottniska viken» icke underskattas, ty det är den vägen trävaror, cellulosa och järnmalm till ett värde av många milliarder kronor gått, och vilka utgöra till väsentlig del grunden och upphovet till det svenska välståndet.

Terrängen på sträckan Stockholm—Uppsala var jämförelsevis gynnsam för järnvägsanläggningen; vid övergången av Trunsta



S.J:s personvagn av 1856 års modell, II klass.

mosse i närheten av Knivsta station måste emellertid särskilda anordningar vidtagas för erhållande av säkert stöd för banvallen.

Byggandet av banan tog sin början den 1 december 1863, och datum för öppnandet var den 20 september 1866. Den ursprungliga rälsvikten var 32.35 kg/m. År 1876 hade man till och från Märsta, Rosersberg, Väsby, Rotebro och Järva två tåg dagligen.



S.J:s personvagn av 1884 års modell, III klass. Dessa vagnar hade plattformar och gaveldörrar men endast en sidodörr i vardera långsidan.



Hagalunds järnvägsstation vid 1900-talets början. Foto stadsmuseum.

SOLNA¹

Denna socken hade under 1600-talet fått sina samtliga hemman förvandlade till frälse säterier, varom alltjämt namn som Huvudsta, Alby och Frösunda erinra. Under 1700-talet kommo egendomarna allt oftare i händerna på personer ur ämbetsmänna- och borgarklasserna.

Ända fram till 1870-talet behöll Solna väsentligen sin karaktär av jordbrukskommun. En viss grad av industriell rörelse förefanns dock redan vid denna tid därigenom, att Stockholm hämtade från i Solna befintliga granitbrott en betydlig del av sitt behov av tuktad och otuktad byggnadssten.

De moderna kommunikationerna revolutionerade efterhand förhållandena fullständigt. År 1866 tillkom norra stambanan och 1876 Västeråsbanan. För första gången sedan deras tillkomst utsträcktes 1886 spårvägarna utanför den dåvarande stadsgränsen genom en linje från Norrtull till Haga södra grindar, den s. k. Kyrkogårdslinjen. Spårvägslinjen utsträcktes till Hagalund 1908, till Råsunda 1909 och till Sundbybergsgränsen 1910.

Östra delen utgörande omkring 60 % av Solna areal upptages av det staten tillhöriga s. k. Järvafältet. Detta område torde kunna betraktas som ett område för sig vid sidan av den vanliga kommunalförvaltningen och utvecklingen i övrigt.

Inom kommunen tillkommo en rad delvis kraftigt växande samhällsbyggnader, som efter hand erhöilo karaktären av municipal-

¹ Solna se även »Stockholm—Västerås—Bergslagen» (Nya Huvudsta och Lilla Alby) och »Spårvägarna» (Råsunda).



Båtsmanstorp i Hagalund. Foto stadsmuseum.

samhällen, nämligen Hagalund, Nya Huvudsta, Lilla Alby och Råsunda.

Denna utveckling resulterade i, att Solna kommun den 1 januari 1943 inträdde i de svenska städernas krets.

På Huvudsta gårds område pågå stadsplanearbeten för en bebyggelse, som beräknas ge plats åt 30 000 människor. Marken — omkring 212 hektar — äges av ett Stockholms Enskilda Bank närstående företag vid namn AB Valvet. I planerna ingå även en hamn vid Ulvsundasjön för Solna stads räkning.

På en del av Stora Frösunda mark föreligger stadsplan för höghusbebyggelse och industriområde.

Befolkningsutveckling:

	1866	1900	1910	1920	1930	1940	1946
Solna	1589	7654	15373	21855	21861	26935	35509
Hagalunds m:e	—	—	4635	5170	6946	8886	—
Nya Huvudsta m:e	—	—	3344	3337	3017	2390	—
Lilla Alby »	—	—	985	1044	1041	1086	—
Råsunda »	—	—	391	4385	4567	8586	—

På den plats, där sedermera *Hagalunds municipalsamhälle* framväxte, fanns 1890 endast ett gammalt båtsmanstorp tillhörande egendomen Stora Frösunda. Sagda år började den dåvarande ägaren kaptenen, sedermera översten Albert Amundson att försälja bygg-



Hagalund år 1904. Foto stadsmuseum.

nadstomter därifrån. Till grund för tomtstyckningen låg en av markägaren upprättad plan över samhället, men några byggnadsbestämmelser i egentlig mening funnos icke varav följde, att samhället erhöi en bebyggelse av synnerligen oenhetlig karaktär. Till en början uppfördes här egna hem, men snart nog överflyglades denna byggnadstyp av hyreshus. Dessa voro ofta i två våningar med en lägenhet på två rum och kök och en lägenhet på ett rum och kök i vardera våningen. Omkring sekelskiftet utgjorde hyran för dylika lägenheter 200—300: — kr. årligen.

Tomterna innehöllo i regel omkring 10.000 kvadratfot och försåldes till att börja med efter 10 öre pr kvadratfot. Vid köpet fordrades kontant 200: — kr.; resten fick anstå omkring 8 år med 5 % ränta.

År 1899 köpte S. J. i Hagalund mark för en vaktstuga, som användes som hållplats fr. o. m. 1900. Ett par år senare anlades ett sidospår för lastning. Detta utgjorde järnvägsförbindelsen till dess tunneln under Hagalund sprängdes. Den nuvarande järnvägsstationen tillkom 1910.

Då en fastighetsägareförening ej lyckades åstadkomma de förhållanden, som man ansåg önskvärda, vidtogos anstalter för bildandet

av ett municipalsamhälle. Sålunda tillkom från och med år 1900 *Nya Hagalunds municipalsamhälle* enligt ett kungl. brev av den 29 september 1899 (kompletterat av ett nytt kungl. brev av den 25 maj 1902). Under årens lopp uppväxte invid detta samhälle flera samhällsbildningar, vilka med avseende på bebyggandet, sanitära förhållanden och andra omständigheter ej kunde kontrolleras, varför municipalsamhället påyrkade deras inkorporering. Detta blev även fallet jämlikt kungl. brevet av den 8 april 1927, varigenom med Nya Hagalunds municipalsamhälle sammanslogos Västra Hagalund, Vasalund och Brahelund under namnet *Hagalunds municipalsamhälle*. All denna mark hade tidigare ingått i Stora Frösunda egendom.

Befolkningsutveckling (Hagalund): se ovan.

SOLENTUNA

Ännu i början av 1900-talet hade ej någon större förändring inträtt i ortens förhållanden, där befolkningen till övervägande del erhöll sin bärning inom jordbruket. På grund av den vackra naturen, riklig tillgång på dricksvatten och grus och sand i överflöd till anläggningar skulle emellertid Sollentuna visa sig lämpligt för bebyggelse i stor omfattning.



Edsbergs slott vid Edsvikens norra ände.

Rotebro järnvägsstation tillkom 1866, trafiken började den 20 september d. å.¹ Dessförinnan hade på 1850-talet en hjulångare över Edsviken uppehållit en direkt förbindelse med Stockholm. År 1862 gick ångaren Edsviken dagligen från Gustav III:s staty till Lidingöbro, Stocksund, Ulriksdal, Nora och Edsberg. Biljettpriset till sistnämnda plats var 50 öre. Dessa kommunikationer hade redan under 1800-talet medfört en början till avveckling av det rådande storgodsdomet inom socknen. Från Edsbergs säteri avyttrades nämligen torplägenheter till s. k. ståndspersoner och ämbetsmän, som så småningom bosatte sig där och uppförde förnämliga bostäder och även intresserade sig för jordbruket.

Industrin gör sitt intåg 1895, då Stockholms norra jästfabrik anlades i trakten av Sollentunaholm nära Rotebro och medförde en bosättning av omkring 150 personer. År 1946 hade jästfabriken en stadsplan under arbete för en omfattande bebyggelse invid Rotebro station.

År 1906 styckades egendomar i Viby och Kista vid Norrviken. Exploateringen skedde genom det 1906 stiftade AB Norrvikens Villastad med avsikt att skapa villatomter och mindre gårdar (småbruk). Bolagets första styrelse utgjordes av justitieombudsman B Hasselroth, auditor B von Hedenberg och godsägaren Ragnar Liljeröth. Åren 1909—37 var Olof Schaffer bolagets direktör. Ett samhälle med med namnet Norrviken bildades, och enligt Kungl. Maj:ts beslut av den 13 december 1929 tillkom *Norrvikens municipalsamhälle* grupperat kring järnvägsstationen med detta namn. I närheten av Rotebro station bildades år 1907 från Gillberga egendom *Gillbo samhälle*. I och med dessa företag inleddes den senare stora utvecklingen, som väsentligen är att tillskriva inflyttning från Stockholm av personer, som i stor utsträckning där hava anställning.

Strax väster om Norrvikens samhälle uppstod *Viby villastad*. I socknens västligaste del uppkom från Viby egendom *Kallhälls villastad*, bebott huvudsakligen av arbetare från Bolinders närbelägna verkstad och gjuteri i Järfälla socken, vilken rörelse började 1909.

Den första uppkomsten till Tureberg daterar sig från 1905.² Samma år anlades Skånska Cementgjuteriets filial därstädes. År 1910 köpte ingenjören Lennart Palme 60 tunnland mitt för Turebergs nuvarande järnvägsstation, och här växte *Turebergs villastad* upp. Vändpunkten

¹ Rotebro var enda järnvägsstation till år 1900. Numera har Sollentuna fem stationer nämligen Helenelund, Tureberg, Häggvik, Norrviken och Rotebro.

² Tureberg har sitt namn efter lantmarskalken och överståthållaren Thure Gustaf Rudbeck (1714—1786), som 1757 köpte Edsberg. Det var ursprungligen en utgård till byn Bagare. Från 1840-talet användes namnet i offentliga skrivelser.



*Tureberg:
Skansen-romantik,
tradition, nutid.*

i Turebergs utveckling kom våren 1918, då AB Upplandshem — från 1933 Turebergs Fastighets AB och ett dotterföretag till AB Svensk Jordförmedling — inköpte aktierna i Edsbergs Fastighets AB, dvs. det familjebolag, som innehade Edsbergs gods. Själva Edsbergs huvudgård övertogs av en medlem av familjen Rudbeck.

Avsikten med Upplandshems verksamhet var att envar skulle för överkomligt pris kunna skaffa sig ett eget hem på fri och egen grund. Sommaren 1918 såldes ett stort område vid Hersby till Koloniträdgårdarnas Förlags AB, som här startade en trädgårdsstad med kolonistugor och täppor. År 1922 fick södra Tureberg egen järnvägsstation vid Helenelund. Inom det stora parkreservatet vid stranden av Edsviken började 1923 en tomtförsäljning. Området erhöll namnet *Edsvikens villastad*.



Från Edsvikens villastad.

I sydväst nära Helenelund började omkring 1925 Olsson & Rosenlunds AB exploatera ett område, som fick benämningen *Eriksbergs villastad*. Åt edsvikssidan gränsar södra Tureberg mot en egendom *Hedvigsdal*, där likaledes samma företag åren 1932—39 skapat en anläggning, som väl ansluter sig till Edsvikens villastad. Olsson & Rosenlunds AB har nu stadsplan färdig för Rotsunda vid Rotebro, där man planerar hyreshus och villabebyggelse.

Öster om Norrviken och Edsviken har bl. a. i Tunberget, Landsnora och Sjöberg tomtförsäljning och bebyggelse ägt rum på ett flertal platser, vilket även gäller andra ställen inom kommunen; en mera detaljerad redogörelse är icke möjlig inom en begränsad ram.

Den 1 januari 1944 erhöll Sollentuna kommun med Norrvikens municipalsamhälle köpingsrättigheter och är nu vad invånarantalet beträffar — 16.000 — landets största köping.

Under det gångna året (1946) har köpingen förvärvat Edsbergs ägor samt Bergendals egendom, där man planerat för bostäder, i första hand av villatyp. Däremot blir det 1945 inköpta Skälby ett hyreshusområde. För exploateringen av det sistnämnda området har

kommunalfullmäktige i augusti 1947 beslutat upptaga ett tillfälligt lån av 4.5 milj. kr.

Befolkningsutveckling:

	1866	1900	1910	1920	1930	1939	1940	1946
Sollentuna	1005	1290	2269	3933	9221	—	13485	16322
Norrvikens m:e Tureberg med Hedvigsdal	—	—	—	—	712	—	985	—
	—	—	—	—	—	8579	—	—

ED

Denna kommun medtages endast med tvekan i föreliggande framställning, ehuru den brukar räknas till Stor-Stockholm. Någon inflyttning från Stockholm äger rum, men tillskottet i befolkningsantalet är större från landskommuner än från städer inklusive Stockholm.

Från 1920 daterar sig *Runby villasamhälle*, som har omkring 500 invånare. De här boende ha till väsentlig del anställning i Hammarby. En del ungdomar söka sig dock till Stockholm.

Eds kommun lär på 100 år icke haft en besutten bonde, marken är fördelad på ett antal gods.

Befolkningsutveckling (Ed):

1866	1900	1910	1920	1930	1940	1946
795	837	842	1009	1314	1477	1537

FRESTA

Inom denna kommun bildades år 1910 *Bollstanäs egnahemssamhälle*, och befolkningsutvecklingen koncentrerar sig till detta.

En stor dock icke övervägande del av befolkningen har sin verksamhet i Stockholm, för andra är Väsby i Hammarby arbetsplats. Järnvägsstation är Rotebro, S. J:s busslinje från Bollstanäs förmedlar trafiken. Den 1 januari 1946 hade egnahemssamhället 541 invånare. Trädgårdsmästareyrket har en betydande omfattning såväl i Bollstanäs som i kommunen i övrigt.

I Fresta finnas alltså ett 15-tal ostyckade hemman.

Befolkningsutveckling (Fresta):

1900	1910	1920	1930	1940	1946
419	524	699	1045	1101	1211

HAMMARBY

Redan från början erhöll denna socken en station vid Väsby, där trafiken tog sin början den 20 september 1866.

De första årtiondena visa icke någon nämnvärd förändring i kommunens förhållanden, som kännetecknas av en blandning av gods samt större och mindre gårdar.

Sedan *Väsby villastad* år 1905 bildats, vidtager en betydande folkökning, som väsentligen är att tillskriva detta samhälle. Det gäller en samhällsbildning, som till avsevärd del måste sägas vara oberoende av Stockholm. Invånareantalet utgör omkring 1.500 personer.

Industrien fick tidigt fotfäste. Brukspatron Anton Tamm började här åren 1903—04 under namn av Väsby Verkstäder en verksamhet, som senare erhöll formen av aktiefbolag. Denna anläggning överläts sannolikt 1918 på Finspongs Metallverks AB. Från 1922 låg driften någon tid nere men återupptogs 1928. AB Svenska Metallverken övertog rörelsen vid årsskiftet 1943 och sysselsätter nu omkring 120 tjänstemän och omkring 400 arbetare. Ett antal andra industrier finnas här även, men ytterligare skall endast omnämnas den betydande rörelse, som AB Optimus sedan 1907 bedriver med omkring 300 anställda arbetare.

De inom samhället verksamma bo icke alla inom Hammarby utan även i angränsande kommuner. Vidare ha f. n. omkring 500 personer av invånarna i Hammarby anställning i Stockholm. I ett annat av-



Parti från Väsby.

seende framträder ock ett beroende av huvudstaden: omkring ett 100-tal studerande erhålla där sin utbildning.

Befolkningsutveckling (Hammarby):

1866	1900	1910	1920	1930	1940	1946
522	720	1343	2004	1897	2181	2600

STOCKHOLM—VÄSTERÅS—BERGSLAGEN

(S.W.B.)

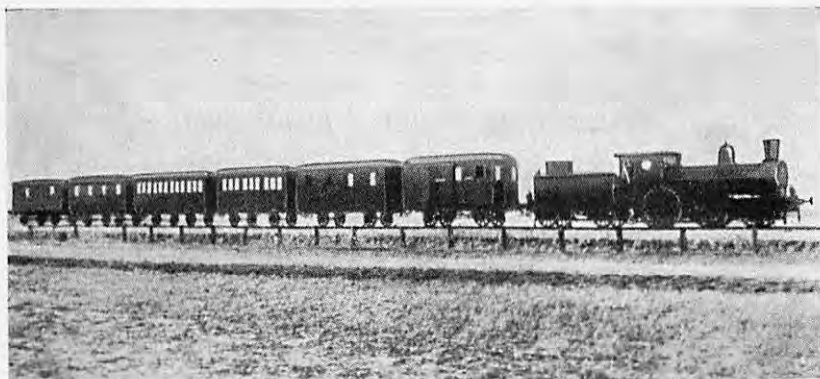
Den sträckning, som västra stambanan — linjen söderut från Stockholm — erhöll, betydde en allvarlig besvikelse för dem i Stockholm, som hade förbindelser med Bergslagen, och för befolkningen därstädes.

Redan von Rosen upptog i ett av sina förslag en järnväg från Stockholm i en omväg norr om Mälaren till Örebro och Göteborg. Den tidigare omnämnda kommittén under Akrells ledning delade i huvudsak denna uppfattning. Västra stambanan skulle utgå från Nybrohamnen i Stockholm över Almarestaket till Västerås etc. Nils Ericsons inflytande avgjorde emellertid saken: hans förslag rörande västra stambanans sträckning söder om Mälaren blev antaget till utförande.

Tanken att få en stambana genom södra Västmanland släpptes dock icke, man ivrade nu för att få norra stambanan från Stockholm lagd den vägen. Olika personer sökte påvisa fördelen av en linje från Tureberg till Sevalla nära Tillberga över Sala till Storvik på Gävle-Dala järnväg. Även härvidlag gjorde sig dock Ericsons dominans gällande, sträckningen blev via Uppsala över Sala och Krylbo.

Således återstod endast att söka intressera det enskilda kapitalet för ändamålet. Ledande män inom Stockholm såsom överståthållaren G Bildt och justitierådet A Lindhagen började arbeta för en järnväg mellan Stockholm och Köping med grenbana till Ängelsberg, och den 28 januari 1871 konstituerades Stockholm—Västerås—Bergslagens Järnvägs AB. Detta bolag kunde dock icke fullfölja järnvägsplanerna och efter flera fruktlösa försök att anskaffa ytterligare behövliga medel bildades därför den 28 oktober 1875 Stockholm—Västerås—Bergslagens Trafik AB, som övertog järnvägsbolagets förbindelser. Slutligen konstituerades den 27 april 1897 Stockholm—Västerås—Bergslagens Nya AB, som i sig upptog såväl det gamla järnvägsbolaget som trafikbolaget.

På sin tid hade man sökt erhålla ett statslån på 5 milj. kronor, vilket emellertid avslogs av 1871 års riksdag. Beloppet erhöles emellertid genom ett obligationslån med borgen av Stockholms stad.



Snälltåg på linjen Stockholm—Köping i slutet av 1870-talet.

Den 15 december 1876 kunde linjen Stockholm-Köping öppnas för allmän trafik. Den 1 juli 1945 var Västeråsbanans saga all, ty den dagen öppnade S. J. sina armar och slöt S. W. B. till sitt landsfaderliga hjärta.

Om Västeråsbanan vore mycket av intresse att tillägga, men det mesta skulle komma att röra sig om förhållanden i Bergslagen och således främmande för denna framställning.

Genom resolution av den 22 oktober 1886 erhöll Stockholms stad Kungl. Maj:ts tillstånd till en järnväg från Spånga station vid Västeråsbanan till Hässelby och därifrån till Lövsta i Järfälla socken.

Banan byggdes 1889 till en längd av 7,3 km och öppnades för trafik den 28 oktober 1889 samt trafikerades av S. W. B.

Genom resolutioner av 19 april och 8 november 1912 beviljade Kungl. Maj:t Stockholms stad tillstånd att anlägga en järnväg från Sundbybergs norra hållplats till Ranhammar i Bromma socken med stickspår från Ranhammar till Norrby egendom och att förlänga detta stickspår till Ulvsundasjön.

Den 3,4 km långa banan öppnades den 1 oktober 1915 för trafik och trafikerades även den av S. W. B.

Redan vid tiden för denna koncessions beviljande höjdes röster för, att linjen skulle utsträckas över Lillsjönäs till den planerade spårvägslinjen i Alvik. Härav blev intet lika litet som planen år 1918 att utsträcka spårvägen från Ulvsunda till järnvägens ändpunkt.

SOLNA¹

Inom det område, där *Lilla Alby municipalsamhälle* senare framväxte, började omkring 1880 avsöndringar att verkställas på ett från Stora Alby egendom avstyckat område. Till grund för avstyckningen lades en över hela området uppgjord styckningsplan. Municipalsamhället bildades 1907.

Större delen av området är numera bebyggt med 3 å 4 våningars hyreshus invid trafikleden närmast Sundbyberg men i övrigt med ett 50-tal fristående en- eller flerfamiljshus. Utefter stranden mot Bällstaviken ha anlagts en del industrier.

Befolkningsutveckling (Lilla Alby):

1910	1920	1930	1940
985	1044	1041	1086

År 1898 började från Huvudsta och Stora Alby egendomar tomter avsöndras och bebyggas invid en hållplats på Västeråsbanan, som redan den 1 oktober 1880 öppnats för trafik. Bebyggandet utvecklades därhän, att år 1904 *Nya Huvudsta municipalsamhälle* tillkom. Samhället var till areal det minsta av municipalsamhällena inom den dåvarande socknen, och något över 100 bostadsfastigheter av varierande storlek från villor till hyreshus om 3 å 4 våningars höjd uppfördes. Huvudsta har liksom Hagalund ett mycket oenhetligt utseende med stora och små hus blandade om varandra.

Befolkningsutveckling (Nya Huvudsta):

1910	1920	1930	1940
3344	3337	3017	2390

BROMMA²

För utvecklingen i Bromma har järnvägen endast haft en periferisk betydelse; här ha spårvägarna spelat sin utomordentliga roll. En allmän översikt sparas därför till avsnittet rörande dessa. Den viktigaste genom järnvägen uppkomna samhällsbildningen nämligen Sundbyberg avskildes dessutom snart nog från Bromma socken och blev en självständig kommun.

Namnet *Sundbyberg* härleder sig från Sundby gård, vars historia kan följas till 1337. År 1775 får den dåvarande ägaren den i Bromma historia bekante assessor Zacharias Strandberg namnet Sundbyberg

¹ Rörande Solna se vidare »Norra stambanan» (huvudartikeln angående Solna) och »Spårvägarna» (om Råsunda).

² Rörande Bromma se även avsnittet om Spårvägarna.



Patron A P Lofstrom i stadsparken i Sundbyberg. Foto Börje Gallén.

infört i jordeboken. Patron Anders Petter Lofstrom är år 1862 Sundbybergs ägare, och det är denne man, som rätteligen bör betraktas som samhällets grundläggare.

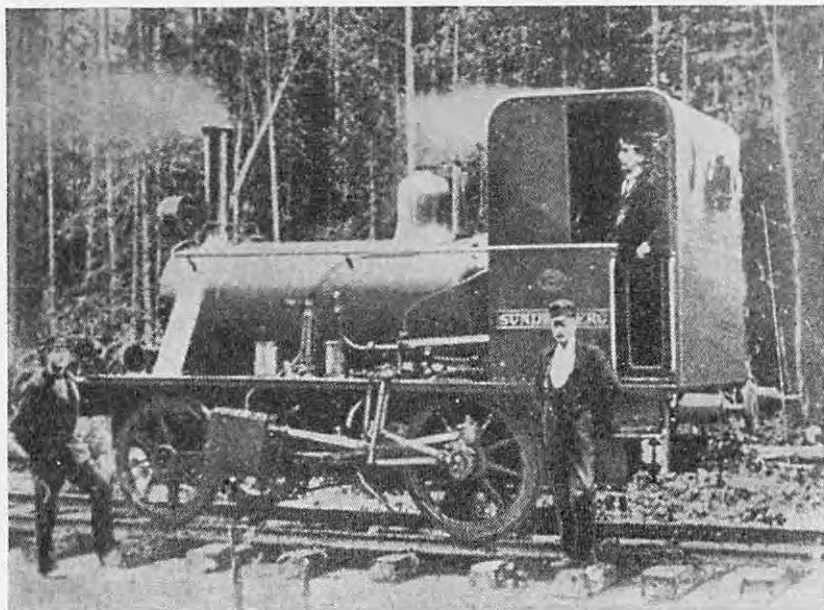
Järnvägsstationen i Sundbyberg öppnades för trafik den 15 december 1876, samma dag som driften vid Västeråsbanan tog sin början. Annonser om tomtförsäljning från Sundbybergs gård voro redan införda i tidningarna sommaren 1877, och det uppgives, att Lofstrom redan före november samma år försålt tomter därifrån. Tomterna skola ha omfattat omkring 10.000 kvadratfot och betingat ett pris av 10 öre pr kvadratfot. En av patron L anlagd ångsåg tillhandahöll



*Sundbyberg enligt bild i Ny Illustrerad Tidning år 1885.
Foto stadsmuseum.*

virke på platsen, och han förklarade sig villig att uppföra färdiga bostäder till ett pris av 600: — kronor pr eldstad. Vid tomtförsäljningen betjänade sig Lövström för någon tid av ingenjören Charles John Smith (tidigare Andersson), en person med ett växlande förflutet. I skrifter, även i en av kommunen utgiven, har denne Smith betecknats som Sundbybergs grundläggare. Denna uppgift kan ej gärna vara riktig. Däremot var S tydligen en skicklig propagandaman, som visste att intressera pressen för förortsbebyggelsen i Sundbyberg.

Med järnvägsbolaget hade man rätt invecklade underhandlingar för att få igång den lokaltrafik, som man ansåg behövlig. År 1879 nödgades sålunda patron Lövström och ägaren av Lilla Alby, Humble, överlämna med full äganderätt till S. W. B. ett lokomotiv, som erhöll namnet »Sundbyberg» och värderat till 15.000: — kr. för att ett visst antal lokaltåg skulle insättas från Stockholm. Det var i samband med den historien Nya Huvudsta fick anhalt. Då senare bestämdes, att snälltågen skulle stanna i Sundbyberg endast för upptagande av resande i riktning från Stockholm och avlämnande i motsatt riktning, så behagade detta icke sundbybergsborna. Man lät därför en person på månadsbiljett medfölja varje snälltåg från Sundbyberg



*Lokomotivet »Sundbyberg», som man nödgades donera till S.W.B. för
erhållande av tillfredsställande tågförbindelser. Bild från 1880.*

till Spånga station. Sedan kunde man begagna sig av snälltågen från Stockholm, då plattformsspärr ej fanns vid Centralstationen. Månadsbiljetten Stockholm—Sundbyberg kostade i början 4: — kr.

I Bromma började man emellertid betrakta de tilltagsna sundbybergarna med en viss skepticism. Det gällde förmodligen oro för ökad fattigvårdstunga, och hos kommunalstämman väcktes förslag om Sundbybergs skiljande från kommunen. Till Kungl. Maj:t ingavs år 1885 framställning om köpingsrättigheter för Sundbyberg, men först den 1 oktober 1886 är det kungabrev daterat, som gav samhället sådana rättigheter fr. o. m. 1888.

Det var under små förhållanden, man den första tiden fick röra sig. År 1888 hade man exempelvis anställt en barnmorska, och hennes enda lön var 3: — kr. för varje förlossning, som köpingen i nödfall skulle betala. Då den samhällsnyttiga damen 13 gånger utövat sitt kall utan ersättning, ingav hon till köpingen en räkning på 39: — kr. Beloppet betalades visserligen men först efter en grundlig debatt hos kommunalstämman varvid betonades, att beslutet ej skulle vara prejudicerande. Ett annat litet exempel: år 1890 antog kommunalstämman ett anbud av slaktaren Pettersson att betala

25: — kr. per år, för att han skulle få tillgodogöra sig på *köpingens gator* växande gräs.

Bland företag i detta utpräglade industrisamhälle torde de mest bekanta vara Max Sieverts Fabriks AB, vars tillverkning går tillbaka till år 1888, och Chokladfabriks AB Marabou, som bildades 1916.

Att bedöma graden av Sundbybergs oberoende i förhållande till Stockholm är en vansklig sak. Att många, som ha sitt arbete i Sundbyberg, äro bosatta i Stockholm är visst, liksom att icke få sundbybergsbor ha sin verksamhet hos sin stora granne. Riktigt torde vara att säga, att Sundbyberg i avsevärd omfattning intager en ekonomiskt självständig ställning.



*Mariehälls gård med Sundbyberg i bakgrunden. Bild tagen den 11/2 1947.
Foto Börje Gallén.*

Emellertid är staden nu till väsentlig del fullbyggd utom ett österut beläget skogbeklätt höjdparti. Plats för ytterligare egnahemsbebyggelse eller industri synes icke föreligga. Nästan överallt äro omgivningarna tätbebyggelser tillhörande andra kommuner: i söder skiljer en gata från Lilla Alby i Solna stad, på andra sidan den smala Bällstaån befinner sig Mariehäll i Bromma-Stockholm, och slutligen i norr utgör även där en gata gränsen till Duvbo ej obetydliga municipalsamhälle i Spånga socken.

I ecklesiastiskt avseende var Sundbyberg förenat med moderkommunen till 1909, då det blev fullständigt självständig kommun. Stadsrättigheter erhöll Sundbyberg fr. o. m. den 1 januari 1927.

Befolkningsutveckling (Sundbyberg):

1885	1888	1900	1910	1920	1950	1940	1946
909	1135	2108	4649	6920	8471	10992	16456

I nordöstra delen av Bromma i närmaste grannskap till Sundbyberg medförde en agglomeration av befolkningen en särskild administrativ ställning för en samhällsbildning, som genom kungl. brev av den 6 november 1908 blev *Mariehälls municipalsamhälle*. Området innefattade ett mantal Bällsta nr 1 eller Mariehäll och 1/4 mantal Kratsboda nr 1. Samhällsbildningen uppkom genom avstyckningar dels från Mariehälls gård i början av 1890-talet, dels åren 1905—08 från Bällsta gård, varav blev Bällsta villastad. Den senare avstyckningen verkställdes av fru Signe Neiglick, dotter till den godsägare Hedenberg, som på sin tid var Bällsta gårds ägare.

Befolkningsutveckling (Mariehäll):

1909	1912	1914
1451	1375	1521

SPÅNGA

Denna gamla bygd genomgick på 1600-talet likaledes en förändring i sin sociala struktur därigenom, att bondejord uppgick i säterier och storgods. Den självständiga bondestammen utplånades dock icke fullständigt, en sådan fanns kvar ända till dess staten genom stora markinköp bildade det s. k. Järvafältet. Bondesläkterna levde delvis kvar på sina hemman. Så var t. ex. fallet med en gård i Akalla by, som av samma släkt ägdes och brukades från 1600-talet eller ännu längre tillbaka, och där den alltjämt kvarblivit ehuru nu som arrendator under staten. Vi avse häradsdomaren Carl Axel Jansson och hans son Sigfrid Jansson.

Det torde ej vara överdrivet att säga, att Spånga råkat in i en ohållbar situation. Staten innehar, ingående i Järvafältet, 60 % av



Storgården i Akalla. Foto Lars Wickström.

socknens areal. Genom köp av Hässelby gård, Räcksta med underlydande och 1/4 mantal Flysta 1⁵ m. m. äger Stockholms stad 26 % av socknens område. Sydväst om kronans mark är den egentliga bebyggelsen samlad kring järnvägen Stockholm—Västerås, där omkring 90 % av socknens invånare äro bosatta, dvs. cirka 13.000 personer. Här äro belägna municipalsamhällena Duvbo, Bromsten, Flysta och Solhem samt några andra tätorter såsom Nälsta med Vinsta, Sundby, Lilla Ursvik och Råstahem. De stora områden, som staden äger, upptaga större delen av den mark, vilken återstår för exploatering för bostäder och industri.

Norra stambanan skär socknens östligaste del men utan station inom socknen. Vid Västeråsbanans tillkomst 1876 tillkom Spånga station, som öppnades för trafik den 15 december d. å., senare inrättades hållplatser vid Solvalla och Bromsten. Som tidigare omtalats går en bibana från Spånga station till Hässelby villastads köping med station därstädes och vidare genom köpingen till Lövsta i Järfälla socken.

År 1945 beräknades 3.050 personer ha anställning i Stockholm, vilket anses motsvara över 50 % av den i yrken verksamma befolk-



Vy av Hässelby köping år 1932. Publiceras med tillstånd av Försvarsstaben.
Foto stadsmuseum.

ningen. Ett betydligt antal av de övriga ha arbete i Sundbyberg.

Spånga och Hässelby villastads köpings inkorporering med Stockholm är nu aktuell. Efter gemensam framställning från de tre kommunernas sida om införlivning beslöt Kammarkollegium den 30 januari 1945 att verkställa utredning, vilken uppdrogs åt f. generaldirektören L Berglöf. I skrivelse av 29 maj 1946 till Kammarkollegium föreslår utredningsmannen, att Kungl. Maj:t måtte förordna om inkorporering från den 1 januari 1948.

Den 18 juli 1947 kom Kungl. Maj:ts beslut i frågan. Kungl. Maj:t ansåg, att övervägande skäl talade för inkorporeringen men fann, att andra föreliggande frågor rörande Spånga böra avgöras samtidigt. Det uppdrogs därför åt Kammarkollegium att utreda förslagen att överflytta delar av Spånga socken till Solna och Sundbybergs städer och Sollentuna köping och inkomma med förslag i saken i god tid före den 1 april 1948.

Från Spånga har en samhällsbildning utbrutits nämligen *Hässelby villastads köping*. De första bebyggarna här voro några renhållningsarbetare, som omkring sekelskiftet vid gränsen mot Lövsta på mark tillhörande det bondeska Hässelby gård arrenderade några områden. År 1900 köpte trädgårdsmästaren, sedermera häradsdomaren Karl Larsson en tomt från denna gård.

Samtidigt etablerade den greve Bonde, som var den dåtida ägaren, en större tomtförsäljning från Hässelby gård. Därvid lät han sig representeras av stationsföreståndaren Carl Lindau, vilken lyckades intressera ett större antal personer att här anlägga handelsträdgårdar. För dessa företag var då den stora tillgången av hästspilling i Stockholm en betydelsefull faktor, det kom hela tåg med detta gödningsämne över Spånga station. Den första handelsträdgården daterar sig från år 1900.



Bild från 1903 av roteman Carl Alm, då han sommartid bodde på »Duvslaget» i Duvbo ovanför Lötsjön.

Enligt ett kungl. brev av den 7 mars 1913 blev Hässelby municipalsamhälle fr. o. m. den 1 januari 1914 och genom Kungl. Maj:ts resolution av den 13 mars 1925 köping fr. o. m. den 1 januari 1926.

Stockholms stad äger i köpingen ett flertal stadsägor motsvarande 19 % av dess areal. 1946 funnos 25 större och 57 mindre handelsträdgårdar sysselsättande omkring 325 arbetare. Något ansenligare industriföretag finnes icke. Det beräknas, att omkring 450 av köpingens invånare ha sin utkomst i Stockholm, vilken siffra dock förefaller vara i högsta laget.

Befolkningsutveckling se slutet av detta avsnitt.

Då vid slutet av 1800-talet bostadsbristen och trångboddheten i Stockholm gjorde sig alltmera gällande, uppkom hos den socialt intresserade rotemannen Carl Alm tanken, att medelklassens och arbetarnas bostadsfråga bäst kunde lösas genom egna hem på landet. För att förverkliga denna tanke utfärdades den 26 januari 1899 stiftelseurkund för bildandet av ett egnahemsbolag. Då det här gäller ett banbrytande företag, skola namnen på undertecknarna av stiftelseurkunden nämnas. De voro förutom Alm: direktören John Bernström (Separator), ingenjören Gust. Ambrosius, direktören L. M. Ericsson, kyrkoherden K. A. Eklund, rektor N. Beskow, redogö-



De första kolonisterna i Duvbo, målaren Knut Wiberg med hustru, som utflyttade i september 1899.

rarna K och O Abrahamson, smeden E. O. Berg, arbetsförmannen A. O. Bergström, kronofogden E. Fries, inspektoren E. Larsson, glasmästaren A. Lindblom, kassören N. H. Löfgren, mekaniske arbetaren O. Svensson, arbetaren A. Wallin och bokbindaren W. Winkrans. Den 14 mars 1899 kunde företaget under namn av AB Hem på landet konstitueras. Antalet aktietecknare var stort, omkring 300 personer, däribland ett stort antal arbetare. Under olika skeden var roteman Alm företagets verkställande direktör under sammanlagt 15 år. Om företaget yttrade år 1907 en av Stockholms stadsfullmäktige utsedd bostadskommitté följande: »Lyckligtvis finnes ett och annat exempel på, att egnahemsrörelsen kunnat ordnas både i sam-



Den första egnahemsstugan i Duvbo.

hällets och de enskilda personernas intresse och kommittén vill därvid särskilt fästa uppmärksamheten på AB Hem på landet.»

Det första föremålet för bolagets verksamhet blev 3/8 mantal kronoskatte Duvebol i Spånga socken, som inköptes 1899. Här blev i sinom tid platsen för *Duvbo municipalsamhälle*. Samhället är det i Stockholmstrakten först tillkomna med syfte att trygga bostadsfrågan i form av egna hem åt mindre förmögna. Husen uppfördes ofta av ägarna själva, typen var merendels tvåfamiljshusets, då enfamiljshus ansågos för kostsamma.

Duvebol ägdes på 1890-talet av praktiserande läkaren i Stockholm A V Kjellman, som bodde på gården men överlät brukandet av densamma till en arrendator, i vilkens åligganden bl. a. ingick att skjutsa ägaren till och från praktiken i Stockholm. Kjellman sålde gården till patron A P Lofström, Sundbybergs grundläggare, för 35.000: — kr. Vid försäljningen till AB Hem på landet erhöLL L utan att på gården ha nedlagt några kostnader 95.000: — kr.

Redan sex veckor efter köpet kunde Duvbo, som namnet blev, mottaga sina första kolonister. Namnen på de första bebyggarna ha bevarats, de voro målaren Knut Wiberg och hans hustru, som utflyttade i september 1899.

Medelpriset för den av AB Hem på landet försålda marken till

bostadsändamål var 7 öre pr kvadratfot. Den kontanta insats, som fordrades, utgjorde en tiondel av köpeskillingen, resten skulle amorteras under 10 à 15 år. Den sista tomten såldes av bolaget 1907. Dessförinnan hade Duvbo genom kungl. brev av den 3 juli 1903 blivit municipalsamhälle.

År 1925 inköpte Duvbo från Risne gård, som tillhörde Kungl. Maj:t och kronan, ett område, vilket lämnade plats för 105 tomter.

AB Hem på landets initiativ inom Spånga socken inskränkte sig icke enbart till Duvbo. Uppkomsten och utvecklingen av *Solhems municipalsamhälle* hör även till området för bolagets verksamhet. Våren 1904 började försäljningen av tomter från två inköpta egendomar nämligen 1 mantal Värsta och 1 mantal Kälvesta. Denna samhällsbildning erhöi namnet Solhem och karaktär av municipalsamhälle genom kungl. brev av den 3 april 1908. Det är beläget vid Spånga station på båda sidor om järnvägen Stockholm—Västerås. Här tillämpades med framgång enfamiljshuset.

År 1899 ägdes 3 mantal frälse Bromsten nr:is 1, 2 och 3 av byggmästaren (grosshandlanden) Oscar Thalén, den plats där *Bromstens municipalsamhälle* uppstod.

Sagda år köptes egendomen av Thaléns son Ludvig Thalén och godsägaren J E Lignell, vilken sistnämnde år 1901 eller 1902 blev ensam ägare och verkställde styckning och försäljning av tomter från densamma. Vid Lignells död bildade sterbhusdelägarna som tidigare nämnt år 1908 av hans verksamhet AB Billiga Tomter, som slutfört sin tomtförsäljning inom samhället. Bromsten är av ungefär samma typ som Duvbo, planläggningen är kanske ej lika god.

Genom Kungl. Maj:ts beslut av den 10 juni 1904 blev Bromsten municipalsamhälle. Omkring ett 100-tal obebyggda tomter skola alltså finnas inom detsamma.

År 1905 eller 1906 voro direktören Erik Wall och byggmästaren K J Gustafsson innehavare av mark från 1/4 mantal Flysta nr 1 dvs. den trakt, där nu *Flysta municipalsamhälle* är beläget. Sannolikt fullföljde Wall därvidlag ett initiativ taget av hans far Johan Wall. Bägge herrarna Wall tillhörde den gamla och kända firman C J Walls Sågeri- och Trävaru AB. Efter av lantmätaren A R Kruse upprättad ägostyckningsplan ägde tomtförsäljning rum, som beräknas hava omfattat omkring 150 tomter.

Ernst August Lindahl var även ägare av mark avsöndrad från samma egendom 1/4 mantal Flysta, för vilket markområde ägostyckning blivit fastställd den 13 augusti 1904, och varifrån tomtförsäljning ägde rum.

Flysta municipalsamhälle leder sin uppkomst från Kungl. Maj:ts beslut den 10 december 1915. Genom ett annat beslut av Kungl.



Parti från Solhem.

Maj: den 25 november 1927 skedde en utvidgning av municipal-samhällets område av intill detsamma gränsande mark. Det anses att möjligen ett 100-tal tomter ännu äro disponibla för bebyggande, men dessa torde ha uppkommit genom delning av förutvarande.

Befolkningsutveckling:

	1866	1900	1910	1920	1930	1940	1946
Spånga	1381	2352	8378	9840	10661	11587	14622
Duvbo	—	—	1773	1828	2255	1996	2121
Solhem	—	—	1288	1548	2048	2587	3038
Bromsten	—	—	1968	2096	2302	1949	2247
Flysta	—	—	—	586	675	1258	1789
Hässelby v:stads köping	—	—	—	1940	2352	2478	2797

JÄRFÄLLA

Den i Stockholms närhet vanliga storgodsbildningen på 1600-talet ägde även här rum; det berättas om en enda självägande bonde — på Björkby — men sedan denna egendom på 1920-talet övergick till AB Hem på landet, är också detta sista minne av en självständig bondestam försvunnet.

Socknen fick redan vid Västeråsbanans tillkomst järnvägsförbindelse; Jakobsbergs station öppnades för trafik den 15 december 1876. Senare tillkommo stationer i Barkarby och Kallhäll vid samma bana och i Skälby vid järnvägen Spånga—Hässelby.

Omkring 50 % av socknens areal, norr och öster om stora landsvägen, beräknas ingå i det av staten ägda för militära ändamål avsedda s. k. Järvafältet. I Järfälla äger Stockholms stad sedan 1885 Lövsta och Riddersvik med destruktionsanläggning för renhållningsverket. Dessa egendomar omfatta 276 hektar, och köpeskillingen var 140.000: — kr.

Icke förrän i början av 1900-talet gör sig Stockholms närhet tydligt märkbar. Åren 1903—04 exploaterades Barkarby egendom av Barkarby Villastads AB under ledning av hovrättsnotarien Birger Svenonius. Inflytandet från huvudstaden accentuerades, sedan år 1909 dåvarande J & C G Bolinders Mek. Verkstads AB vid Kallhäll anlagt gjuteri och mekanisk verkstad, där de nuvarande ägarna, Bolinders Fabriks AB, sysselsätta omkring 125 tjänstemän och 450 arbetare, vilken senare siffra väntas stiga till inemot 700. Bebyggelsen kring fabriksområdet, där omkring 600 personer äro bosatta, utgöres dels av egnahem dels av under uppförande varande radhus i en bostadsförenings regi.

År 1918 inköpte Mälarprouvinsernas Egnahems AB — ett av de till AB Svensk Jordförmedling hörande företagen — den välbelägna egendomen Jakobsberg, omfattande cirka 670 hektar, till ett pris av



Riddersvik. Byggnadens mittelparti härleder sig från 1760-talet, flyglarna sannolikt från 1840-talet.



Jakobsbergs gård.

500.000: — kr., och som styckades till 32 småbruk, 14 trädgårdsbruk och dessutom lämnade plats för ett stort antal bostadstomter. Den gamla ståtliga herrgårdsbyggnaden med tillhörande park och trädgårdsjord försålles 1919 till »Föreningen Jakobsbergs Folkhögskola», som där igångsatte en bildningsanstalt med kooperation och samhällskunskap som framträdande ämnen. Exploateringen av Jakobsberg säges nu vara avslutad.

AB Hem på landet förvärvade 1921 egendomen Skälby. I den följande styckningen och tomtförsäljningen, som började redan samma år, ingingo senare även egendomarna Björkby (1925) samt Lilla Björkby och delar av Barsbro (1926). Exploateringen är ännu icke avslutad. För bostadstomter ha priserna varierat från 9 till 20 öre och för tomter för trädgårdsbruk från 6 till 9 öre allt per kvadratfot. Betalningsvillkoren ha varit $\frac{1}{10}$ kontant och resten genom 15-årig amortering.

Den yrkesverksamma befolkningen uppskattades vid årsskiftet 1944—45 utgöra omkring 2.350 personer. Därav beräknades 1.360 vara sysselsatta inom Järfälla och omkring 600 personer i Stockholm.

Befolkningsutveckling (Järfälla)

1900	1910	1920	1930	1940	1946
1138	1418	1628	2716	3680	5021

ROSLAGSBANAN

(S.R.J.)

Det var i trakten av Rimbo som tanken på skapandet av en från Stockholm utgående järnvägsförbindelse till Roslagen framkom. Den 23 okt. 1880 utfärdades en inbjudan av i trakten boende till ett möte på Rimbo gästgivaregård för frågans dryftande. Personer med namnen Montgomery-Cederhielm, Silfverstolpe, Hamilton, Åkerlund och Melin stå i intimt samband med banans tillkomst. Det gäller ett företag, vars stora betydelse ej behöver närmare framhållas, men som orsakat sina upphovsmän och ledare många bekymmer och stora personliga risker.

Stockholm—Rimbo Järnvägs AB kunde konstitueras den 2 febr. 1882. Utom vad av enskilda personer satsades, bidrog Stockholms stad med en aktieteckning på 100.000:— kr., och större eller mindre belopp tecknades även av de flesta kommunerna vid den blivande banan. Ett statslån på 500.000:— kr. erhöll man dessutom. Från det allmännas sida har senare ej kapitalinsats förekommit.

Banan blev smalspårig, då den skulle anknytas till en projekterad smalspårig järnväg Länna—Norrtälje. Till beslutet bidrog även, att tillgängliga medel tvingade till största återhållsamhet rörande utgifterna. Banan konstruerades för en hastighet av endast 25 km/tim. och med en rälvikt av 14 kg. pr meter. Då järnvägen den 21 dec. 1885 öppnades för trafik, disponerade man fyra tanklokomotiv och personvagnparken bestod av 10 st. 2-axlade vagnar. Enligt ett år 1890 träffat avtal med omnibusägare utgick hästbuss dels från Stureplan till Östra station femton minuter före varje tågs avgång, dels från Östra station till Stureplan omedelbart efter tågs ankomst.

Ett omnämmande skall även göras om den till Roslagsbanan hörande bansträckan Roslags Näsby—Åkersberga—Österskär, då den



Första lokomotivet och första personvagnen vid Roslagsbanan.



Första djurholmståget den 15 maj 1895.

dels passerar trakt, utpräglat hörande till Stor-Stockholm, dels område, som står på gränsen att räknas till detsamma.

För linjen Roslags Näsby—Åkersberga erhöll AB Södra Roslags Kustbana koncession den 8 oktober 1897. På grund av stora byggnadssvårigheter, bl. a. flera ras, kunde järnvägen först den 10 september 1901 öppnas för trafik.

Den 16 januari 1906 förlängdes linjen till Österskärs villastad vid Trälhavet, vilken bana bekostades av AB Åkersberga—Trälhavet, men som senare samma år övergick till AB Södra Roslags Kustbana.

Efter hand förvärvade S. R. J. aktiemajoriteten i kustbanebolaget, varefter sträckan Roslags Näsby—Österskår inköptes av det förstnämnda bolaget år 1909.

År 1889 påbörjades planeringen av Djursholms villastad, och Djursholms AB, dvs. det exploaterande företaget, erhöll den 19 september 1890 koncession på en spårväg från Ösby till Roslagstull i samma huvudriktning som Stockholm—Rimbo järnvägs nedersta del. Tågen på banan hoppades man sedan skulle få fortsätta till dåvarande Roslagstorg. En överenskommelse träffades emellertid, enligt vilken S. R. J. skulle trafikera en linje Kohagsviken (Framnäsvisken)—Ösby, där trafik även började den 20 december 1890. Roslagsbanan inköpte 1892 denna bandel och förband sig bl. a. samtidigt att — om koncession kunde erhållas — anlägga en elektrisk spårväg från Östra station till nedre delen av Engelbrektsgatan och att, ävenledes med

elektrisk drivkraft, fr. o. m. den 1 nov. 1893 uppehålla persontrafik mellan Östra station—Djursholm med minst 9 tåg dagligen i vardera riktningen.¹

Av olika skäl, bl. a. måste de av en engelsk firma levererade motorvagnarna underkastas väsentliga förändringar, kom denna trafik först igång den 15 maj 1895. Dessförinnan hade under omkring sju månader Stockholms Nya Spårvägs AB med sina större hästspårvagnar, vilkas spårvidd ändrats, för kollegans räkning trafikerat sträckan Östra station—Engelbrektsgatan.

Fråga om dubbelspår kom upp 1895, därför koncession av Kungl. Maj:t fordrades. Kungl. Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen tillstyrkte men på det villkoret, att *det ena spåret skulle vara normalspårigt*. Då Kungl. styrelsen ej lät sig bevakas, måste ansökningen återtagas. Efter några år blev behovet av dubbelspår alltmer trängande. Någon kom då på den geniala idén att begära tillstånd att förlänga befintliga mötesspår, så att de kunde tjänstgöra som dubbelspår. På så sätt fick man saken provisoriskt ordnad, längre fram i tiden beviljades koncessioner i vanlig ordning.

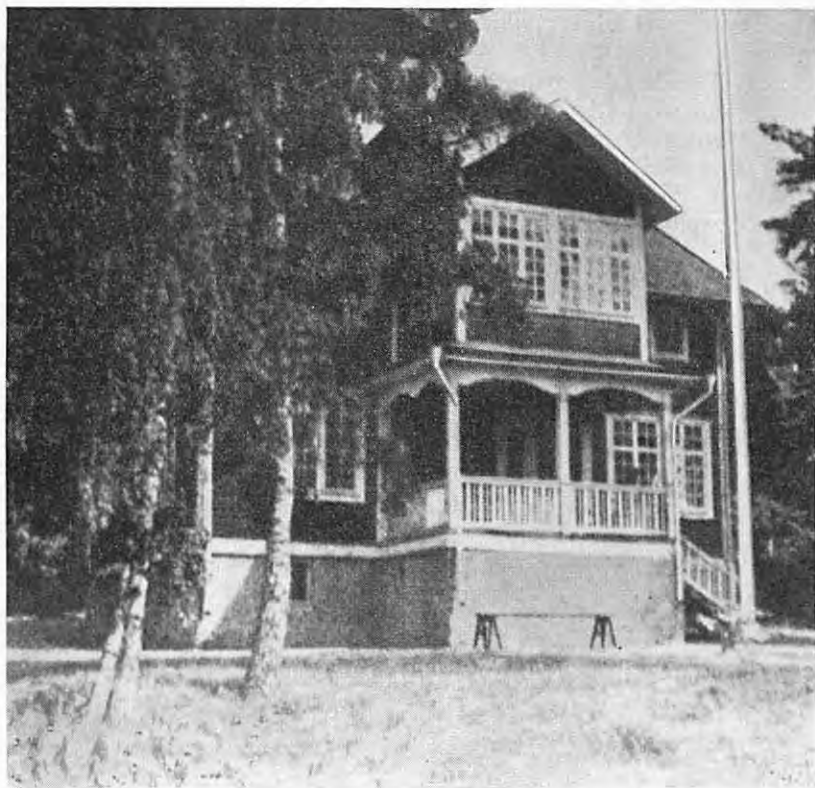
Man kan icke annat än högt värdesätta den pionjäranda, som det ovannämnda beslutet om elektrifiering innebar. I början av 1890-talet fanns ingen inhemsk elektrisk industri av betydelse eller vattenkraftförsörjning, det var 20 år innan S. J:s första elektrifiering — av den lappländska malmбанan — påbörjades. Vid ifrågavarande tid voro först godsägaren G Silfverstolpe och sedan J G Richert², överste i Väg- och Vattenbyggnadskåren, bolagets verkställande direktörer.

DANDERYD

Traktens förhållande några årtionden före den söderifrån kommande invasionen karakteriseras säkert rätt väl, om man namngiver några »hemmansägare», som år 1830 undertecknade en besvärsskrivelse till Uppsala domkapitel rörande patronatsrätten i församlingen. De voro framlidne presidenten och statsrådet greve Wirséns änke-grevina och son, justitierådet von Lindecreutz, professorn von Döbeln, expeditionssekreteraren Åberg, majoren greve von Horn, kaptenerna Schmidt och Löfgren samt — demokratin tittar in genom den smala dörrspringan — skomakarmästaren Möllersten. Den största sessionen var Djursholm med sina 1.600 tunnland, andra egendomar

¹ En uppgift om 20 tåg dagligen i båda riktningarna föreligger även, vilken siffra icke gärna kan vara rimlig med dåvarande blygsamma befolknings-siffror i förorten.

² Ej att förväxla med professor J G Richert, grundaren av Vattenbyggnads-byrån.



Enebybergs-villa med byggnadsåret 1912.

buro de alltjämt kända namnen Nora, Klingsta, Enebyberg och Kevinge samt Mörby och Rinkeby kronodomäner.

Av den gamla socknens administrativa inrättningar är alltjämt den kyrkliga kommunen (församlingen) kvar, omfattande de tre borgerliga kommunerna Djursholms stad samt Stocksunds och Danderyds köpingar, och som även utgör eget pastorat.

Återstoden av Danderyds socken sedan Djursholm och Stocksund utbrutits och vad sedermera genom fem olika beslut av Kungl. Maj:t utbrutits och förenats med de två sistnämnda samhällena utgör fr. o. m. den 1 januari 1946 *Danderyds köping* enligt Kungl. Maj:ts beslut av den 9 november 1945. Därifrån har fr. o. m. den 1 januari 1947 1/4 mantal Lahäll nr 1, utgörande 45 hektar med 377 invånare fränskilts och förenats med Täby socken, då det byggnadsmässigt blivit en del av Näsby-komplexet och dessutom kommit att bilda en

från Danderyds köping alldeles skild och i Täby socken inskjutande enklav.

Inom Danderyds kommun hade före köpingsbildandet uppkommit en rad samhällsbildningar, av vilka först skall nämnas *Enebybergs municipalsamhälle*, som skapades genom Kungl. Maj:ts beslut av 13 mars 1914. Samhället är beläget på styckningar från Enebybergs gård, som 1907 köptes av direktör Ernst Kihlberg, och vilken 1908 började exploateringen av densamma under namn av AB Enebybergs



Djursholms grundläggare, bankdirektören Johan Henrik Palme.

Villastad. I och med köpingsbildandet upphörde municipalsamhället, som omfattade 135 hektar.

Övriga samhällsbildningar voro (siffrorna från 1944): *Nora Trädgårdsstad*, *Skogsvik*, *Klingsta villastad*, *Klingsta Park*, *Kevinge strand* och *Kevinge tomtområde*, *Berga med Karlsro* och *Västra Enebyberg eller Ringens villastad* med sammanlagt 1.570 tomter, varav 1.014 voro bebyggda och med 3.492 invånare. För *Nora Trädgårdsstads* del voro siffrorna 580 bebyggda och 227 obebyggda tomter samt 1.876 invånare.

Av socknens hela areal utanför Enebybergs municipalsamhälle hade 1944 fastställts byggnadsplan för omkring 407 hektar. För ex-

ploatering återstod omkring 250 hektar. Dessutom funnos omkring 217 hektar tillhörande kronan och omkring 90 hektar av ecklesiastisk natur.

Om befolkningsutvecklingen se slutet av detta avsnitt.

Att bankdirektören Johan Henrik Palme, initiativtagare till Inteckningsbanken och detta instituts verkst. direktör under 50 år (1869—1919), bör betecknas som den nuvarande staden *Djursholms grundläggare*, därom råder blott en mening.

Innan Palme grep sig an med uppgiften att ute i Danderyd skapa en modern villastad, hade han provat sina krafter på ett försök av



Villagatan norr om Humlegården omkring 1880.

liknande natur. Han hade nämligen velat skapa en oas, en villastad med trädgårdar och utrymme i den stora stenöken, som under senare hälften av 1800-talet uppstod och alltjämt består i Stockholm. Saken omnämnes här, då den står i ett direkt samband med Djursholms tillkomst.

Palme var styrelseledamot i AB Stockholms Byggnadsförening, vars brokst. direktör var den förste spårvägschefen i Stockholm Ludvig Broomé, kapten och senare major i Väg- och Vattenbyggnads-kåren.

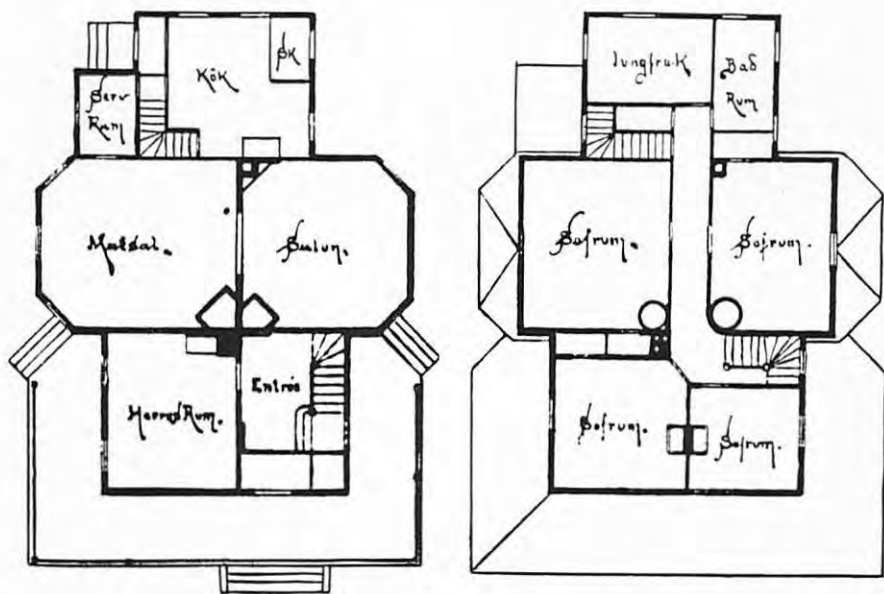
Detta företag köpte omkring 1875 ett stort område norr om Humlegården, den nuvarande platsen för Flora- och Villagatorna. Förslaget att där skapa några trädgårdskvarter kom från Palme.



*Djursholms slott. Efter färglitografi i Klingspor och Schlegels
»Upplands herrgårdar».*

Till den ändan intecknades varje försäld tomt för ett servitut med bestämmelser, att endast fritt liggande hus i villastil finge byggas på visst avstånd från gata och granntomt. Men om höjden sades intet. Från början var tomtpriset i den s. k. villastaden 35 öre per kvadratfot. I början av 1880-talet steg priset i den angränsande trakten till 7 à 8 kronor. Det blev därför vinstgivande att köpa redan med villor bebyggda tomter och ersätta dem med mer eller mindre stora och skrymmande hyreskaserner. Hela idén blev därför förfelad.

Tanken på skapandet av en villastad behöll dock Palme. Ute i Danderyd låg det stora Djursholms-komplexet om 1.600 tunnland, som från omkring 1500 till 1813 — från 1731 som fideikommiss — tillhört ätten Banér. En anteckning från 1498 i en i riksarkivet bevarad jordebok visar, att Djursholm redan vid denna tid var ett ekonomiskt och agrikulturellt ordnat godscomplex. Av brukspatron Robert Montgomery-Cederhielms arvingar köpte Palme tillsammans med sin svåger, konsul Oscar Ekman, egendomen i juni 1889 med alla tillhörande inventarier för 500.000: — kr. För köpets övertagande bildade dessa två tillsammans med grosshandlanden Ernst Egnell och dåvarande bankiren Louis Fraenckel Djursholms AB, vars konstituerande bolagsstämma hölls den 10 oktober 1889.



Förslag till villabyggnad i det första prospektet för Djursholms villastad. Priset med tomt var 15.500:— kr med option för köparen att vid köpets ingående erlägga kontant 3.000:— kr och 1.000:— kr årligen under 20 år.



Djursholms-villa med 1907 till byggnadsår.

Ett av Palme författat prospekt utsändes strax efteråt. Genom sin kultiverade form och sitt trevliga resonemang är det en fängslande läsning än i dag. Palme synes ha tänkt på allt till de kommande villaägarnas bästa, bl. a. någonting så modernt som en konsumtionsförening och ändamålsenlig budskickning. »Villastadens invånare skulle lika lätt som storstadsbon beredas förmåner att till sitt morgonkaffe få både färskt bröd och färska tidningar.»

Karaktären av verklig villastad sökte man för framtiden trygga dels genom bestämmelser i stadsplanen, att tomterna icke skulle få stycas och icke få användas till industriella anläggningar utom för samhällets eget behov, dels genom bestämmelser i byggnadsförordningen, att inga andra byggnader än verkliga villor skulle få uppföras.

Tomternas storlek växlade från omkring 50.000 till 100.000 kvadratfot. Med avseende på tomtpriset indelades tomterna i tre klasser allt efter läget och utgjorde 7, 5 och 3 öre per kvadratfot. Dessa priser voro dock bindande endast för en kortare tid.

Man räknade på icke blott inflyttning från Stockholm utan jämväl att »många pensionerade tjänstemän, f. d. affärsmän eller godsägare, änkor m. fl.» från landet i övrigt skulle bli djursholmsbor.

I april 1890 bedrevos arbetena med 400 man, och sommaren s. å. kunde de första inflyttningarna äga rum.

År 1901 blev samhället ägare till aktiemajoriteten i Djursholms AB, och sedan år 1925 är det direkt eller indirekt ägare till samtliga aktier i bolaget. Detta äger så gott som all inom staden belägen ännu icke upplåten mark. 1945 funnos omkring 185 hektar oberedd mark och omkring 60 hektar färdigställd, dessutom inom Svalnäsområdet omkring 100 hektar icke färdigställd. I nämnda arealer ingå dock även mark för parker och andra friluftsområden.

Från den 1 januari 1901 blev Djursholm köping, och stadsrättigheterna datera sig fr. o. m. den 1 januari 1914. Sedan efter beslut av Kungl. Maj:t ett område på 11 hektar med strand runt Ekebysjön (Berga) år 1914 och områden på 190 hektar tillhörande Svalnäs m. m. införlivats 1935, utgör stadens areal 1.015 hektar.

Om invånareantalet se nedan.

Den ursprungliga platsen för den samhällsbildning, varur *Stocksunds köping* vuxit fram, är Stockby gård. Den hade medeltida anor och utgjorde sedan gammalt en viktig del av det stora godscomplex, i vilket Djursholm bildade en fast kärna. Stockby avsåndrades från Djursholm år 1853 och ägdes sedan 1870 av ordensbiskopen Tor Frithiof Grafström, som där i villa Skogshyddan hade sin sommarbostad. Sterbhuset efter biskop G sålde 1888 eller 1890, uppgifterna divergera, gården till Stockby AB, vars huvudintressent var kammarherren Carl Edvard von Horn, som då bodde på Stockby gård. Exploateringen skedde under det tilltalande namnet Stocksunds villaparker.

Namnet Stocksund hade ursprungligen haft avseende endast på själva strömdraget i Edsvikens mynning och ett stycke av det intilliggande norra strandområdet. Det förefaller som om det historiskt riktiga namnet på den nuvarande köpingen borde vara Stockby, men det är förmodligen en åsikt, som utsocknes helst böra behålla för sig själva och överlåta till de förträffliga invånarna att själva avgöra.

Villabyggnandet gick i början ganska långsamt. Den förste kolonisten var jägmästaren Cedergren; 1895 voro ett 10-tal villor uppförda och invånarantalet 101 personer. Om man får tro ett av det ovan nämnda exploaterande företaget, »Stocksunds villaparker», utsänt prospekt, hade dessa utflyttat för att bereda sig hem i »lantligt lugn» men tillika med »en viss trygghet genom närheten till grannar». År

1897 bildades en kommunalförening, och *Stocksunds villastads municipalsamhälle* tillkom enligt Kungl. Maj:ts beslut av den 23 april 1902. Denna tid karakteriserades av skarpa strider för eller emot introduktionen av industriella anläggningar i samhället, varvid den senare meningsriktningen blev den segrande.

Omkring 1904 sammanslöt sig ett stort antal personer, huvudsakligen statstjänstemän från Stockholm, i »Tjänstemännens egnahemsförening för Stocksund», som inköpte ett 50-tal tomter. Man tillskriver denna förenings verksamhet ett efter hand märkbart uppsving, som bl. a. tog sig uttryck i, att municipalsamhället enligt



Kommunalhuset i Stocksund.

Kungl. Maj:ts beslut av den 31 december 1909 kunde från den 1 januari 1910 inträda i kretsen av svenska köpingar.

Genom ett annat beslut av Kungl. Maj:t, nämligen den 31 december 1912, förenades med köpingen den del av Mörby kronoegendom, varå Mörby nuvarande tjänstemannasamhälle är beläget, och som 1911 upplåtits med tomträtt ursprungligen avsedd endast åt statstjänstemän men från 1914 även åt andra personer. Exploateringen av nämnda område har handhåfts av »Tjänstemannasamhällets vid Mörby egnahemsförening». Vidare förenades med Stocksund genom Kungl. Maj:ts beslut av den 23 mars 1934 Långängen och Stockby villaområden och slutligen enligt beslut på högsta ort den 28 mars



Villa i Stocksund från år 1915.

1941 1/8 mantal Stockby nr 1 och lägenheten Stocksundsbro nr 1 m. m. Den 1 januari 1944 utgjorde köpingens areal 289 hektar.

Till övervägande del förekommer inom Stocksund öppet byggnadssätt med för äldre områden rätt stora, i övrigt medelstora och mindre villor. Inom Långängen finnes småstugubebyggelse och i Söderskogen ett område för kolonistugor. Inom Inverness finnes förutom villor två- och trevåningsradhus samt punkthus i fem våningar. I Sikreoområdet ha de senaste åren 3- och 3½-vånings punkthus tillkommit.

Befolkningsutveckling:

	1900	1910	1920	1930	1940	1944	1946
Danderyd	691	1212	2128	4235	6203	—	6903
Enebybergs villa- stads m:e	—	—	986	1339	1307	1464	—
Djursholm	1383	3455	4746	6221	6260	—	6924
Stocksund	225(ca)	867	1657	2202	2992	—	4317

TÄBY

Denna socken, en gång hemvist för den vägbyggande stormannen Jarlabanke, om vilken runstenar i trakten alltjämt bära vittne, torde vara en av de intressantaste orterna i Stockholms närhet. Täby är ifråga om fornlämningar en av de rikast utrustade socknarna i vårt land med av riksantikvarieämbetet bokförda 30 runstenar, 80 gravfält, omkring 1.600 gravar, 10 bautastenar, en fornborg och en domarring.

Huru utvecklingen varit framgår av ett sockenstämmoprotokoll från 1849, som förmäler, att en större mängd hemman, varpå förut suttit välbärgade bönder, blivit underlagda huvudgårdarna och kommit att skötas av statfolk.

Ännu in på 1900-talet behöll socknen sin jordbruksbetonade karaktär. Huru grundligt förhållandena snart ändrades framgår bl. a. av kommunalfullmäktiges sammansättning, då dessa för första gången i Täby år 1919 sammanträdde: av 25 ledamöter tillhörde endast en jordbruksnäringen.

Det var i närheten av och i Täby by, den månghundraåriga kyrkbyn, genom vilken järnvägen passerade, som det första villasamhället uppstod. I början av seklet köpte Adolf Lemons AB jordområden i Byle by, varav en del tomter genast såldes, och resten överläts på



Domarring vid Löttinge.



Täby by (municipalsamhället med kyrka, klockstapel och ålderdomshem).

Byle AB. Senare köpte advokat Adolf Öhman och direktör Olof Lemon fyra hemman i Täby by, som 1907 överlätos på Täby AB. De båda företagen äro nu avvecklade. Genom Kungl. Maj:ts beslut av den 8 april 1927 uppstod *Täby municipalsamhälle*, där omkring 350 tomter nu äro bebyggda. Rörande befolkningsutvecklingen se nedan.

Till det sedan 1200-talet bekanta *Näsby gods* hade under långa tider hört socknens södra och sydvästra delar samt hemmanen Ella, Ensta, Tibble, Ytterby, Åva, Åkerby och Lahäll, det sistnämnda hemmanet förut tillhörande Danderyd men som tidigare omnämnts fr. o. m. den 1 januari 1947 inkorporerat med Täby; hela komplexet utgjorde 12 3/4 mantal och ca. 1.200 hektar, varav 450 åker. Godset köptes 1902 av ingenjören Carl Robert Lamm, som efter den äldre Tessins ritningar återställde det 1897 nedbrunna slottet, där han bl. a. inrymde sina konstsamlingar.

Lamm bildade 1907 *Näsby Fastighets AB* för försäljning av tomter från godset för villabebyggelse. Man kan särskilja två områden: *Näsby parker* omfattande arealen vid Stora Värtan och *Näsby trädgårdsstäder* omfattande delar av godset vid Roslags *Näsby station* samt Ensta, Tibble och Åkerby hållplatser.

År 1926 sålde Lamm till grosshandlanden Carl Söderberg sitt intresse i *Näsby Fastighets AB* och större delen av jordbruksområdet. Slottet och 150 tunnland mark undantogs vid försäljningen.

Lamms arvingar sålde 100 tunnland av sistnämnda område till Fastighets AB Näsby Slottspark år 1933, som exploaterade området 1936—45 under namn av *Näsby Slottspark* efter plan uppgjord av nuvarande stadsarkitekten G Wetterling. Området omfattar 225 villatomter, samtliga sålda. Enfamiljshus, ofta i ett plan, äro till antalet övervägande.

Näsby slott med resterande 50 tunnland är sedan januari 1943 hemvist för *Kungl. Sjökrigsskolan*.

Näsby Fastighets AB:s verksamhet har omfattat följande företag. Om ej annat anges äro siffrorna från år 1944.

Början gjordes i närheten av Roslags Näsby station. 1909 hade tomtägarnas antal i *Näsby stationssamhälle* blivit så stort, att en fastighetsägareförening bildades. Fastigheternas antal omkring 400.

År 1926 påbörjades exploateringen av *Näsby Östra park* — 130 bebyggda fastigheter — och ungefär samtidigt av *Näsby Västra park, Lahäll*, numera endast benämnt Lahäll. Omkring 170 bebyggda fastigheter.

Det vidsträckta området mellan Viggbyholmsgränsen och Näsby stationssamhälle har namnet *Näsby Centralpark*, vars exploatering började 1938 och omfattar omkring 1.100 tomter. Ett område vid Näsby allé är avsatt för hyresbebyggelse.

Slutligen har uppkommit *Åva tomtområde* kring Åva gård med omkring 150 tomter varav 70 bebyggda och mellan järnvägen Roslags Näsby—Åkersberga och Stora Roslagsvägen *Ensta stationssamhälle* med omkring 50 bebyggda fastigheter.

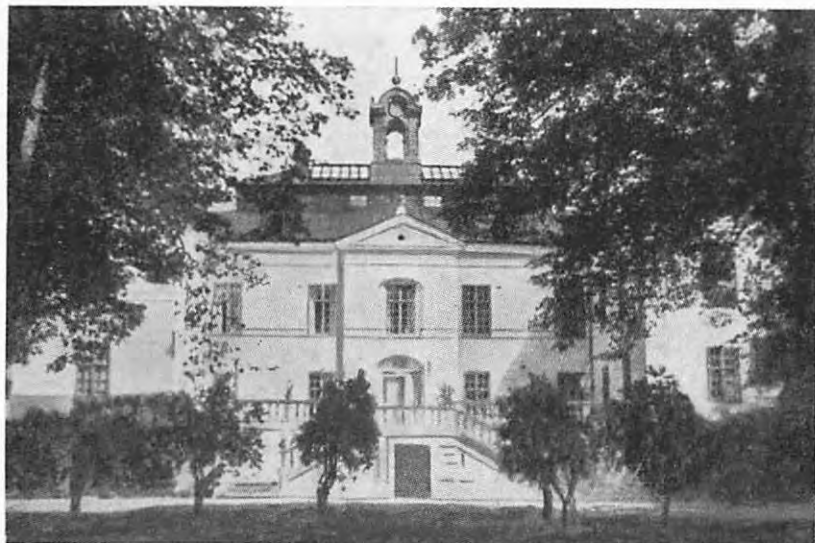
Av AB Svensk Jordförmedling resp. detta företags år 1931 bildade dotterföretag, AB Tomtcentralen, har följande exploateringsverksamhet utövats.

Åren 1929 och 1932 förvärvades de i Näsby-komplexet ingående områden, som exploaterats under namnet *Ella park*.¹ 1944 funnos här omkring 130 vinterboende tomtägare och ca 150 sommarboende.

På ett närgränsande område, som vanligen kallas *Ellaområdet* (Skarpäng m. m.) har sedan 1928 ett flertal avstyckningar ägt rum. År 1937 förvärvades *Lövbrunna*, vilken gård praktiskt taget är färdigexploaterad.

Verksamheten har även omfattat två Enstaområden nämligen *Ensta park* (1933) om 200 tomter och *Ensta villastad* (1940) med omkring 50 tomter.

¹ Namnet »Ella» är bekant redan på 1300-talet men har trotsat ortsnamsforskarnas lärda mödor att tolka detsamma.



Näsby slott, numera hemvist för Kungl. Sjökrigsskolan.



»Näsby slottspark»: Enplansvilla och hyreshus.



En idyll i Gribbylund.

Bebyggelsen vid Viggbyholm daterar sig från 1904. Den egentliga exploateringen av *Viggbyholms trädgårdsstad* började 1917 av grosshandlanden V K Hultin. Antalet fastigheter utgjorde år 1944 omkring 600. Herrgårdsbyggnaden disponeras av Viggbyholmsskolan.

Egendomen *Gribbylund* förvärvades 1919 av Kristna Egnahemsföreningen. År 1944 voro av 377 avstyckade tomter omkring 300 sålda och 270 bebyggda. Flertalet fastighetsägare äro endast sommarboende.

Några andra samhällsbyggnader finnas även såsom *Näsby Sportfält*, *Visinge*, *Vallabrink* och *Löttinge*. Det sistnämnda förvärvades 1945 av Stockholms Läns Egnahems AB, och tomtantalet anges till 150.

På Hägernäs-området invid Stora Värtan, har Kungl. Roslagens Flygflottilj sin förläggning. År 1926 blev Hägernäs ordinarie förläggningssort för flygvapnet. Inom Täby socken äro vidare belägna teaterfolkets Höstsol och spårvägsfolkets Nygård, bägge i närheten av Vallentunasjön.

Någon beräkning av antalet Täbybor med anställning i Stockholm föreligger icke. I oktober 1946 var antalet försålda månadsbiljetter 2.421, vari dock ett antal skolbiljetter ingingo. Motsvarande antal

resor skulle vara 121.000. Huru många, som med bil eller cykel begåvo sig till sitt arbete i Stockholm, är obekant.

Under åren 1919—43 ha 19.615 personer inflyttat, och 16.158 personer utflyttat. Någon vederhäftig förklaring till denna uppseendeväckande rörlighet hos befolkningsstocken kan tyvärr här icke lämnas. Det skulle vara ett allmänt intresse, om en förklaring kunde givas.

Frågan om köpingsbildande av Täby kommun är nu aktuell. I början av 1947 var man i begrepp att göra en framställning i saken till Kammarkollegium.¹ En generalplan för hela kommunen visande bebyggelse med villor, radhus, hyreshus och industriella anläggningar är uppgjord av arkitekt Sune Lindström. Det anses att vissa väganläggningar genom Täby, Flygfältsvägen och Vaxholmsvägen, skulle få stor betydelse för kommunen. På sina håll i samhället antyder man en framtida befolkningssiffra av upp till 100.000 personer. Täby är hemvist för en del småindustri, som man önskar se vidare utvecklad. En strävan är, att befolkningen i stor utsträckning skall finna sysselsättning inom kommunen.

Befolkningsutveckling:

	1900	1910	1920	1930	1940	1945	1946
Täby	1306	2203	3152	4519	6322	—	8586 (m. Lahäll)
Täby m:e	—	—	—	1258	1222	—	1355
Näsby stat.- samhälle	—	—	—	—	—	—	ca 1000
Viggbyholm	—	—	—	—	—	1519*	—

* därav Hägernäs 266.

VALLENTUNA

Den största possessionen inom socknen är Bällsta. Omkring år 1919 inköptes hela eller delar av egendomen av Rinkesta Trävaru AB, vilket företag utgjorde en del av den verksamhet, som bedrevs av den särskilt i Skåne bekanta trävarufirman N Johnson & Co. i Eslöv. Det var det i egendomen ingående skogskomplexet, som utgjorde det huvudsakliga intresset, och enligt vad en person, som den tiden var verksam i bolaget, meddelar, skulle skogsarealen uppgått till 6.000 tunnland. Denna siffra förefaller emellertid mycket ansenlig.

Intresset i Rinkesta Trävaru AB har för några få år sedan övergått till Olsson & Rosenlunds AB i Stockholm. Rörelsen utövas sedan

¹ Avgörande i saken fattades av kommunalfullmäktige först den 29 augusti 1947, då man beslöt att göra en framställning om köpingsbildande fr. o. m. den 1 januari 1948, vilket Kammarkollegium tillstyrker.



Järnvägsstationen i Vallentuna.

1946 under firmanamnet AB Golftjänst och skall omfatta skogs- och tomtexploatering. En styckningsplan finnes, men innan verksamheten på allvar kan börja, måste en nu under arbete varande byggnadsplan föreligga färdig.

Tre andra större egendomar finnas inom Vallentuna, i övrigt kännetecknas socknen av ett flertal medelstora och mindre gårdar. Byar förekomma, som ha behållit sin karaktär av bondesamhällen.

Omkring 1908 började den samhällsbildning, som numera benämnes *Vallentuna stationssamhälle med Bällsta*. Invånarantalet är omkring 1.400 personer. Några planer på en förändrad administrativ status för detta samhälle föreligga icke för dagen. En ändring i detta förhållande skulle dock sannolikt inträda, om annan eller andra kommuner skulle med Vallentuna förenas.¹

Det beräknas att ungefär 250 personer ha sin verksamhet förlagd till Stockholm. Industri av viss betydelse för orten förefinnes, från ett tegelbruk sker även leveranser till Stockholm.

Befolkningsutveckling (Vallentuna):

1900	1910	1920	1930	1940	1946
1336	1621	1715	1813	1817	2139

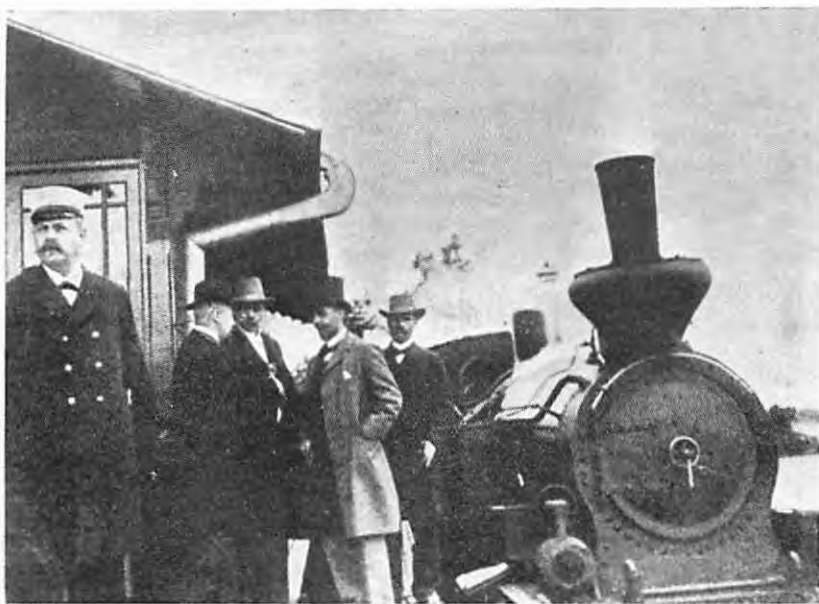
¹ Enligt länsstyrelsens numera framkomna preliminära förslag skulle Vallentuna sammanslås med Markims, Orkesta och Frösunda kommuner. Väckt fråga om köpingsbildning för Vallentuna socken anse kammarkollegium och länsmyndigheterna för tidigt framkommen.

SALTSJÖBANAN

(S. Sn. J.)

I den föregående framställningen ha vid tvenne tillfällen enskilda personer kunnat betecknas som grundläggare av nya samhällen, vilket däremot icke varit fallet då det gällt trafikföretag. Bankdirektören K A Wallenberg tillkommer det emellertid att nämnas såväl som skapare till Saltsjöbanan och som grundläggare av det intimt därmed sammanhörande Saltsjöbaden, den välkända badorten och villastaden inpå Stockholm.

När K A Wallenberg i slutet av 1880-talet beslöt sig för detta djärva steg, innefattade hans plan två mål. Det ena var att åstadkomma en snabb och bekväm förbindelse med den yttre skärgården och anläggande av ett samhälle, som skulle utgöra en förening av badort med komfortabel hotellanläggning och ett villasamhälle. Det andra målet var att i samband med jordförvärv ställa erforderlig mark till disposition för upptagande av en ny segelled mellan Baggensfjärden och Lilla Värtan genom den s. k. Moranedskanalen. Till detta



Vid Saltsjöbanans invigning 1895. Mannen i uniform är — som alla veta — trafikchefen Carl Larsson. Vid skilda tillfällen ha energiska försök gjorts att identifiera de övriga men förgäves. Nummer två från vänster kan möjligen vara kaptanen (sedermera envoyén) Gustaf Wallenberg, Saltsjöbanans förste verkställande direktör.



Bankdirektör K A Wallenberg vid tiden för Saltsjöbanans tillkomst.



Ändpunkten i Stockholm till 1936: stationen i Stadsgården.

senare mål, som han i arv övertagit från sin far, återkom han vid olika tillfällen, men ett realiserande därav blev aldrig möjligt. Med den första delen av planen lyckades Wallenberg däremot så mycket bättre.

Konstituerande bolagsstämma med Järnvägs AB Stockholm—Saltsjön hölls den 11 maj 1892. Den redan föregående år beviljade koncessionen sönderföll i två delar, den ena från Stadsgården till stadsgränsen vid Danviken, den andra delen avseende järnvägens återstående del. Att så skedde berodde på att staden uppställde vissa villkor med tanke på en framtida trafikled genom Hammarbysjön. Egendomarna Stora Sickla och Järla i Nacka socken, utgörande skatteköpta områden, som längre tillbaka i tiden tillhört Danviks Hospital, inköptes av järnvägsbolaget. Det markköp, som gjordes för anläggandet av Saltsjöbaden, omnämnes längre fram.

Arbetena vid banan började redan i september 1891.

I förhållande till längden, 15 km, var anläggningen förenad med stora kostnader och likaledes stora tekniska svårigheter. Från stadsgårdshamnen, där förbindelse med stadens järnvägsnät etablerades, anlades banan genom en 648 m lång tunnel under Ersta till Södra



Utsikt från linjen mot Lännerstasundet.

varvet och därefter på tre viadukter, innan den nådde stadsgränsen. Mellan Henriksdal och Sickla tillkom ännu en tunnel med en längd av 337 m. I övrigt anlades järnvägen till största delen på bankar och genom skärningar.

Ledningen av arbetet utövades av dåvarande löjtnanten i Väg- och Vattenbyggnadskåren B Stafsing. Den inom staden belägna tunneln sprängdes på entreprenad av dåvarande kaptenen i samma kår A Amundson, varvid såväl pneumatisk borrar som elektrisk tändning användes. Hela järnvägen fullbordades på 16 månader eller ungefär halva den beräknade tiden. Kostnaden för tunneln vid Stadsgården — 648 m — med tillhörande sidogallerier belöpte sig till 353.000: — kr., och arbetstiden var 15 månader. Tunneln vid Henriksdal — 337 m — kostade 101.000: — kr. och tog ungefär ett år i anspråk. Hela kostnaden för järnvägen med bispår och lastbryggor utgjorde 171.800: — kr. per kilometer.

Banan blev från början normalspårig, dvs. med en spårvidd av 1.435 m. Som grund för arbetets utförande hade antagits de tekniska bestämmelser, som tillämpades vid S. J. i övre Norrland. Rålsvikten blev 27.5 kg/m och minsta kurvradie i huvudspår 300 m, största lutning i huvudspår 16.3 ‰ och största tåghastighet 50 km/t.

För allmän trafik kunde banan öppnas den 23 dec. 1893. Den rul-

lande materialen utgjorde 3 lokomotiv, 9 personvagnar med 4 axlar och 12 lastvagnar med 2 axlar. År 1913 tillkom en bibana från Igelboda station till Vårgärdet (Solsidan) för att möjliggöra bebyggelse vid Vårgårdssjön och Erstaviken. Samma år infördes elektrisk drift, och anlades dubbelpår på sträckan Storängen—Saltsjö-Duvnäs.

Då trafiken i december 1936 kunde utgå från den nya stationen vid Slussen, yttrade bankdirektör Wallenberg, att på en sådan utveckling hade han tidigare ej vågat hoppas. Antalet tåg i vardera riktningen utgjorde 1939 under sommartid 26 om vardagarna och 22 om söndagarna. Vintertid gick ett tåg mindre.

NACKA

Litet till mans torde den upplysningen förvåna, att Nacka sockens historia ej sträcker sig längre tillbaka än 60 år. Som dess Magna Charta kan man beteckna det kungabrev av den 24 januari 1873, varigenom Kungl. Maj:t fann gott förordna, att Sicklaön, som tillhört Danviks och Sicklaö församling, skulle förenas med Nacka och Erstaviks kapellförsamlingar under namn av Nacka församling, och utgöra annex till Huddinge. Det dröjde emellertid till den 1 maj 1887, innan den nya församlingen kunde inträda i sina rättigheter. Nämnda dag är att anse och anses även som socknens födelsedag. Kommun-sammanslagningen kunde först den 1 januari 1888 bliva verklighet. Slutligen är att anteckna, att den 1 maj 1900 blev Nacka eget pastorat.



Danviksbron år 1888.



Gamla flottbron över Skurusund.

Trots kommunens ringa ålder har den hunnit undergå olika arealförändringar. Den 1 januari 1891 införlivades sålunda tvenne områden av lägenheten Saltsjökvärn nr 1, vilka tidigare ingått i Stockholm. En gränsreglering ägde 1895 rum med Katarina församling rörande lägenheten Klippan i Nacka socken. År 1908 beslöts utbrytningen av Saltsjöbadens köping, och fr. o. m. den 1 januari 1930 inkorporerades Hammarby gård med Stockholms stad. Efter dessa förändringar utgör arealen 4789 hektar.

Av ålder utgjorde i trakten Stiftelsen Danviks Hospital den största egendomsägaren. Dit hörde såväl Hammarby gård som hela området norr om sjösystemet Hammarbysjön—Långsjön—Järlasjön, således hela Sicklaön. På 1600-talet upplätos de underlydande gårdarna på ön mot arrende, som efterhand utvecklades till först besittningsrätt och sedan till skatteköp. De förnämsta av dessa gårdar buro de alltjämt bekanta namnen Stora Sickla, Järsla, Duvnäs och Skuru. Till Danviks hospital skulle emellertid erläggas dels frälseränta, dels rekognitionsavgift vid varje försäljning av fastighet. Utom ett litet område, som stiftelsen behöll, såldes Hammarby år 1917 till Stockholms stad för 3.600.000:— kr. Som arealen utgjorde 360 hektar betydde detta pris en kr. pr kvadratmeter. År 1947 har Nacka kommun köpt Danviks utmark Henriksdal utgörande 335.000 kvm till ett pris av 2 milj. kr. Området är avsett för högbebyggelse. Det ovannämnda år 1917 undantagna lilla området, som benämnes Kärrtorp, har Stockholms stadsfullmäktige den 16 juni 1947 beslutat köpa mot en



Nya Skurubron.

köpeskilling av $1\frac{1}{2}$ milj. kr. Priset lär utgöra nära sex kr. pr kvm. Då nu stadens egendomsförvärv kommit på tal, bör även nämnas köp år 1939 av aktiemajoriteten i Fastighets AB Nacka, vilket bolag ägde Nacka egendom, som omfattade 715 hektar och betingade 2.350.000: — kr.

Det andra stora egendomskomplexet inom Nacka är Erstaviks fideikommiss, vars areal utgjort 2.298 hektar. Härav ha 1947 sålts 120 hektar till Nacka kommun av mark kring Fisksätra till 800.000: — kr., varav 100.000: — kr. beräknats för växande skog.

Ända fram till 1890-talet var Nacka i huvudsak en jordbrukskommun, i den första kommunalnämnden, som bestod av 10 medlemmar, voro 8 jordägare eller arrendatorer; med anläggningen av Saltsjöbanan inträdde stora förändringar. Dock hade redan på 1870- och 80-talen en del industriföretag slagit sig ned på Sicklaön: Bergsunds Mek. Verkstads AB, Stockholms Superfosfat AB och Sommelii oljefabriker. Trakten kring Henriksborg och Finnboda betecknades 1890 i en offentlig utredning som köpingsliknande områden. Redan från 1860-talet är en folkökning tydligt märkbar.

Med järnvägen följde en mängd egnahems- och villaanläggningar samt nya industriella företag som Atlas Diesels motorfabrik vid Sickla och de Lavals ångturbin vid Järla. Om de ungefär samtidigt vid Saltsjön tillkomna kvarnarna Tre kronor och Saltsjökvarn samt

Augustendals motorfabrik skola tillskrivas inflytande från järnvägen, därom våga vi icke uttala oss.

Bebyggelsen inom Nacka är koncentrerad till ett antal samhällsbildningar omkring sjösystemet Hammarbyleden—Längsjön—Järlasjön—Skurusundet samt dessutom vissa områden vid Saltsjön i kommunens västra del och vid Ältasjön i dess södra. Byggnadsverksamheten har emellertid delvis bedrivits utan stöd av fastställda planer, varför samhällsbildningen på vissa håll lämnar en del övrigt att önska.

Några data rörande några av dessa samhällsbildningar skola här lämnas. Vad sålunda *Saltsjö-Duvnäs samhälle* beträffar hade av en dåvarande ägare utarrenderats vissa mindre områden på 25 och 50 år, varvid uppförda byggnader skulle efter arrendetidens slut tillfalla gårdens ägare. År 1907 inköptes huvudgården, omfattande 177 hektar, av AB Saltsjö-Dufnäs Villatomter, varvid arrendatorerna fingo tillfälle att friköpa sina områden. På sin tid upprättade arkitekten P O Hallman en plan, som senare delvis omarbetats, och efter vilken avsöndringar ägt rum. Exploateringen har verkställts av det sagda bolaget med undantag av ett område söder om Värmdövägen, där ett samarbete med HSB har förelegat. Bebyggelsen utgöres huvudsakligen av enfamiljshus, och samhället hör avgjort till de välordnade. Omkring sekelskiftet var Duvnäs hemvist för en bekant



Nacka kommunalhus i Storängen.

samling författare och konstnärer, och man erinrar sig gärna namnen Ernst Didring, Gustaf Jansson, Anders Genberg, Knut Stangenberg.

Vid tiden före järnvägens tillkomst var platsen för *Storängens samhälle* helt enkelt vad namnet antyder en stor äng, och bebyggelsen inskränkte sig till en enda lada. Exploatör har varit järnvägsbolaget, och avsöndringarna ha skett från stamfastigheten Järkla. Exploateringen började år 1904 på ett av Tjänstemännens egna-hemsförening inköpt vidsträckt område söder om landsvägen från Järkla. Omkring 75 villor voro 1909 uppförda. Bebyggelsen är välordnad och består av enfamiljsvillor. Flera av villorna äro ur arkitektonisk synpunkt vackra och tilltalande.

Rörande utvecklingen på *Skuru område* innehades på sin tid den nordligaste delen omfattande omkring 45 hektar av AB Skurusund, och där ägde i sin helhet ägostyckning rum. Terrängen är delvis av svårtillgänglig beskaffenhet. Den största närmast norr om gamla landsvägen belägna delen av Skuru gård exploaterades av Skuru Fastighets AB, i vilket AB Skuru-Björknäs var huvudintressent. Området ägostyckades år 1912. En mindre del av skuruområdet, Skuruhall, började redan omkring år 1900 att exploateras av AB Skuruhall. År 1905 inköpte Stockholms sjukhem ett område, som omfattar 225 hektar. Vissa planer förelågo att flytta sjukhemmet hit, men dessa övergavos av olika skäl, bl. a. ansågs vattenförsörjningen ej kunna tillfredsställande ordnas. Stora huvudbyggnaden på Skuru försålles 1919 av sjukhemmet till fru Mathy Sundelin, som där upprättade ett alltjämt bestående konvalescenthem, Solsunda. Tre andra byggnader äro uthyrda, och en park finner användning för camping.

Det i närheten av skuruområdet belägna *Ektorps villasamhälle* uppkom redan omkring år 1900 genom avsöndring av omkring 24 hektar från östligaste delen av Stora Sickla gård.

På näset mellan Järkla- och Långsjöarna har uppkommit ett samhälle *Nysätra* och vid *Lillängen* invid Storängen äger en exploatering rum på järnvägsbolagets mark men genom HSB.

Vidare exploaterar Järnvägs AB Stockholm—Saltsjön områden från *Stora Sickla* norr om Nacka och Järkla stationer, *Skogalund* nordost om Storängen och slutligen *Järkla*. På det invid Saltsjön belägna *Vikdalen* har tidigare av samma företag exploatering försiggått. Detta samhälle skall emellertid ha uppkommit redan år 1880.

Ären 1939—46 har järnvägsbolaget i Nacka kommun försålt 504.000 kvm tomtmark, och bolagets återstående areal utgör 2.980.000 kvm. Därtill kommer på Sickla udde inom Stockholms stads gräns 265.000 kvm.



Saltsjöbaden, Ringvägen, på 1890-talet.

En av Nacka kommun tillsatt kommitté föreslår (oktober 1947) på grundval av en av kammarfiskal Jan Hugne verkställd utredning, att Nacka socken från den 1 januari 1949 måtte förunnas stadsrättigheter. Nacka kommunalfullmäktige ha ännu icke fattat något beslut i ärendet, men en framställning till Kammarkollegium torde följa.

Den mark, på vilken *Saltsjöbadens köping* är belägen, försåldes år 1891 med Kungl Maj:ts tillstånd från Erstaviks fideikommiss till bankdirektör K A Wallenberg. Köpekontraktet överläts på Järnvägs AB Stockholm—Saltsjön, som sedan har omhänderhaft områdets exploatering.

Arealen omfattade omkring 1.800 tunnland eller 890 hektar av $\frac{1}{2}$ mantal Neglinge och $\frac{1}{2}$ mantal Skogsö i Nacka socken samt $\frac{1}{2}$ mantal Algö i Tyresö socken. Köpeskillingen avsattes till ett fideikommisskapital, som i bouppteckningen efter dåvarande ägaren/säljaren upptogs till 265.000: — kr. Köpingen omfattar endast de hemman, som tidigare ingått i Nacka socken.

Järnvägsbolaget uppdelade den Neglingeön benämnda halvön mellan Baggensfjärden och Neglingeviden, som genom ett näs vid Rösunda är förenad med fastlandet, samt området väster om Neg-

lingeviden i byggnadstomter och uppförde de monumentala hotell- och restaurangbyggnaderna, vartill senare kommit badhotellet med allehanda varmbad och anstalter i hälsovårdens tjänst. Redan den 1 juli 1895 voro Grand Hotell och Grand Restaurant i det närmaste färdiga, ett av de många bevisen på den duglighet, som vid skapandet av denna bana och detta samhälle lades i dagen.

Enligt kungl. brev av den 22 maj 1908 blev Saltsjöbaden köping fr. o. m. den 1 januari 1909 och bildar sedan 1913 egen församling tillhörande Saltsjöbadens och Tyresö församlingars pastorat.

Tomtförsäljningen har från 1892 till 1946 omfattat 2.108.000 kvm och återstående disponibel mark utgör vid 1946 års utgång — inom själva Saltsjöbadens köping — 4.924.000 kvm.

För Stockholm har Saltsjöbaden både ur nyttans och trevnadens synpunkt varit en verklig tillgång. Huru skulle t. ex. vid många tillfällen kongressarrangörer med heder kunnat skilja sig från sina uppgifter, om denna plats ej funnits att tillgå? Det kan ha sitt lilla nöje att läsa vad för mer än 50 år sedan den belgiske generalsekretären vid den internationella spårvägsföreningens kongress i Stockholm 1896 skrev i sin berättelse om en färd till Saltsjöbaden: »Bekvämt sittande i eleganta med stora speglar försedda vagnar ser resenären för sina ögon staden och dess förorter, glittrande sjöar bekransade med villor, leende dalar och allvarliga granskogar och uppnår den eleganta badorten Saltsjöbaden. På en med en bro med fastlandet förbunden ö reser sig den med alla nationers flaggor smyckade restaurangen.» Beskrivningen känns ju efter ett halvt sekel väl igen.

Befolkningsutveckling:

	1870	1890	1900	1910	1920	1930	1940	1946
Nacka	1000(ca)	1690	4263	5891	7462	8966	10118	12417
Saltsjöbaden	—	—	—	2286	2882	3225	3393	3930

I övrigt hade här nämnda samhällen i Nacka år 1946 följande invånarantal:

Danviken	421	Lillängen	588
Drevinge och Fisksätra	132	Nysätra	322
Ektorp	636	Saltsjö-Duvnäs	2.039
Erstavik	101	Sickla by	1.211
Finnboda	319	Skogalund	544
Gäddviken	132	Skuru med Skuruhall	1.037
Henriksdal	134	Storängen	917
Hästhagen	509	Vikdalen och Augustendal	426
Järslaområdet	234	Älta	1.350
Kvarnholmen	465		

STOCKHOLM—NYNÄS JÄRNVÄG

(S.N.J.)

Under flera årtionden pågingo strävanden att åstadkomma en järnväg för Södertörn med direkt eller indirekt anslutning till Stockholm. Sättet att nå detta mål var delvis så säreget, att det torde sakna motstycke i svensk järnvägshistoria.

Tanken på en Södertörns-järnväg kom redan upp på 1850-talet, och Carl XV besökte år 1862 Nynäs för ändamålet. En motion om anslag för undersökning avslogs av ständerna 1863. På 1860-talet stakades tvenne linjer bägge med anslutning till västra stambanan.

År 1871 erhöll löjtnanten H Sandeberg, som var ägare till hamnen i Nynäs, koncession på en järnväg från Nynäs med anknytning till stambanan mellan Huddinge och Tumba. För åstadkommande av internationell samtrafik och erhållande av räntegaranti för behövliga lån öppnades underhandlingar med det ryska Baltischportbolaget och det finska Hangöbolaget samt med tyska bankirer för finansiering. Underhandlingarna blevo resultatlösa, koncessionen förföll, men man fick den förnyad. Den förnyade koncessionen överläts 1872 på två ryska undersåtar, och till yttermera visso fastställde Kungl. Maj:t en bolagsordning för »Nordeuropeiska Transito- & Försäkringsbolaget» med ett kapital av minst 1 ½ och högst 40 milj. francs.

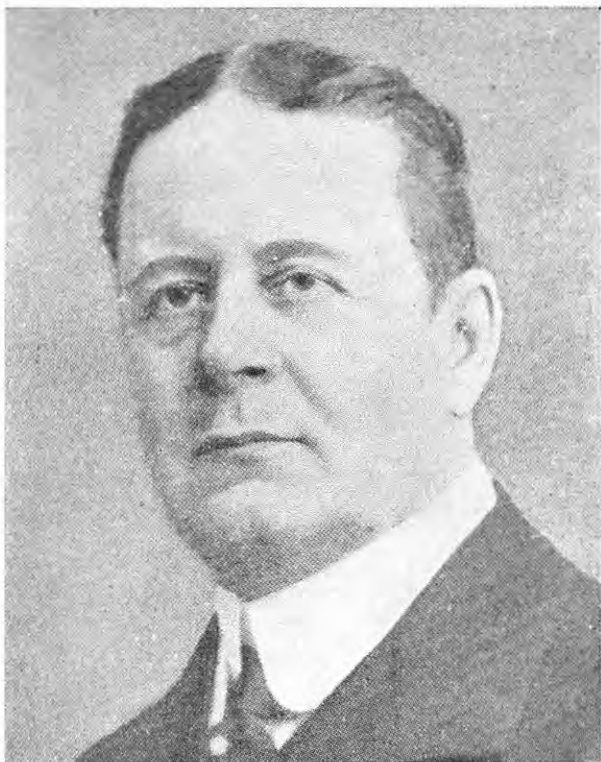
Landshövdingen i länet inledde högtidligen med några spadtag arbetet på banan, som dock icke synes ha bedrivits på allvar. I stället öppnade de ryska koncessionshavarna underhandlingar med engelska bankirer om ett överlåtande av koncessionen, varvid de lära begärt ett pris, som skulle lämnat dem en vinst på 1,5 milj. kr. Det ryska äventyrets slut var en rättegång med den ovannämnde löjtnant Sandeberg som käreandepart och med ett för honom lyckligt resultat i form av förlikning.

Senare på 1870-talet ägdes hamnen i Nynäs av dr A Ljunggren, som satte sig i förbindelse med franska kapitalister och medlemmar av legitimistiska och orleanistiska kretsar i Frankrike¹ med syfte, att dessa senare på grund av missnöje med de politiska förhållandena därstädes skulle på svensk mark grunda en bosättning och med kapital stödja ett järnvägsföretag. Av detta fantasi blev givetvis intet, och järnvägsfrågan fick sedan vila under hela 1880-talet.

I början av 1890-talet ivrade man för en linjesträckning, som skulle ansluta sig till den under byggnad varande Saltsjöbanan vid Östervik.

År 1892 inköpte professor Hj. Sjögren egendomen Nynäs, och det var väsentligen genom hans initiativ och energi som banan och

¹ Härmed avses monarkister, varav legitimisterna voro anhängare av huset Bourbon och orleanisterna av det därifrån utgrenade huset Orléans.



Professor Hj. Sjögren.

kajanläggningen slutligen kommo till stånd efter ett tiotal år av intensivt arbete.

Förslag utarbetades för en järnväg från Nynäs till Hammarby-sjön, över vilken den skulle fortsätta på bank till Södra station i Stockholm. Hos stadsfullmäktige därstädes anhöll man om kostnadsfri markupplåtelse och räntegaranti för ett obligationslån på 1.650.000: — kr. motsvarande $\frac{3}{4}$ av de beräknade anläggningskostnaderna.

Till dessa framställningar ville emellertid stadens myndigheter icke lyssna. Sedan andra sträckningar dryftats, erhöll man slutligen med ändring av en redan beviljad koncession den 8 september 1899 Kungl. Maj:ts tillstånd att framdraga järnvägen mellan sjöarna Drevviken och Magelungen till Älvsjö station. Bland andra villkor förekom, att en framtida järnväg mellan Älvsjö och Dalarö skulle delvis få utläggas på samma bank. Konstituerande bolagsstämma



Friska vindar över Nynäshamn. Bild sannolikt från omkring 1910.

med Stockholm—Nynäs Järnvägs AB hade dessförinnan hållits den 27 februari 1899. Järnvägen öppnades för allmän trafik den 28 december 1901. Största tillåtna hastighet blev 30 km/t., rälsvikt 40,5 kg/m, minsta krökningsradie i huvudspår 300 m och högsta lutning i huvudspår 10 ‰. Rullande material utgjorde 4 st. tanklok, 2 personvagnar med två axlar och 3 med fyra samt 70 resgods- och godsvagnar med två axlar. Banan blev normalspårig.

Utom vad som influtit genom aktieteckning hade man bl. a. erhållit ett obligationslån på 1.700.000:— kr. från Alfred Nobels sterbhus, för vilket Stockholms stad efter långvariga underhandlingar iklädde sig räntegaranti.

Då till buds stående medel ej förslogo, bildades 1903 Stockholm—Nynäs Förlags- och Trafik AB, vilket mot överlämnandet av vissa inteckningar åtog sig betydande förpliktelser i fråga om gäldande av svävande skulder, anskaffande av rullande materiel, kajbyggnader,

förvaltning m. m. På grund av driftförluster och andra orsaker uppnåddes icke det avsedda syftet med detta stödbolag. Det gick därhän, att Stockholms stad erhöll utmätning av järnvägen för fordran på grund av förskotterad ränta.

Man lyckades emellertid bilda ett nytt stödbolag, Trafik AB Stockholm—Nynäs, som konstituerades den 18 sept. 1905. Detta bolag åtog sig bl. a. vården och förvaltningen av all järnvägsbolagets egendom för en tid av 20 år framåt.

År 1932 kunde det ursprungliga bolaget, Stockholm—Nynäs Järnvägs AB, återtaga verksamheten. Stödbolaget nummer två likviderade i slutet av 1930-talet. Ett bolag med det likalydande namnet Trafik AB Stockholm—Nynäs bildades 1944 för att omhänderha företagens bussrörelse.

BRÄNNKYRKA¹

Villasamhället *Södertörns villastad med Fagersjö* uppkom kring sekelskiftet sedan grosshandlanden F G Althainz och grosshandlanden Carl Bengtsson inköpt Farsta gård m. m.

Bebyggelsen här är mycket gammal, därom vittnar bl. a. den ståtliga runsten, som finnes i närheten av gården. Farsta innehades på 1600- och 1700-talen av flera av våra historiskt bekanta släkter; under 1800-talet voro sex olika personer av skiftande samhällsställning gårdens ägare.

Althainz var innehavare av kvarn- och spannmålsfirman A Svanberg & Co., som på sin tid ägt den bekanta Eldkvarnen på nuvarande stadshusområdet, han hade även deltagit i bildandet av Stockholms Nya Spårvägs AB, dvs. det första spårvägsföretaget i Stockholm. I egenskap av verkställande direktör i Holmberg & Möllers Kvarn AB (Saltsjökvarn) var Bengtsson hans kollega. Vid den senares frånfälle 1902 övertog Althainz för egen räkning hela engagementet i affären.

Egendomarna innehades av ett för ändamålet bildat företag, AB Södertörns Villastad, som påbörjade området exploatering. Redan år 1901 synas villor ha varit färdiga för inflyttning. Trots den vackra och tilltalande omgivningen blev icke tomtförsäljningen av större betydelse, ännu år 1912 uppgick arealen av för bebyggande avstyckade tomter till endast 55 hektar. Det är antagligt, att ej fullt tillfredsställande vattenförsörjning därtill bidrog, brunnar lära varma och torra somrar sina betänklighet. Möjligt är även, att kommunikationerna till Stockholm ej voro särskilt goda, ehuru villastadsbola-

¹ Rörande Brännkyrka se även »Västra stambanan» och »Spårvägarna».



Grosshandlanden Fredrik Althainz.

get betalade 6.000:— kr. årligen till järnvägen. Till dåvarande Stockholms Södra Spårvägs AB gjordes upprepade framställningar om en spårvägslinje till villastaden, och det förefaller som om stakningar för en dylik förbindelse verkstälts.

Vid sitt 1910 inträffade frånfälle hade Althainz avvecklat sitt intresse i AB Södertörns Villastad. Det är sannolikt men av oss ej till fullo uttrönt, att detta övergått till ett konsortium med kansli-sekreteraren Gusaf Norström som ledare, och att bakom detta konsortium stod bankdirektören Louis Fraenckel i dåvarande Stockholms Handelsbank, vilken även torde ha varit den, som senare påyrkade försäljning till Stockholms stad.

Enligt kontrakt av den 19 april 1912 mellan Stockholms stads lantegendomsnämnd och AB Södertörns Villastad försäljde nämligen bolaget sina egendomar till staden. Dessa utgjorde $\frac{3}{5}$ mantal av frälsehemmanet Farsta, Marieborg, Eriksdal (förut kallat Hökarängen med Larsboda), Eklund med Bergholm, $\frac{1}{4}$ mantal säteri Lilla Sköndal eller Tallkrogen samt fräselägenheterna Forsen, Forsbro, Forsängen och delar av frälseskattelägenheten Runsåtraäng tillsammans omfattande 645 hektar till ett pris av 1 milj. kr. eller 15,5 öre per kvm. Egendommarnas taxeringsvärde var 249.000:— kr., och den växande skogen uppskattades till 53.000:— kr. På villastads-



Farsta gård före ombyggnaden.

bolagets vägnar var kontraktet undertecknat av den ovannämnde kanslisekreteraren Norström, som senare under några år fungerade som verkställande direktör för järnvägsbolaget. Norström var som ägare till Trångsunds huvudgård i östligaste Huddinge direkt intresserad av ortens förhållanden.

Södertörns villastad hade år 1910 ett invånarantal av 334 personer.

HUDDINGE¹

Den invid Drevviken i socknens östligaste del belägna Länna gård inköptes för exploatering för några år sedan av ett konsortium bestående av direktörerna Herman Hultgren, Alfred Nobel, Börje Nordström och Teodor Wiklund. Egendomen lär omfatta omkring 1.000 hektar, och ungefär 25 % av denna areal uppgives nu som försåld.

¹ Rörande Huddinge se även »Västra stambanan».

ÖSTERHANINGE

Av kommunens 15.305 hektar ingå 4.603 i det braunerhjemska fideikommisset Sandemar. Omkring 180 hektar och skogskomplexet brukas i ägarens egen regi, det övriga av arrendatorer.

Årsta, en annan stor egendom, äges av Årsta AB, i vilket grosshandlanden Herm. Meeths är huvudintressent.

Omkring ett 20-tal självständiga bönder finnas inom kommunen.

Livskraftiga samhällsbildningar ha uppstått. I kommunens norra del, söder om Drevviken, är *Vendelsö samhälle* beläget, som 1907 började exploateras av Mellersta Sveriges Egnahems AB på mark inköpt från Vendelsö och Gudö gårdar. Detta företag gjorde emellertid 1914 konkurs, och vad som återstod icke exploaterat inköptes år 1918 på exekutiv auktion av grosshandlanden Eric Nyberg i Stockholm. Exploateringen av dessa områden är nu avslutad. Då de ursprungligen sålda tomterna voro mycket stora, 1 à 2 tunnland, är nu en styckning av desamma tänkbar. Vendelsö samhälle har omkring 1.500 invånare.

I Tutviken och Malmen finnas alltjämt omkring 105 hektar ostyckad mark, som innehaves av den ovan nämnde grosshandlanden Nyberg. På Gudö disponerar under liknande förhållanden köpmannen A L Widholm i Tyresö ett område på omkring 170 hektar.



Vendelsö gård.



Utsikt över Vendelsö.



Handens järnvägsstation.



Parti av Handen.

Som ett reservat för ett 10-tal år framåt kan möjligen betraktas egendomen Kvarnängen, som omfattar cirka 200 tunnland och innehaves av direktör Josef Jonssons sterbhus.

Söder om Vendelsö är *Handens samhälle* beläget. Exploateringen började 1923 på Söderby gård, och verkställdes av firman Lindström & Johansson i Sala. Denna exploatering är avslutad. Vad nu återstår av Söderby gård innehaves av godsägaren Axel Petterssons sterbhus. Gården skall på sin tid ha omfattat 950 hektar.

Det av fröken Karin Pettersson ägda i Handen belägna Söderbytorp har styckats i 180 tomter, som äro under försäljning.

Antalet invånare i Handen beräknas utgöra omkring 1.400 personer.

Mellan Vendelsö och Handen kring sydligaste delen av Drevviken har AB Billiga Tomter igångsatt en betydande tomtförsäljning. Den försiggår från egendomarna Norrby, Söderhagen, Vega och Östra Täckeråker. Samtliga egendomarna befinna sig i Österhaninge utom Söderhagens corps-de-logi och park, som är beläget inom gränsen av Huddinge. Från Norrby äro redan omkring 200 tomter sålda; den återstående exploateringen — från samliga gårdarna — väntas omfatta 400 tomter.

I Österhaninge befinner sig det av Stockholms stad år 1936 inköpta Tyresta om 1.416 hektar, och som betingade en köpeskilling av 350.000: — kr. eller 2,47 öre pr kvm.



Tyresta by. Foto Arthur Boström.

Någon kommunal särställning för tätorterna synes icke planeras. Anledningen härtill är sannolikt, att kommunen upprättat eget vatten- och avloppsverk, som torde komma att betydligt utvidgas under närmaste tiden. Byggnadsplan för Vendelsö och Handen omfattande omkring 1.000 hektar väntas bli färdig under år 1947.

Befolkningsutveckling (Österhaninge):

1900	1910	1920	1930	1940	1946
1886	2092	2093	2792	3116	3700

VÄSTERHANINGE

Kommunen är en av Stockholms största leverantörer av trädgårdsprodukter. Omkring ett 70-tal handelsträdgårdar till stor del kring Tungelsta och i regel på egen mark äro nämligen här etablerade. Rosor och andra blommor utgöra den viktigaste odlingen.

Jordbruket är alltjämt den förnämsta näringen inom kommunen. Av 141 jordbruksfastigheter brukas 86 av ägarna medan 55 äro utarrenderade; av de 86 kunna 50 betecknas som brukade av verkliga bönder i gammal god mening.



Trädgårdsbruk vid Tungelsta.

De två mest kända egendomarna äro Berga och Häringe. Då hovjägmästaren Helge Ax:son Johnson, som ägde den förstnämnda egendomen, för några år sedan avled, såldes Berga. Jordbruk och skog innehavas nu av Domänverket, och på området utövar en lantbruks- och ladugårdsförmansskola sin verksamhet. Slottet och anläggningarna vid sjön tillhöra även Kungl. Maj:t och kronan, marinen har där sin underofficersskola förlagd. Häringe brukas av ägaren, direktören Axel Wenner-Gren.

Efter järnvägen ha två samhällen uppkommit. Det äldre, *Tungelsta samhälle*, räknar 1907 som födelseår. Då köpte nämligen AB Hem på landet egendomarna Skogs-Ekeby, Lundby och Älsta, utgörande tillsammans omkring 1.400 hektar. Försäljningen började genast och omfattade bl. a. 300 småbruk i lotter från 1 ½ till 6 tunnland, dock förekommo även lotter i storlek upp till 50 tunnland. År 1919 köpte samma företag omkring 300 hektar tillhörande Hammars egendom, varifrån ett 50-tal småbruk härleda sig. Invånareantalet i Tungelsta beräknas till 800 personer.

Inom *Västerhaninge samhälle*, som räknar omkring 700 invånare, utövade AB Hem på landet även pionjärverksamhet. År 1918 inköptes Ribby med omkring 100 hektar, och ungefär 90 bostads- och trädgårdslägenheter ha därifrån avyttrats.

Exploateringsverksamhet utövas f. n. av Stockholm med Omnejd Tomt- och Fastighets AB. Bolaget har nämligen i trakten av Tungelsta inköpt gårdarna Hammar, Krigslida och Lillgården om tillhoppa 220 tunnland och en gård i närheten av Västerhaninge station om



Hammars gård, Tungelsta.

52 tunnland. Dessa områden styckas till trädgårds- och bostadstomter, vilkas antal beräknas till omkring 250.

Befolkningsutveckling (Västerhaninge kommun):

1900	1910	1920	1930	1940	1946
2063	2267	2671	2814	2869	3349

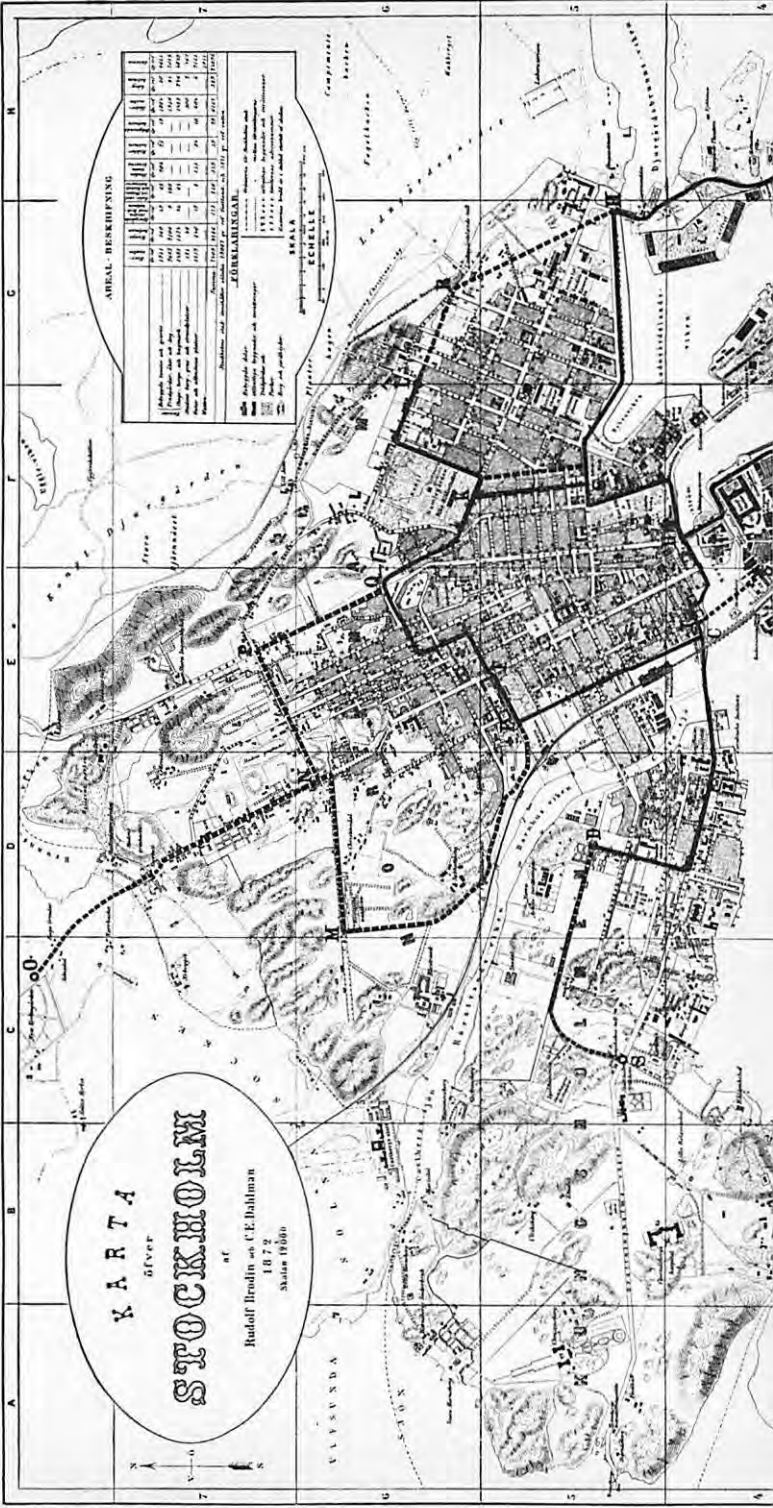


Spårvägsbolagets palats vid Tegnérgatan, som uppfördes 1884—87. Bild efter ritning av byggnadens arkitekt A E Melander 1885.

SPÅRVÄGARNA

Tre decennier hade spårvägarna varit i verkstamhet, innan de kommo att direkt tjäna samfärdseln mellan staden och de uppväxande samhällena utanför den dåvarande stadsgränsen. Under denna tid hade de fyllt den viktiga uppgiften att underlätta och påskynda bebyggandet av de vidsträckta obebyggda områdena i stadens utkanter och därigenom gjort vad på dem berodde för att avhjälpa bristen på bostäder. Periferiska punkter inom den nuvarande innerstaden nåddes vid följande tidpunkter:

Allmänna gränd på Djurgården	den 21 okt.	1877
Nybrogatan vid nuv. Karlavägen	» 1 dec.	1881
Norrtull	» 20 juli	1886
Erstagatan	» 11 aug.	1887
Hornstull	» 21 juni	1888
S:t Eriksgatan	» 15 juli	1889
Karlberg	» 20 nov.	1905
Värtan	» 1 maj	1905
Skanstull	» 1 sept.	1905



K A R T A
 Öfver
STOCKHOLM
 af
 Rudolf Brodin och C.E. Dahlman
 1872
 Skala 1:5000

AREAL-BESKRIFNING

År	1872	1880	1890	1900	1910	1920	1930	1940	1950	1960	1970	1980	1990	2000
Stadsområde	110	115	120	125	130	135	140	145	150	155	160	165	170	175
Stadsområde med utvidring	115	120	125	130	135	140	145	150	155	160	165	170	175	180
Stadsområde med utvidring och utvidring	120	125	130	135	140	145	150	155	160	165	170	175	180	185
Stadsområde med utvidring och utvidring och utvidring	125	130	135	140	145	150	155	160	165	170	175	180	185	190
Stadsområde med utvidring och utvidring och utvidring och utvidring	130	135	140	145	150	155	160	165	170	175	180	185	190	195
Stadsområde med utvidring och utvidring och utvidring och utvidring och utvidring	135	140	145	150	155	160	165	170	175	180	185	190	195	200

JÖRNLÄGGING

1 Stadsområde med utvidring och utvidring
 2 Stadsområde med utvidring och utvidring och utvidring
 3 Stadsområde med utvidring och utvidring och utvidring och utvidring
 4 Stadsområde med utvidring och utvidring och utvidring och utvidring och utvidring
 5 Stadsområde med utvidring och utvidring och utvidring och utvidring och utvidring och utvidring
 6 Stadsområde med utvidring och utvidring och utvidring och utvidring och utvidring och utvidring och utvidring
 7 Stadsområde med utvidring och utvidring och utvidring och utvidring och utvidring och utvidring och utvidring och utvidring

SKALA
1:5000

ECHELLE
1:5000

Stockholmarna fingo länge vänta på sina spårvägar, Köpenhamn var många år före, och i dåvarande Christiania hade spårvagnarna börjat rulla ungefär ett halvt år, innan de blevo verklighet på Stockholms gator. Gagnet för samhället av dylika kommunikationer hade icke varit föremål för tvivel, men däremot hyste man betänkligheter med hänsyn till rådande terrängförhållanden, som förmenades skulle vara hindersamma för spårvägsanläggningar.

År 1871 hade emellertid Kungl. Maj:t beviljat tvenne personer en spårvägskoncession, som emellertid fick förfalla. Vederbörande lära ha misströstat om möjligheten av en lönande spårvägsrörelse utan en linje i Drottninggatan, vartill tillstånd ej kunde erhållas.

Det avgörande initiativet togs slutligen av överståthållaren Gustaf af Ugglas genom ett protokoll i överståthållarämbetet av den 30 september 1875, varigenom en kommitté av sakkunniga män tillsattes för att »dels utarbета och till överståthållarämbetet inkomma med fullständig plan för spårvägens anläggande här i staden» dels uppgöra fullständigt kostnadsförslag för planens genomförande.

Medlemmar av kommittén blevo kaptenen, sedermera majoren i Väg- och Vattenbyggnadskåren, byggnadschefen i Stockholm C J Knös, löjtnanten, sedermera majoren i samma kår, den blivande förste spårvägsdirektören i Stockholm Ludvig Broomé, stadsingenjören i Stockholm Rudolf Brodin och maskindirektören, sedermera generalkonsuln E Fränckel.

I det ovannämnda protokollet hos överståthållarämbetet betonas, att spårvägens tillkomst i ej ringa mån skulle bidra till avhjälpan det av den bostadsbrist, som var rådande i huvudstaden. Det är av synnerligt intresse att konstatera, att bostadsbyggandet och spårvägsrörelsen således från början utgjorde delar av samma problem, en problemställning som alltsedan bestått ehuru kanske icke alltid i behöflig grad beaktad.

Redan den 24 januari 1876 voro kommitterade färdiga med sitt förslag — »Memorial», som omfattade ett flertal spårvägslinjer i två skilda system, dels ett primärt, som berörde de reglerade och mer bebyggda stadsdelarna samt Djurgården, dels ett sekundärt, vilket skulle sammanbinda stadens centrala och bebyggda delar med sådana trakter av stadens utkanter, där tillgång på rymliga och lämpliga byggnadstomter förefunnos. På grund av lutningsförhållandena på Södermalm ansågo sig kommitterade icke då kunna föreslå anläggandet av några spårvägslinjer därstädes utan förordade i stället ett ordnat omnibussystem i samband med ett spårvägsnät norr om Slussen.

Denna utredning föranledde tillkomsten av *Stockholms Nya Spår-*

Memorial.

Fra in Spårsvägrörelserkommittén hafva vi bekommit ett så betydande utdrag af protokollet, hållet den 30 Septembris 1875.

'Då genom spårsvägens anläggande här i Innefundetorden väsensolliga fördelen obestridligen skulle stadens befolkning i flere afseenden tillbehöfvas och särskildt derutiinnan, att de i stadens utkomna belägna, nu obbyggda, vidsträcktare tomterstater blefva bebyggda till gånghliga och derigenom mer än hitintills ansevärda för bebyggelsens utförande, hvilket

E. J. Ruas

Rudolf Brodén

H. S. Åkerberg

Ludvig Broome

Den stockholmska spårvägrörelsens Magna Charta. Ingressen till 1875 års spårvägskommittéens »Memorial» och kommittéens namnteckningar under densamma. Foto Börje Gallén.

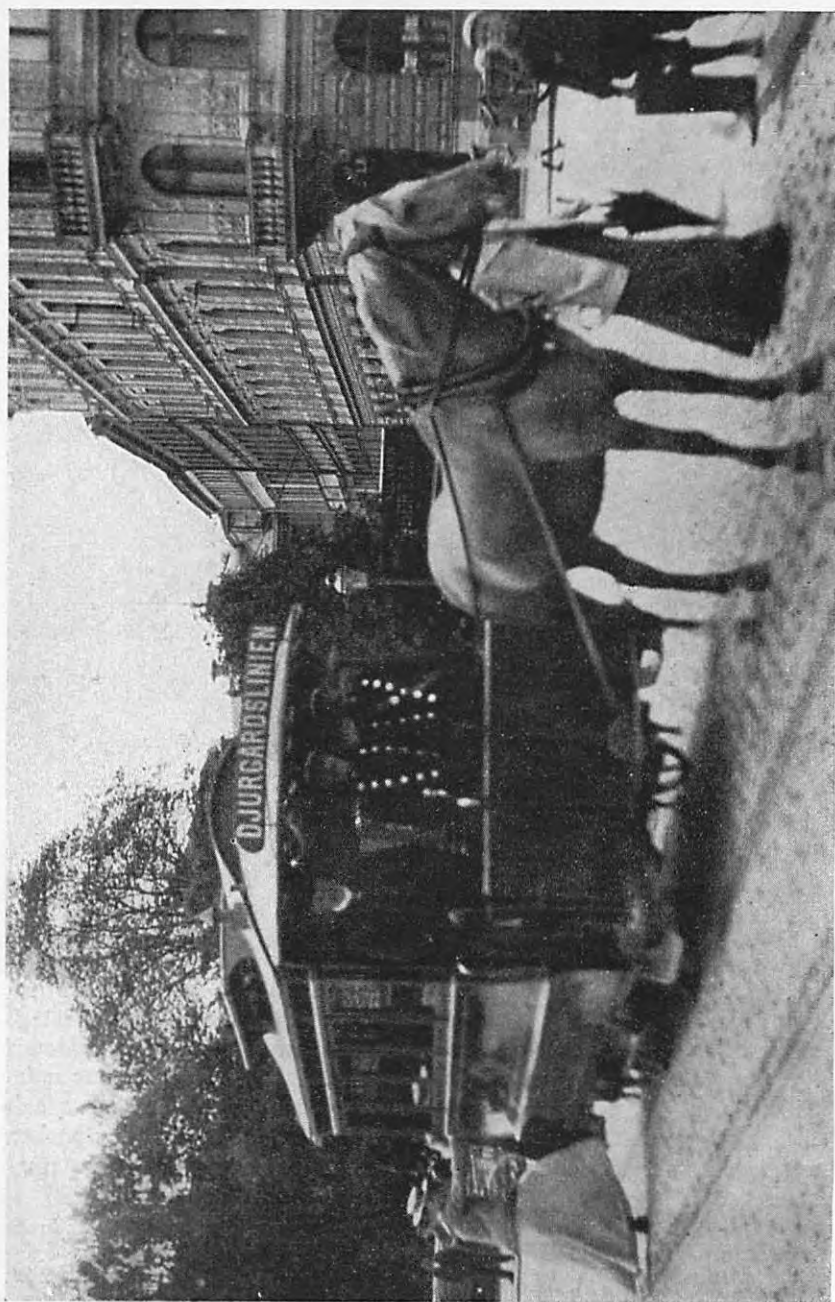


Generallöjtnanten Br. A. Leijonhufvud, SNS:s förste styrelseordförande åren 1876—1902.

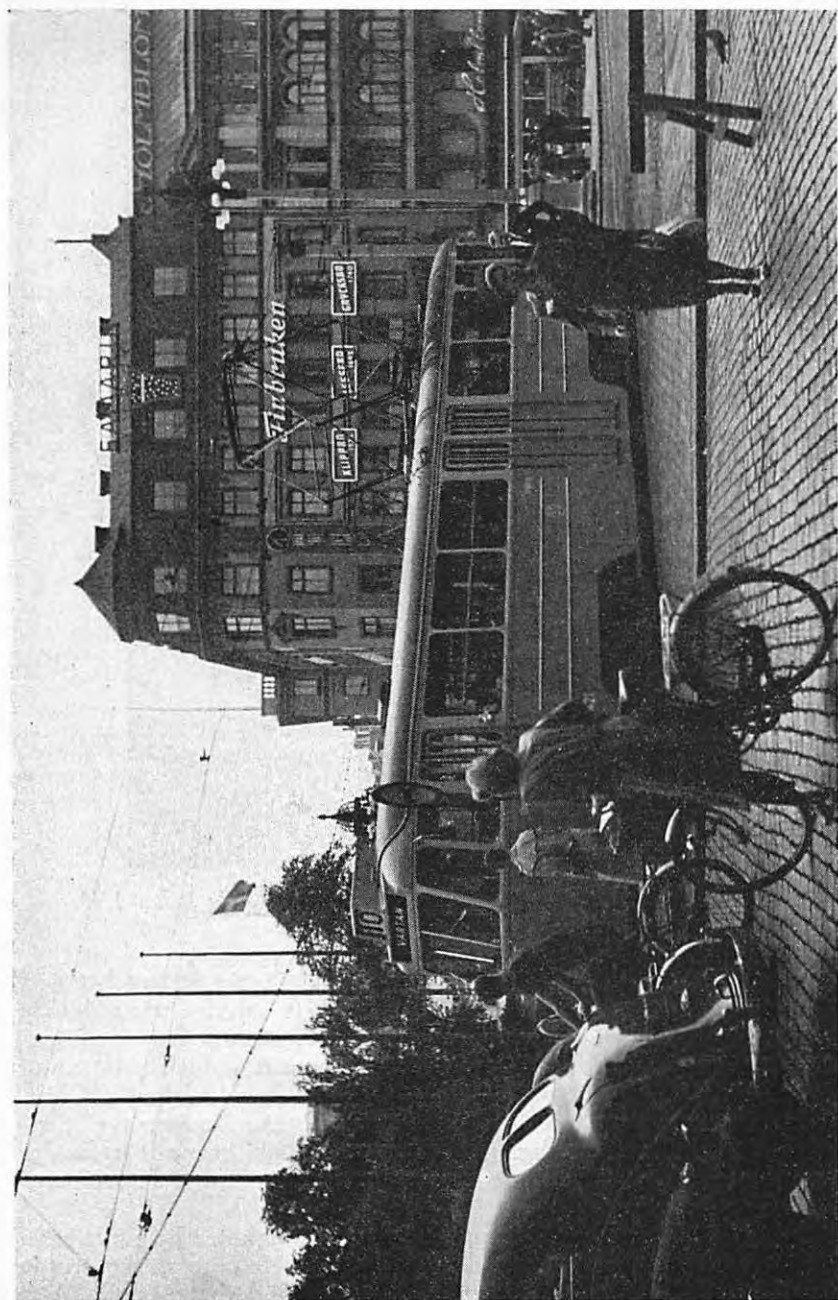
vägs AB (SNS), vars konstituerande bolagsstämma hölls den 8 maj 1876.¹

Bildandet hade föregåtts av inbjudning till aktieteckning, som förutom överståthållaren af Ugglas i huvudsak utfärdats av mycket kända personer inom Stockholms industri och affärsliv. Företaget blev dock i motsats till vad ibland påståtts de mångas företag: sammanlagt 6.250 aktier à 100 kr. tecknades av 517 personer, således i genomsnitt 12 aktier per tecknare. Den 10 juli 1877 igångsattes spårvägsdriften på linjerna Slussplan—Norrholmstorg—Roslagstorg och Slussplan—Norrholmstorg—Grevbron. Den disponibla vagnparken utgjordes då av tio enhästs-spårvagnar vardera rymmande 22 passa-

¹ Den nämnda av Kungl. Maj:t medgivna koncessionen av 1871 hade av koncessionshavarna överlåtits på ett bolag med namnet »Stockholms Spårvägs AB», som synes ha upplösts. På grund härav förordnade Kungl. Maj:t, att det senare bolaget skulle ha ordet »Nya» i firmabeteckningen.



Stockholms första spårvagnstyp, den enspåda hästspårvagnen, som började trafikera Stockholms gator 1877.



1946 års innerstadsspårvagn.



Skriftställaren Fredrik Ström, SS:s styrelseordförande sedan 1940.

gerare. SNS kunde nästan från början glädja sig åt mycket god ekonomisk framgång. Medlemmar av bolagets styrelse utgjordes de första decennierna till största delen av representanter för den högre ämbetsmannavärlden med inslag av affärs- och industrimän, vilka senare torde ha utövat det större inflytandet. Den 13 febr. 1904 började elektrisk spårvägsdrift på sträckan Norra Bantorget—Odenplan—Haga södra grindar. Elektrifieringen hade genomförts under den dåvarande verkställande direktörens, kapten Ernst Hjortzbergs personliga ledning.

År 1905 kommo under kuppertade omständigheter helt nya män av spekulativ läggning till ledning av bolaget. De voro starkt lierade med den då kända bankfirman AB Alb. Söderberg & Co. Det



SNS:s förste verkställande direktör, sedermera majoren i Väg- och Vattenbyggnadskåren Ludvig Broomé.

innebär icke någon särskilt kritisk inställning att säga, att dessa personer hade stor benägenhet att betrakta spårvägsbolaget och bankfirman som en enda koncern. Deras verksamhet kvarlever dock i en varaktig skapelse nämligen Råsunda i numera Solna stad. Genom ett dotterbolag engagerades nämligen SNS som markexploator; vi återkomma längre fram till denna samhällsbildning. De ivriga strävandena att få SNS:s koncession förnyad misslyckades. Frågan om spårvägskoncessionen blev en uppmärksammas angelägenhet i den kommunalpolitiska debatten, särskilt var detta fallet vid stadsfullmäktigevalen i mars 1915. Stockholms arbetarkommun utsände vid tillfället ifråga en skrift, som med sina överdrifter och även oriktigheter dock innehöll åtskilligt, vars riktighet ej kan bestridas. Vid koncessionstidens utgång den 30 december 1916 upphörde Stockholms Nya Spårvägs AB som trafikföretag. Det redan 1915 bildade AB Stockholms Spårvägar erhöll samma dag ny koncession för 40 år. Det sistnämnda bolaget bildades av Stockholms stad i samverkan med ett bankkonsortium. Av aktiekapitalets 24 milj. kr. tecknade staden och konsortiet hälften var. Stadens likvid skedde genom upplåtelse av koncession på spårvägsdriften. Numera finnas endast 151 aktier (à 50: — kr.) i enskild ägo.

I de två företagen ha följande åtta personer fungerat som styrelseordföranden: generallöjtnanten B A Leijonhufvud 1876—1902, presi-



Professor Torsten R Åström, spårvägschef 1940—1947.

denten S H Wikblad 1902—04, generalkonsul E Fränckel 1904—05, generallöjtnanten H G W Wrangel 1905—18, generaldirektören Herman Rydin 1915—20, borgarrådet C G Björklund 1920—29, transportmästaren Joh. Aug. Wallin 1929—39 och från 1940 skriftställaren Fredrik Ström.

Verkställande direktörerna ha varit nio, varav fyra tillhört Kungl. Väg- och Vattenbyggnadskåren nämligen major Ludvig Broomé 1876—80, kapten J A Brunskog 1880—99, överstelöjtnant G Hellgren 1923—40, kapten Torsten R Åström 1940—47. Fortifikationen representeras av kapten Ernst Hjortzberg 1899—1906 och 1917—22, ingenjörskåren av direktör Emil Björkegren 1906—09, Statens järnvägar av direktör W Walden 1909—18 och den juridiska disciplinen av v. häradshövding Axel Westman 1916—22. Den sistnämnde var samregent med kapten Ernst Hjortzberg 1917—22. Efter att förut i ledande ställning ha tillhört Stockholms stads administration inträdde direktör Martin Helin den 1 oktober 1947 som chef för Spårvägsbolaget.

År 1940 inrättades en post som vice verkställande direktör, vilken befattning sedan dess innehafts av bolagets förre ombudsman, direktör Wilh. Augustinsson.

Trots 1875 års spårvägskommittés negativa utlåtande rörande



Direktör Martin Helin, spårvägschef från den 1 oktober 1947.

Södermalm kunde *Stockholms Södra Spårvägs AB (SSB)* konstitueras den 8 februari 1886.

Intresset för aktieteckningen hade varit stort särskilt på Södermalm. Aktiekapitalet bestämdes till 500.000:— kr., den genomsnittliga teckningen visade 7 aktier à 100:— kr. per tecknare. Det kan nästan sägas, att i vissa fall ankans skärv förvandlades till ett aktiebrev.

Man inrättade sig från början mycket anspråkslöst. Därom vittnar exempelvis, att åt verkställande direktören lämnades högtidligen i uppdrag att söka träffa avtal »med någon närboende telefonägare om begagnande av dess apparat». Först om detta ej lyckades skulle egen telefon anskaffas.

Trafiken tog sin början den 11 augusti 1887 med en ångvagnslinje Karl Johans torg—Brunnsbacken—Hornsbacken och en hästvagnslinje Adolf Fredriks torg—Högbergsgatan—Götgatan—Folkungagatan till Erstagatan.

Styrelse och ledning utgjordes av affärs- och industrimän, som stodo i spetsen för framgångsrika företag, och vilkas duglighet var erkänd. Det oaktat artade sig det nya spårvägsföretaget ekonomiskt icke väl. Orsakerna voro flera, den främsta kanske var, att befolkningen på Söder till stor del befann sig i för betryckt ställning för att kunna bidra några 10-öringar i bolagets betalningsbössor.

Rörelsen gick med förlust, och styrelsens ledamöter fingo vid många tillfällen personligen träda emellan för att hålla företaget flytande. Emellertid var det möjligt att bilda ett stödbolag, som under åren 1891—1900 lyckades hjälpligt sanera ställningen.

År 1901 kunde man, skickligt nog, elektrifiera driften. Det skedde

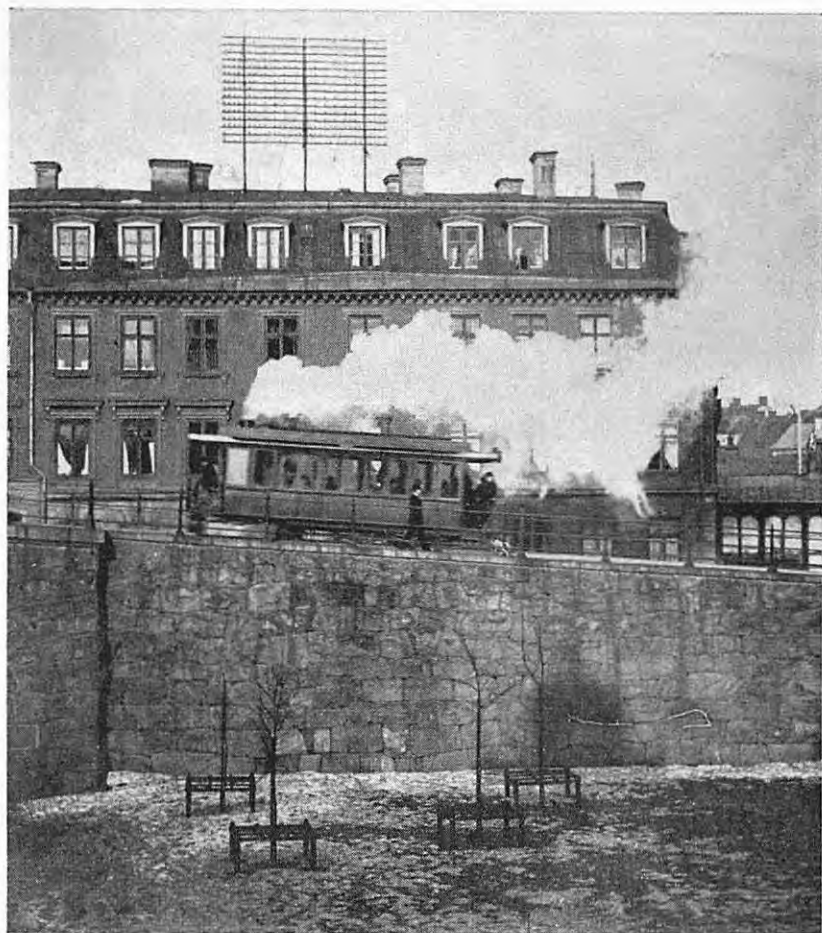


Direktör Wilh. Augustinsson.

med finansiell hjälp av leverantören, det tysk-amerikanska bolaget Union Elektrizitäts Gesellschaft i Berlin. För första gången i Sverige kunde den 5 september 1901 ett elektriskt lokalt spårvägståg sätta sig i rörelse, och platsen var Hornsgatan från Ragvaldsgatan till Ringvägen. Södra bolaget var svensk pionjär såväl ifråga om ångvagnar som elvagnar i lokaldrift.

Men denna framgång hade vunnits genom ett för bolaget betänkligt medgivande. För att erhålla stadens koncession för elektrifierad linjetrafik hade man nödgats godtaga följande bestämmelser i koncessionsvillkoren: »För rättigheten att anlägga och trafikera spårvägslinjerna skall bolaget till staden utgiva 25 % av den del utav bolagets bruttoinkomster av trafiken för varje år, som överstiger 400.000: — kr. — —.» Detta ansåg sig stadens myndigheter kunna utkräva av ett företag, som under 15 år aldrig lämnat någon utdelning, och utan att staden på något sätt understödde det samhällsnyttiga ändamålet. Vid Norra bolagets elektrifiering kunde dylika villkor ej genomdrivas, det låg i detta bolags skön att fortsätta den alltjämt lönande hästvagnsdriften, för Södra bolaget var däremot elektrifieringen en fråga om vara eller icke vara.

Konsekvensen av det gjorda medgivandet var, att bolaget paradoxalt nog för sin fortsatta existens ej kunde företaga utvidgningar

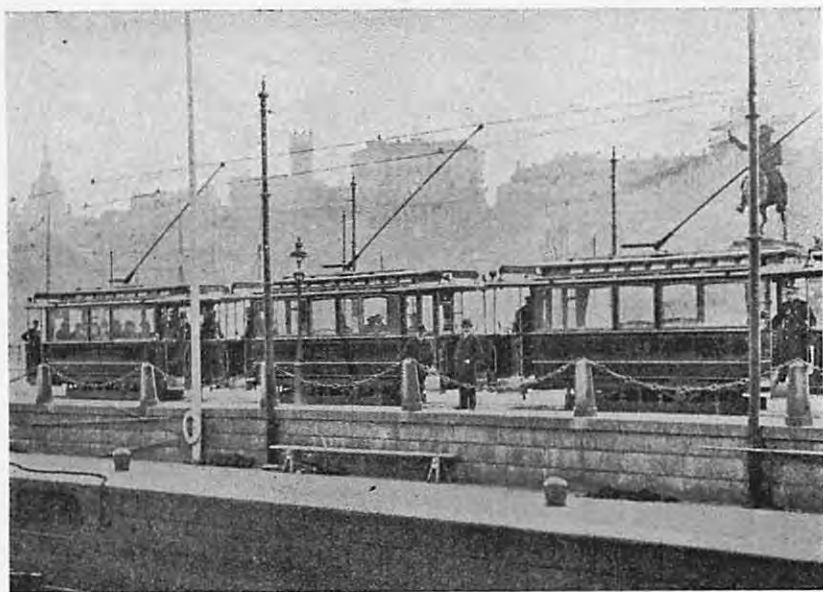


Ångspårvagnen arbetar sig upp för Brunnsbacken.

av betydighet. Enda lösningen var en ny överenskommelse med staden.

En sådan överenskommelse träffades även år 1908. Staden inträdde som aktieägare genom teckning av 10.000 aktier på nominellt 1 milj. kr. och utgörande preferensaktier (B-serien). De förutvarande aktierna, ävenledes på nominellt 1 milj. kr., förändrades till stamaktier (A-serien). Stadens aktier medförde betydande företrädesrätt till utdelning. Även på annat sätt tillerkändes staden en privilegierad ställning.

År 1918 sålde Stockholms Södra Spårvägs AB det väsentligaste



Den äldsta typen av el-spårvagnar i Stockholm — på Söder — insatt i trafik år 1901.

av sin egendom till AB Stockholms Spårvägar, och koncessionsrätten, som utlöppte år 1925, övergick även till detta bolag. Södra bolagets ställning var vid slutet av dess verksamhet synnerligen god.

Största delen av tiden 1886—1906 hade den kraftfulle byggmästaren John M Redtz varit företagets ledare. Till stor fördel för bolaget inträdde år 1906 kapten Ernst Hjortzberg som verkställande direktör och kvarstod i denna befattning under den återstående tiden av bolagets tillvaro som trafikföretag. Överingenjören och chefen för Bergsunds Mek. Verkst. AB C A Lindvalls namn skall även ihåggas i hans egenskap av styrelseledamot i bolaget. Under en resa i Italien omkring sekelskiftet 1900 hade han iakttagit huru en elektrisk spårvagn i Florens kunde gå upp för en backe av en kilometers längd och med samma lutning som Brunnsbacken. Denna iakttagelse skall ha varit en bidragande omständighet till Södra bolagets elektrifiering. Lindvallsplan och Lindvallsplan på det gamla Bergsundsområdet minna nu om den förtjänstfulle mannens verksamhet.

I nordvästra Brännkyrka framkommo tidigt planer på en spårvägsförbindelse med Stockholm. Den första kända åtgärden i frågan var, att den i Fridhems villastad (Målarhöjden) bosatte boktryc-



Interiör från Södra bolagets kontor 1911. T. v. dörren till verkställande direktörens rum, längst fram till höger residerande trafikchefen, vid pulpeten hade kamreraren och ännu en tjänsteman sina platser. Dessa herrar ledde det året transporten av 9.742.696 passagerare.

karen G Walfr. Wilhelmsson år 1904 riktade en skrivelse till Fridhems Villaägareförening med uppmaning att utse en kommitté för frågans behandling. En sådan kommitté kom även till stånd. År 1906 föreslog man Södra bolaget samarbete för åstadkommande av en spårväg Söder Mälarstrand—Reimersholm—Gröndal—Fridhem. Av projektet blev intet.

Under kommande år ägde i denna fråga många sammanträden rum, och många utredningar, beräkningar och stakningar verkställdes. Slutligen kom man därhän, att den 30 juli 1909 konstituerande bolagsstämma för *AB Södra Förstadsbanan* kunde hållas. I



Byggmästaren J M Redtz.



Kaptenen Ernst Hjortzberg.

trakten verksamma markexploaterande företag som dåvarande handelsbolaget Olsson & Rosenlund, Byggnads AB Manhem och Nyborgs AB inträdde bland andra som delägare. Trafik på tre linjer etablerades, nämligen Liljeholmsbron—Fridhem, Liljeholmsbron—Tellusborg och Liljeholmsbron—Midsommarkransen. Närmare detaljer angående trafiken lämnas senare i framställningen rörande Brännkyrka.

Trafikerandet av banorna övertogs av Stockholms Södra Spårvägs AB. Södra Förstadsbanan anskaffade aldrig eget rullande material. Enligt kontrakt av den 8 juli 1920 försåldes bolagets anläggningar till AB Stockholms Spårvägar. Under största delen av tiden hade civilingenjören Percy H:sson Tamm fungerat som bolagets verkställande direktör.

För exploaterandet av sina i Bromma socken inköpta egendomar



Boktryckaren G Walfr. Wilhelmsson.

erhöll Stockholms stad den 23 december 1910 av Kungl. Maj:t koncession på en dubbelspårig spårvägslinje från S:t Eriksgatan till Tranebergssund och över en pontonbro till en punkt mitt för Alvikens gård. Den anläggning, som kom till stånd, benämndes *Stockholms stads spårväg*, och trafiken ombesörjdes av Stockholms Nya Spårvägs AB.

Kungl. Maj:t gav den 15 december 1916 tillstånd till koncessionens överlåtande på AB Stockholms Spårvägar, till vilket bolag spårvägen redan enligt stadsfullmäktiges beslut av den 15 maj 1916 försålts för 525.000.— kr. Till trafiken på denna bana återkomma vi i samband med framställningen rörande Bromma.

Allmänheten får tid efter annan i tidningarna läsa om Spårvägsbolagets koncession, varför några ord om densamma skola sägas, innan framställningen går vidare.

Med koncession förstår man på förvaltningsspråket ett medgivande att driva ett visst som allmännyttigt ansett företag, därest detta kräver disposition av mark. (Om markupplåtelse ej är förutsättning, användes benämningen oktroy. De på sin tid talrika numera upphörda enskilda bankerna voro sålunda av Kungl. Maj:t oktroyerade.)

För Spårvägsbolagets del fordras för att driva *en elektrisk spårvägsanläggning* i Stockholm följande tillstånd:

1. Kungl. Maj:ts koncession för den elektriska anläggningen;

2. kommunal koncession för rätt till disposition av publik mark för den elektriska starkströmsanläggningen och för rätt att disponera gatumark för själva spåranläggningen;
3. överståthållarämbetets tillstånd för rätt till yrkesmässig passagerare- och godsbefordran.

För *trådbussrörelsen* äro i tillämpliga delar enahanda villkor ställda. Vad slutligen den *ej elektrifierade busstrafiken* beträffar utfärdar överståthållarämbetet särskilda trafikillstånd. De kommunala instanserna lämnas därvid tillfälle att yttra sig.

Rörande giltighetstiderna ha de för spårvägsrörelsen från början varit — med ett enda undantag — fyrtio år. För trådbussrörelsen är



Borgmästaren C Lindhagen.

samma tidrymd gällande. Trafikillstånden rörande de ej elektrifierade bussarna beviljas att gälla tillsvidare.

Stockholms stads markinköp utanför dess eget område går tillbaka till 1849, då ön Skottland i Lidingö socken förvärvades till karantänanstalt. Sedan skedde på 1880- och 90-talen och i början av 1900-talet för vattenledningsverkets utvidgning betydande egendomsköp i Brännkyrka, Botkyrka och Salems socknar samt för fattigvårdsändamål (Skrubba), för sjukvården (Långbro) och för renhållning (Riddersvik och Löfsta). Fr. o. m. 1904 började inköp av lantegendomar även för andra ändamål. Den ofta rådande bostadsbristen utgjorde bakgrunden till de stora markförvärv, som sagda år började genom inköpet av Enskede gård.

På grund av en massmotion i stadsfullmäktige 1905 tillsattes år 1907 en lantegendomskommitté, som sedan utvecklades till Stock-

holms stads lantegendomsnämnd (sedan 1918 Fastighetsnämnden) med uppgift att icke blott exploatera de gjorda markförvärven utan även att ordna de viktiga trafikfrågorna.

Nämndens inspirerade och inspirerande ordförande blev borgmästaren Carl Lindhagen, år 1908 utsågs Carl H Meurling (väg- och vattenbyggare, sedermera borgar- stats- och regeringsråd) till direktör vid nämndens kontor. Synnerligen drivande kraft var även stadsingenjör H Ygberg liksom i senare tider fastighetsdirektör A Dahlberg.

Det genom lagstiftning av den 14 juni 1907 tillkomna tomträttsinstitutet möjliggjorde upplåtelse av tomter utan avhändande av



Stadsingenjören H Ygberg.



Fastighetsdirektören A Dahlberg.

äganderätten. År 1908 fastställde stadsfullmäktige vissa principer för tomtupplåtelsen. Upplåtelse tiden bestämdes till 60 år, och vid ny upplåtelse skulle tomträttshavaren äga företrädesrätt. Om därvid fordrades tomtavgäld, som med mer än 30 % överstege förutvarande eller eljest strängare villkor eller ny upplåtelse vägrades, skulle tomträttshavaren vara berättigad erhålla lösen för på tomten uppförda byggnader.

År 1904 förelåg fråga om delning av Södra Roslags Domsaga. I sammanhang med prövningen därav anbefalldes Kungl. Maj:t överståthållarämbetet att infordra yttrande från Stockholms stadsfullmäktige, huruvida icke tätbebyggda områden utanför staden borde med Stockholm införlivas, och vilka samhällen i så fall närmast borde komma ifråga.

En av stadsfullmäktige tillsatt kommitté uttalade sig den 30 dec.



På Norrmalmstorg i slutet av 1800-talet. En viktig trafikpunkt för Ring-, Östermalms- och Djurgårdslinjerna.

1907 för införlivning av Nacka, Brännkyrka, Bromma, Sundbyberg, Solna och Lidingö. Den 23 mars 1908 beslöto stadsfullmäktige tillsätta delegerade för att i detta syfte underhandla med ifrågasattade kommuner. Dessa underhandlingar resulterade i förslag från delegerades sida om inkorporering först av Brännkyrka och sedan av Bromma.

Till väsentliga delar lågo dessa förslag, som framkommit efter överenskommelser med de nämnda kommunerna, till grund för de av Kungl. Maj:t fattade besluten av den 22 mars 1912, varigenom Brännkyrka med Liljeholmens och Örby villastads municipalsamhällets införlivning förordnades fr. o. m. 1913, och av den 2 november 1915, då enahanda beslut fattades rörande Bromma inkorporering fr. o. m. 1916.

Av de övriga kommunerna förklarade Lidingö och Nacka, att de icke voro benägna att medverka till den ifrågasatta inkorporeringen. Sundbybergs köping ställde sig synnerligen betänksam gentemot den föreslagna förändringen. Vad slutligen Solna angår förelåg ett förslag om inkorporering, som icke föranledde någon åtgärd från myndigheternas i Stockholm sida.

Då spårvagnarna trädde i Stor-Stockholms tjänst skedde det först i kommuner, i vilka staden ej genom egendomsköp eller annorledes engagerat sig.

Inom den stockholmska spårvägsrörelsen intager kapten Ernst Hjortzberg en särställning. Av den föregående framställningen har framgått, att han inom Stockholms samtliga tre större spårvägsföretag innehaft ställningen som verkställande direktör. Därtill är han initiativtagare till den mer än 40-åriga sammanslutning, vars nuvarande namn är Svenska Lokaltrafikföreningen. Fastän 48 år förflutit sedan kapten Hjortzberg för första gången som spårvägschef trädde in i spårvägspalatset vid Tegnégatan, gör han alltjämt därstädes tid efter annan högt skattade besök.

LIDINGÖ

Lidingö sockens historia var under århundraden förbunden med Djursholms, det stora godscomplexet i grannsocknen Danderyd. Det anses, att så var fallet redan år 1418; senare ingick socknen i det stora banérska fideikommisset. Gustav III förklarade år 1774, på ansökan av den dåvarande fideikommissarien, att ett gods i Östergötland istället för Lidingön finge iklädas fideikommissnatur. Därigenom fick ägaren rätt att obehindrat disponera sina i socknen belägna frälshemman och lägenheter.

Ön blev på kort tid delad mellan hugade spekulanter, som i hu-



Ingenjören Hj. Arvin, initiativtagare till Lidingö villastad.

vudsak utgjordes av medlemmar av ämbets- och tjänstemannaklasserna samt borgare i Stockholm. På så sätt kommo gårdar med allttjämt kända namn som Hersby, Islinge, Skärsätra, Brevik, Gåshaga, Ekholmsnäs, Älsvik m. fl. till nya ägare. Icke blott nya byggnader tillkommo, utan även uppodlingen tilltog.

Sin karaktär av jordbrukskommun behöll Lidingön ännu under de första åren av 1900-talet; grannskapet till Stockholm satte dock givetvis sin prägel på förhållandena. Lidingö Trafik AB skriver sålunda den 6 mars 1906 till Stockholms Nya Spårvägs AB, att »Lidingö folkmängd är nu omkring 1.600 personer, vartill komma omkring 3.000 st. sommargäster».

Sedan gammalt hade många stockholmare sina sommarnöjen på ön, och bland kommunens bofasta befolkning räknades åtskilliga personer med affärsverksamhet eller befattning i staden. Av ett sockenstämmoprotokoll från 1754 framgår, att vissa lidingögårdar voro utarrenderade till s. k. ståndspersoner. Från och med 1850-talet började stockholmarna skaffa sig egna sommarnöjen på Lidingön, avsöndringar gjordes särskilt på Kyrkvikens och Hustegafjärdens norra stränder och från Älsvik. Detta sammanföll med att de propellerdrivna av järn byggda och för Stockholm och dess omgivningar så väl lämpade ångsluparna slog igenom. Redan år 1865 voro ett 50-tal i gång.

Den nya tiden anmälde sig på allvar år 1906. På initiativ av ingenjören Hjalmar Arwin bildades detta år *AB Lidingö Villastad*. Med detta företag som huvudintressent tillkom samtidigt Lidingö Trafik-AB varom mera framledes. Arwin fick till kamrater i villastadsbolaget bl. a. arkitekten Wilh. Klemming, Centralbadets skapare, som energiskt slog vakt om Lidingöns skönhetsvärden, och arkitekten P O Hallman, stadsplanedirektör i Stockholm. Civilingenjören Erik Andersson blev villastadsbolagets arbetschef och disponent.

Det första egendomsköpet gällde Vattängen, sedan följde i rask takt köp av Hersby, av ålder den förnämligaste possessionen på ön, av Boo, Litselgårdet och Rudboda med Sundby. Årsskiftet 1906—07 voro inte mindre än 158 tomter försålda, år 1910 redan 293 bostadshus uppförda.

År 1920 bildades AB Lidingöstaden med ett aktiekapital av 9.050.000:— kr. Då namnen i detta fall säga en hel del, skola styrelsemedlemmarna angivas. De voro: amiral G Lagercrantz, kapten C Fr. Asker, fil. dr C G Fineman, ingenjör Paul Toll, disponent Paul Bellander, ingenjör Hj. Arwin och f. d. Kramfors-chefen, friherre J Mannerheim. Bolaget inköpte största delen av aktierna i AB Lidingö Villastad, vidare det år 1917 bildade AB Västra Yttringe, som ägde egendomen med detta namn och Södergarn samt del av egendomen Ö Yttringe, därjämte inköptes hela aktieposten i Hersby



Hersby efter fotografi från omkring 1870.



Janne och Maria Zetterberg eller med andra ord »Lidingökungen» och hans maka. Bild från omkring 1860.

AB samt Sticklinge Intressenters AB.¹ I och med dessa förvärv ägde AB Lidingöstadén omkring 1.250 av de 3.014 hektar, som utgjorde Lidingöns hela område.

Flera personer på Lidingön ha uttalat, att AB Svenska Handelsbanken skulle medverkat vid bildandet av AB Lidingöstadén. Vid förfrågan hos bankens direktion meddelas emellertid att så inte är fallet, utan att Handelsbankens intressen på Lidingön tillkommo genom AB Mälärbanken, som år 1926 uppgick i Handelsbanken.

Det organisatoriska sammanhanget synes vid denna tid ha varit det följande: AB Lidingöstadén ägde de förut nämnda egendomarna samt dessutom 6.000 av 6.500 aktier i AB Lidingö Villastad. Detta bolag åter innehade flertalet av de stamfastigheter, på vilkas om-

¹ Hersby AB hade år 1895 bildats av J A (Janne) Zetterbergs arvingar och omfattade alla de zetterbergiska egendomarna Hersby, Ekholmsnäs, Långängen, Sticklinge, Vattängen m. fl. Om Zetterberg — den kände och värderade »Lidingökungen» — se framlidne justitierådet Birger Wedbergs utmärkta arbete »Lidingöliv i gamla dar», Sthlm (Norstedt) 1924.

Här arealuppgifter i hektar för följande egendom: Hersby 407, Boo och Litselgärdet 347, Rudboda 97, V. Yttringe 49, Södergarn 55, Ekholmsnäs och Långängen 96, Sticklinge 385.



Lidingövilla från år 1908.

råden Lidingö villastad anlagts, samt det väsentligaste av aktierna i *Lidingö Trafik AB*.

AB Svenska Handelsbanken sålde 1943 sitt Lidingö-intresse omfattande bl. a. 800 hektar mark till Lidingö stad. Den förvaltningsmässiga formen är nu, att *AB Lidingökoncernen* äger 15.678 aktier i *Lidingö Stads Tomt AB*. Sistnämnda företag äger fastigheter, som 1945 voro bokförda till ett värde av 4.333.000:— kr. Aktier i *Lidingö Trafik AB* till ett antal av 12.405 uppgivas numera tillhöra Lidingö stad direkt efter att tidigare varit bokförda hos AB Lidingökoncernen. Under Handelsbankens förvaltningstid hade det förstnämnda bolaget, AB Lidingökoncernen, benämningen Lidingö Tomt AB och Lidingö Stads Tomt AB namnet Fastighets AB Norra Lidingön.

Bergsingenjör C G Dahlerus köpte år 1889 Islige egendom, där ett kolförädlingsverk anlades, som senare användes för utvinning av radium. Samtidigt med Lidingöstadens uppkom här på Dahlerus initiativ *Islinge villaområde* 1906—10. Efter D:s frånfälle köpte AB Rörstrands porslinsfabriker icke exploaterade områden på Islinge år 1912 med avsikt att dit förflytta sin rörelse. Planen väckte emellertid så stor opposition, att den övergavs. Greve Fabian Wrede till-



Villa på Lidingön byggd åren 1918—20.

hörde Islinge pionjärer. Han blev en nitisk samhällsarbetare, särskilt intresserad av att tillvarata kommunintresset gentemot exploatörerna. Några år senare blev Wrede verkställande direktör för Salt-sjöbanan, vilken som bekant är en av de största markexploatörerna i Stockholms-trakten.

AB Herserud bildades 1907 för exploatering av Herserud nr 1 och Torsvik samt delar av Islinge och Sticklinge. Torsvik ägdes i början av 1880-talet av konsul Gust. Sam. Arfwidson och där uppkom då en bebyggelse, som skall ha liknat en hastigt utvuxen landsbygd med gott om trädgårdsjord kring knutarna. I samband med kraschen i Allmänna Sparbanken år 1929 gjorde *AB Herserud* konkurs. Icke exploaterad mark skall ha gått till Lidingö stad.

På södra Lidingön låg Breviks herrgård, åren 1895—1906 tillhörig v. häradshövding G B A Holm, det norstedtska bokförlagets kände chef. Egendomen utgjorde en domän på 450 tunnland, då den 1906 såldes till kapten Allan Abenius för 2 1/2 milj. För exploateringen bildades *Fastighets AB Lidingö-Brevik* år 1907. Enligt planerna skulle ett mönstersamhälle med stora tomter av minst 4.000 kvm. skapas. Området uppdelades i omkring 350 tomter.

År 1908 voro ett 60-tal försålda till cirka 800.000:— kr, och följande år ett 40-tal villor uppförda eller under uppförande. Bolagets ekonomiska ställning undergrävdes emellertid, och ett nybildat bolag, *AB Breviks villastad*, köpte kvarvarande mark. Även detta bolag gick i samband med Allmänna Sparbanken i konkurs.

Under samma omständigheter och på liknande sätt avslutades Ö. *Lidingöns Fastighets AB:s* verksamhet, som avsett exploatering av hemmanen Käppala, Katrinelund och Ekholmsparken tillsammans omfattande 157 hektar. Såväl detta företags som Brevik-bolagets kvarvarande områden lära gått till staden.

Ett av de gamla exploateringsföretagen finns alltjämt kvar nämligen *Nya AB Skärsätra*, som grundades 1911 för exploatering av Skärsätra gård, ursprungligen omfattande 160 hektar. Egendomen hade år 1907 inköpts av ett konsortium, i spetsen för vilket stod grosshandlanden Erik Månsson i Östersund. Omkring 25 hektar äro alltjämt icke exploaterade av de 112, som på sin tid övertogos. Epitetet »Nya» i firmanamnet förklaras av, att aktiebolaget hade föregåtts av ett enkelt handelsbolag.

Lidingö kommuns första markinköp gällde Stockby, som år 1919 inköptes för 400.000:— kr, motsvarande 5,5 öre per kvadratfot. Området ansågs, »en gång komma att inrymma köpingens största trafikpunkt». Lidingö stad är numera den största markägaren på ön. Trots olika hänvändelser är det tyvärr icke möjligt att här lämna några arealuppgifter, särskilt skulle det vara ett intresse att kunna konstatera omfattningen av icke exploaterade områden. Sedan Älvvik om 167 hektar år 1946 inköpts av överstelöjtnant Albert Janses arvingar, äger staden hela norra Lidingö utom en del av Ö. Yttringe (ägare: civilingenjör Wilh. Schumachers arvingar) och några mindre betydande avsöndringar. Egendomen Grönsta om 59 hektar med kyrkoherdebostället, som av ålder tillhörde den gamla socknen, lyder icke under stadens förvaltning.

Staden har emellertid icke blott köpt utan även sålt ansevärd områden för bebyggelse. Sålunda såldes Torsviksplatån år 1944 till Byggnadsentreprenörernas Fastighets AB. På krönet av platån resa sig numera en rad höghus.

Arkitekten Göran Sidenbladh upprättade i samarbete med arkitektfirman Ancker, Gate & Lindegren 1942—43 en dispositionsplan, och man har nu under arbete en generalplan för hela staden.

En livlig byggnadsverksamhet synes nu vara att vänta. Under ledning av direktör Emrich Thunberg har ett konsortium inköpt *Baggeby* för 1,2 milj., kr., där hög- och låghusbebyggelse planeras. Liknande förhållande gäller *Bodal*, som köpts av ett annat konsortium, i spetsen för vilket står byggnadsingenjör D F Lindemark. Dessa två områden väntas lämna bostäder för 6.000 personer. Aktierna i *Gängsätra AB* har köpts av arkitekt Arvid Klosterberg m. fl.



Så illa tilltygad blev den första Lidingö-bron efter stormen 1858.

Hyres-, rad- och villabebyggelse för 7.000 invånare talas det om. Till sist ha aktierna i *Mölna AB* övergått till byggmästare J E Österling m. fl. Utom områden för låg- och höghusbebyggelse reserveras plats även för industri. Man räknar med 4.000 invånare. Detta skulle således utgöra bosättningsområden för tillsammans 17.000 personer.

Enligt kungl. brev av den 23 december 1909 och den 13 november 1925, erhöll Lidingö köpings- resp. stadsrättigheter fr. o. m. den 1 januari 1910 och den 1 januari 1926.

Lidingöns förbindelser med fastlandet voro under långliga tider en besvärlig sak. Färjhållningen hade urgamla anor, under fideikommisstiden var den en angelägenhet för fideikommissarien. Senare blev färjförbindelsen Torsvik—Ropsten föremål för tvister med rättegångar och inlagor till olika myndigheter.

Av jordägarna på ön träffades år 1802 en överenskommelse att bygga en flottbro »på en i aktier grundad summa» och att var aktie skulle »innehålla 100 timmerstockar och 25 rdr rgs eller gångbart mynt».

En bro var 1805 färdig från Bodals äng och strand till en udde på Kungl. Djurgården mellan hovjägarboställena Tegeludden och Kaknäs, dvs. den kommande platsen för Lidingöbro värdshus. Till bron hade åtgått 4.879 st på Lidingön huggna timmerstockar, »vars skogstillgång därigenom blivit kännbart förminskad».

En flottbro kan som känt är vara en bra sak, så länge den håller

ihop och flyter. Lidingöbron blev upprepade gånger uppriven av stormar och vattenflöden, särskilt var detta fallet år 1858. Stormen 1858 hade bl. a. till följd, att, då Stockholm hämtade större delen av sin mjölk från Lidingön, priset på denna vara på grund av utebliven leverans steg till nära det dubbla. Efter varje katastrof iståndsattes bron, ehuru röster höjdes för återgång till färja.

Efter hand kom hela brotungan att vila på »Lidingökungen» Zetterbergs axlar, hos vilken även alla broandelarna samlades. Enligt ett avtal av den 9 maj 1882 med de zetterbergska sterbhusdelägarna inlöstes bron av Stockholms stad för 30.000: — kr. Detta skedde i samband med Värtahamnens tillkomst för att staden skulle få möjlighet förlägga bron utanför Värtahamnsområdet. Den gamla bron var borttagen den 1 maj 1884. Den nya flottbron, som byggdes av staden åren 1883—84 i läget Torsvik—Ropsten, var då färdig och ägde betydligt större trafikcapacitet och säkerhet, ehuru även den som litet var torde erinra sig icke heller alltid var så angenäm att passera.

Lidingöborna betraktade naturligt nog flottbron endast som ett provisorium, skötseln av densamma synes dessutom icke varit helt tillfredsställande. Den 22 januari 1906 ingick kommunen med en skrivelse till stadsfullmäktige i Stockholm, där bl. a. den s. k. slusens otidsenliga konstruktion påtalades, och skyndsamt avhjälpande begärdes. Från denna tid är den segslitna striden om bron mellan de två kommunerna att räkna.

Stockholms stadsfullmäktige fattade den 25 februari 1913 beslut att bygga en pontonbro som ersättning för flottbron. Samtidigt ville Lidingö köping även anlägga en bro mellan Ropsten och Torsvik. Kungl. Maj:t biföll emellertid icke vare sig stadens eller köpingens framställningar.

År 1916 ingingo de två kommunerna ett avtal, enligt vilket kontrahenterna skulle för gemensam räkning dels anlägga en bro över Lilla Värtan dels handhava broanläggningens förvaltning. Kommunerna skulle med hälften vardera bidraga till kostnaderna för anläggande och underhåll av en fast bro. En brostyrelse skulle vidare handhava förvaltningen; ordföranden skulle utses av Kungl. Maj:t, och kommunerna utse sex ledamöter vardera.

Bron öppnades för trafik år 1925. Anläggningskostnaderna utgjorde t. o. m. 1926 icke mindre än 10.638.712: — kr. För den nyblivna staden Lidingö var detta ett ofantligt belopp. Nu, år 1947, föreligger ett förslag till ombyggnad av bron till en kostnad av 1.292.000: — kr.

Brofrågan utgjorde endast en del av lidingöbornas trafikproblem; en järnvägs- eller spårvägsanläggning erfordrades även, och olika planer diskuterades. Kommunalstämman utsåg 1896 ombud för att »gemensamt med Djursholms järnvägsaktiebolag begära koncession till byggande av järnväg emellan Lidingö bro landfäste (dvs. Rop-

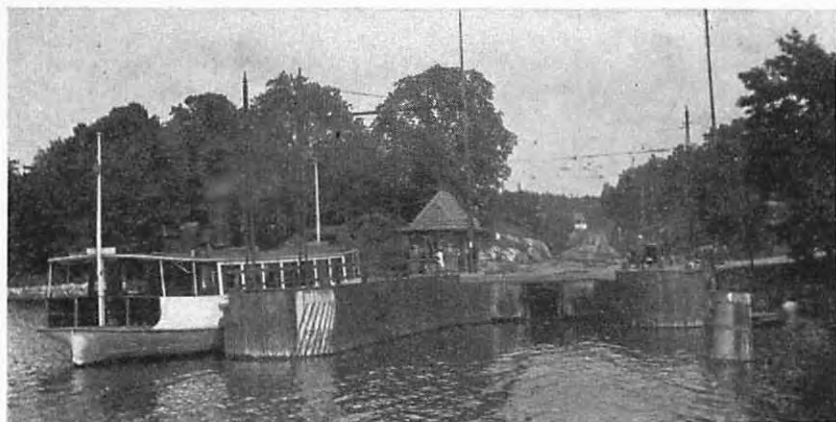
sten) och Nybrohamnen». Huru man tänkt sig den saken skulle verkligen vara av intresse att veta, för övrigt fanns det strängt taget icke något »Djursholms järnvägsaktiebolag» att diskutera med. År 1901 gällde det en järnväg Stockholm—Vaxholm över Lidingön enligt ett förslag av dåvarande kaptenen i Väg- och Vattenbyggnadskåren Fr. Enblom — ett ur spårvägsarkivsynpunkt synnerligen välbekant namn. Han föreslog en bankbro i Värtan, avbruten av en bro med två fasta spann om vardera 30 m. och ett svängspann om 40 m. Över Askrikefjärden skulle man komma på liknande sätt. Den 18 km. långa banan beräknades till 3.150.000: — kr. inkl. rullande material. Projektet strandade, ty man saknade något väsentligt — pengar.

Det är redan i förbigående omnämnt, att *Lidingö Trafik AB* bildades år 1906. Kungl. Maj:ts koncession är av den 5 juli 1907. Den innefattade tillstånd att anlägga en järnväg från Sommarbo (Islinge) vid Lilla Värtan till Boo samt från Ropsten till en punkt på statsbanans spårssystem vid Värtan och vidare att medelst ångfärja uppehålla trafik mellan Sommarbo och Ropsten. Att spårvidden i det av oss studerade exemplaret av koncessionen anges till 1.433 m. är väl ett litet tryckfel. Det skall väl heta 1.435 m.

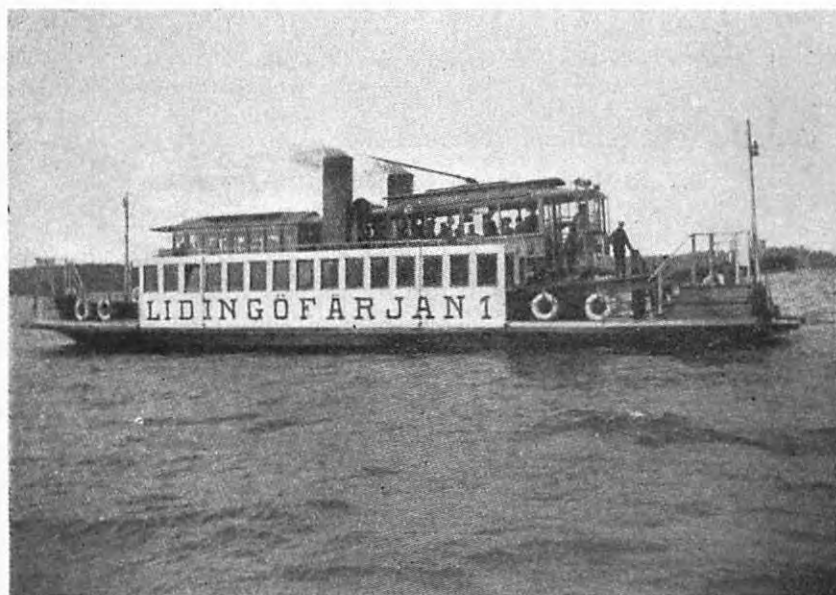
I sin till Konungen ställda ansökan om koncession hade trafikbolaget även anhållit om tillstånd att anlägga en bankbro över Värtan. Det var nog tur, att Kungl. Maj:t ej ville lyssna därtill, ty liksom det efter den första flottbrons tillkomst klagades över, att Lidingöns skogar blivit illa åtgångna, skulle det väl efter anläggningen av en bankbro beklagats, att en avsevärd del av själva Lidingön försvunnit i form av bankfyllning i Värtan.

Trafikbolaget hade redan den 6 mars 1906 i skrivelse till Stockholms Nya Spårvägs AB väckt förslag om samarbete, korrespondensen fördes på det förstnämnda företagens vägnar av den tidigare omnämnde bergsingenjören C G Dahlerus. Ett avtal ingicks samma år mellan de två trafikföretagen, varigenom stockholmsbolaget åtog sig att med sin personal och materiel ombesörja trafiken.

Denna kunde igångsättas den 26 oktober 1907 — ett viktigt datum i Lidingö historia — på sträckan Sommarbo—Boo (»Islinge—Hersbyholm»), varifrån passagerarna medelst ångfärja överfördes till Ropsten. *Sagda datum trädde spårvägarna för första gången i Stor-Stockholms tjänst.* Biljettpriserna blevo för resa spårväg och färja 15 öre, för enbart spårväg 10 och för enbart färja 5 öre. För samtliga tre fallen tillhandahöllös rabattbiljetter: 11 biljetter för ordinarie priser för tio. Den 2 december s. å. inrättades paketgodsbefordran mellan Lidingö Trafik AB:s kontor vid Sturegatan 7 och Lidingön; paket intill 10 kg. befordrades mot en avgift av 25 öre. Under hela året 1908 befordrades 4.032 st. paket, och avgifterna belöpte sig alldeles riktigt till 1.008: — kr. Fr. o. m. den 1 febr. 1913 fastställde



Färjläget på Lidingö-sidan vid Sommarbo (Islinge).



Färjan på väg mellan Ropsten och Sommarbo (Islinge). Vagnen till höger om skorstenarna en av SNS:s första Asea-vagnar, den till vänster — släpvagnen — en f. d. täckt hästspårvagn av den större typen.



Villan i Skärsätra där dr Gustaf Dalén hade sitt hem.

Kungl. Maj:t ny taxa, varigenom den ovannämnda 15-öres-biljetten kom att kosta 20 och 5-öres-biljetten 10 öre; priset för enbart spårväg ändrades icke. Årsbiljetter gällande för obegränsat antal resor skulle för spårväg och färja kosta 65: — kr., för enbart färja 40: — kr. Om årsbiljetter funnits tidigare har icke kunnat utrönas.

Direkt linjetrafik med Stockholm etablerades fr. o. m. den 2 aug. 1909 genom vagnarnas överförande med färja från Ropsten till Sommarbo. Vart 4:e tåg av dåvarande linje 5 (Karlberg—Vasagatan—Gust. Ad. Torg—Stureplan—Ropsten) fick göra resan över Värtan. S. å. utsträcktes linjen till Kyrkviken. Gamla trafikmän uppgiva sig vilja minnas, att mellan dessa överförda tåg gingo vissa tider på dagen extra vagnar mellan Kyrkviken och Sommarbo, vilkas passagerare medelst en mindre färja eller båt överfördes till Ropsten. Denna uppgift har det icke varit möjligt att dokumentera. Den 3 augusti 1914 upphörde överförandet av vagnar. Orsaken är okänd, men man är böjd att sätta åtgärden i samband med det ett par

dagars tidigare utbrutna första världskriget och den allmänna mobilisering, som samtidigt därmed påbjöds.

Lidingö Trafik AB övertog den 1 januari 1917 driften med egen personal och fr. o. m. den 21 januari s. å. med egna vagnar.

Några trafiksiffror från dessa första år böra vara av intresse:

	Spårväg o. färja	Enbart spårväg	Enbart färja	Summa resor
26 okt. 1907	753	101	137	991
december 1907	21.580	2.533	10.834	34.947
år 1908	316.610	35.846	213.824	566.280
år 1910	583.233	77.271	310.277	970.781

Härtill skulle komma möjligen sålda årsbiljetter.

Det förefaller som om de söderboende på Lidingön med något av avund betraktat, huru öns samojeder visste att ordna sin kommunikationsfråga. Omdömet bör kanske mildras därhän, att det gällde en s. k. sympatisk avundsjuka, man önskade sig själva samma förmån.

Även på södra Lidingön hade olika förslag dryftats. Ett förslag omfattade en ringlinje runt hela Lidingön med anslutning till norra banan. Professor Carl Forssell hade den djärva tanken att vilja förbinda södra Lidingön medelst en tunnel under Värtan från Lidingöbro värdshus till Gasaccumulator nuvarande anläggning.

Svenska AB Gasaccumulator hade år 1911 flyttat sin rörelse till Skärsåtra.¹ Det var till stor del tack vare doktor Gustaf Daléns energi och målmedvetenhet, som södra Lidingön fick en modern elektrisk snabbgående förtortsbana. Den 18 oktober 1912 antogs bolagsordning för Trafik AB Stockholm—Södra Lidingön, där trafik öppnades 29 januari 1914 från stationerna Gasaccumulator och Parkvägen till Herserud i förening med färjeförbindelse Herserud—Ropsten. Bolaget handhade trafiken från början med egen personal och egna vagnar. I detta bolag är Gasaccumulator huvudintressent.

Så kom den stora dagen, då den nya bron kunde tagas i bruk. Det skedde den 1 mars 1925, då från stockholmsk aspekt Norra Lidingöbanan blev linje 20 och Södra Lidingöbanan linje 21 med ändstation i Humlegårdsgatan.

I administrativt hänseende råder det förhållandet mellan de två trafikföretagen, att verkställande direktören och trafikinspektören äro gemensamma för dem bägge.

Befolkningsutveckling (Lidingö):

1890	1900	1910	1920	1930	1940	1946
1060	1319	4474	9440	11280	11440	16605

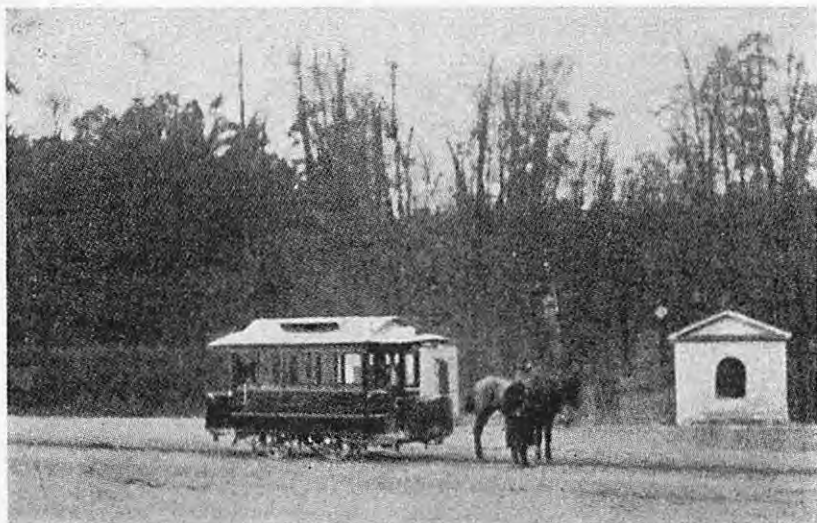
¹ Gasaccumulators fastighetsbolag Bergsåtra disponerar ett område, där man planerar för tre höghus och ett 80-tal villor.

SOLNA¹ (RÅSUNDA)

Det har tidigare omnämnts, att spårvägarna år 1886 för första gången överskredo den dåvarande stadsgränsen med den s. k. Kyrkogårdslinjen över Norrtull till Haga södra grindar. Man kan icke antaga, att syftet därmed var att understödja någon samhällsbildning. Linjen tillkom förmodligen, som namnet också antyder, för att befordra de många stockholmare, som önskade besöka Norra kyrkogården, och alla dem, som på den tiden brukade vackra sommaraftnar förlusta sig i Hagaparken. Vidare ersatte den en gammal omnibuslinje till Stallmästargården, varifrån ångslupsförbindelse fanns över Brunnsviken för resande till Ulriksdal, Järva etc.

Då Hagalinjen utsträcktes norrut från Haga södra grindar, skedde det emellertid i den bestämda avsikten att därigenom åstadkomma en ny samhällsbildning, vilken sedermera på grund av kungl. brev av den 10 nov. 1911 kom att utgöra *Råsunda municipalsamhälle*. Instrumentet härför var det av Stockholms Nya Spårvägs AB grundade Råsunda Förstads AB, och framställningen kommer att väsentligt röra sig om sistnämnda företag.

Råsunda Förstads AB:s verksamhet var grundad på de markförvärv, varom redogörelse här nedan följer.



Kyrkogårdslinjens ändpunkt vid Haga södra grindar. Foto stadsmuseum.

¹ Rörande Solna se vidare under »Norra stambanan» och »Stockholm—Västerås—Bergslagen».



Ellenhills corps de logi.

Grosshandlanden Emil Herrman sålde den 1 aug. 1907 till bankirfirman AB Alb. Söderberg & Co. $\frac{3}{4}$ mantal Alby n:ris 2 och 3 eller Ellenhill, fräse säteri, för en milj. kr. Detta köpeavtal övertog på enahanda villkor den 16 dec. 1907 av Stockholms Nya Spårvägs AB, som transporterade köpet den 2 april 1908 på sitt dotterföretag, Råsundabolaget. Ellenhill omfattade inklusive några mindre avsöndringar 92 hektar.

Inspektoren D E Ström och hans dotter Elin Ström sålde den 2 dec. 1907 mot en köpeskilling av 120.700:— kr. till SNS 119/1024 mantal Övre Frösunda nr 2 och $\frac{1}{12}$ mantal Övre Frösunda nr 3, vilka gemensamt buro namnet Charlottenburg; från köpet undantogs vissa mindre avsöndringar bl. a. Rosklinten, Kruthagen och Mariehäll. Köpebrev av den 14 dec. 1907 för denna affär transporterades den 3 april 1908 på Råsunda Förstads AB. Områdena utgjorde inklusive avsöndringar omkring 14 hektar.

Vidare köpte SNS av patron A P Lofström på Sundbyberg efter ett pris av 12 öre per kvadratfot ett under $\frac{1}{4}$ mantal Lilla Alby nr 2 hörande område benämnt Storskogen, vilket avtal även transporterades på dotterbolaget.

Till sist är att förmäla, att Råsunda Förstads AB i april 1909 direkt köpte av överste Alb. Amundson från $1 \frac{3}{4}$ mantal Övre Frösunda n:ris 2 och 3 avsöndrade lägenheterna Sturelund n:ris 1, 2



Charlottenburgs gård.

och 3 utgörande omkring 11 hektar, samt att även den förutnämnda avsöndringen Mariehäll (nr 1) inköptes den 14 februari 1911.

Ovan specificerade områden utgjorde Råsundabolagets samtliga arealer. Då Råsunda municipalsamhälle bildades, utgjorde dess areal 117 hektar, som i det närmaste sammanföll med bolagets markinnehav.

Det hade varit förenat med vissa svårigheter att försälja Ellenhill. Egendomen hade år 1870 på exekutiv auktion inropats av häradshövding Carl Humble på Lilla Alby, vilken förmodligen är identisk med den tidigare omnämnde person med samma familjenamn, som nödgades att tillsammans med patron A P Löfström donera ett lokomotiv till Västeråsbanan.

Häradshövding Humbles dotter Augusta (sedermera gift Zetterberg) hade i arv bekommit delar i Huvudsta och Stora Alby egendomar, på vilka andelar åvilade ett servitut på så sätt, att de i ägarinnans livstid ej fingo försälas, förpantas eller intecknas. Med Kungl. Maj:ts medgivande hade dessa egendomsandelar utbytts mot Ellenhill, varvid servitutsbestämmelserna kommo att åvila sagda egendom till 2/3. För att möjliggöra en försäljning utbyttes, likaledes med Kungl. Maj:ts medgivande, till grosshandlanden Emil Herrman



*Den första spårvägshållsplatsen i Råsunda i hörnet av Stockholmsvägen—
Tottvägen. Den av Råsundabolaget uppförda byggnaden var färdig för
inflyttning 1910.*

egendomen Ellenhill år 1905 mot fastigheten Upplandsgatan 45 (kv. Sirius nr 12). Utan en dylik transaktion skulle Ellenhill ej kunnat komma i marknaden förrän vid fru Augusta Zetterbergs, född Humble, år 1924 timade frånfälle.

Råsunda Förstads AB:s konstituerande bolagsstämma hölls den 16 december 1907. Aktiekapitalet bestämdes till 1,5 milj. kr. i aktier på 5.000:— kronor. Stockholms Nya Spårvägs AB tecknade 296 av dessa aktier, således samtliga utom fyra. Ett flertal av styrelseledamöterna voro samtidigt medlemmar av SNS:s styrelse. Ingenjör Harald Skårman, sedermera byggnadschef i Lidingö, var företagets arbetschef under den grundläggande tiden. Man har intrycket av en skickligt och grundligt planerad samhällsbildning med såväl stenus som villabebyggelse väl anpassad efter terrängens naturliga förutsättningar.

Huvudintressenten, det dåvarande spårvägsbolaget, fick för rörelsens bedrivande förlägga betydande belopp. År 1916 utgjorde fordringarna hos dotterbolaget fyra milj. kr. därjämte ansvarsförbindelser för minst fem milj. kr.

I början av 1908 var man färdig att gripa sig an med fältarbetena. Det första spadtaget togs den 14 juli 1908 för grundläggning av landfästena till Stora viadukten vid Östervägen. Entreprenörer för betongarbetena voro Kreuger & Toll, sannolikt ett av firmans första arbeten.

Verksamheten inriktades icke enbart på tomtförsäljning, man upp-

förde även i egen regi en del bostadshus av de typer, som voro avsedda för samhället. Vid Stockholmsvägen tillkommo sålunda tre hyreshus färdiga för inflyttning år 1910. Ett kvarter bebyggdes med mindre enfamiljshus, och vid Stråkvägen uppfördes ett kopplat fyrfamiljshus — den tidigast färdiga byggnaden. Där inflyttade de första hyresgästerna i april 1909, och där föddes samhällets första medborgare den 5 juni 1909. Vid de första årens försäljningar av byggnadstomter betalades från 50 öre för villatomter och upp till kr. 3:50 per kv.-fot för välbelägna stenhustomter. På en bibana från Haga norra grindar till en nyanlagd lastbrygga på Prins Gustavs udde vid Brunnsviken, för vilken bananläggning särskild koncession erhållits, transporterades betydande mängder byggnadsmaterial.

År 1913 och närmast följande år nödgades Råsundabolaget dels vid exekutiv försäljning dels under hand övertaga ett 30-tal stenhus, för vilkas uppförande lämnats lån, men där ägarna ej förmått uppfylla sina förpliktelser. I dessa fastigheter utgjorde lägenhetstyperna ett och två rum och kök de vanligaste med 27 % av de förra och 22 % av de senare. I november 1916, då Råsunda invånareantal utgjorde omkring 3.800 personer, bodde omkring 2.700 i bolagets fastigheter.

År 1909 försålde dotterbolaget till moderbolaget större områden för uppförande av driftshall, verkstadsbyggnad och förrådshus. I omedelbar närhet till dessa byggnader uppfördes åren 1910—11 ett bostadshus för trafik- och verkstadspersonalen inrymmande 30 lägenheter på 2 rum och kök och 84 lägenheter på 1 rum och kök samt 47 enkelrum jämte marketenteri och badinrättning. Utflyttningen av vagnar motsvarande halva antalet tåg på linje 3, och utflyttningen av personal till hallar och bostäder skedde den 1 april 1911. Den 1 april 1912 flyttades hela linje 3 till Råsunda.

Genom avtal med det då i likvidation trädde Stockholms Nya Spårvägs AB överlämnade detta bolag år 1921 till Råsundabolaget större delen av sina kvarvarande tillgångar, vilka uppskattades till ett värde av 6,75 milj. kr. Som likvid mottog moderbolaget aktier för nom. 6 milj. kr. i dotterbolaget till en kurs av 112,5 %, vadan 750.000:— kr. fördes till reservfonden. Samtidigt ändrades valören av aktierna till 50:— kr. Detta senare skedde förmodligen för att möjliggöra för likvidationsbolaget att direkt till sina aktieägare kunna utdela Råsundabolagets aktier i avräkning på deras tillgodohavanden i bolaget. Från denna tid blev således aktiekapitalet i Råsundabolaget 7,5 milj. kr.

Utdelning ägde åren 1909—11 rum med 6 %, 1912—1917 ingen, 1918—42 växlade utdelningarna från 3,5 till 7 %. År 1923 introducerades aktierna på fondbörsen, vilket ju utgör ett bevis på, att företaget betraktades med förtroende.

Solna stad köpte 75.001 aktier (dvs. 50+1) år 1943 av ingenjör Torsten Kreuger. Det är denna transaktion, som senaste åren varit

föremål för upprepade omnämningar i dagspressen. År 1944 ägde Råsundabolaget 310.926 kvm. tomtmark. Bland annan egendom lägger man vid samma tid märke till fem stenhus, elektricitetsverk och vattenledningsverk.

Så återstår att se hur kommunikationsfrågan ordnades. Kungl. Maj:t beviljade den 4 okt. 1907 koncession åt Stockholms Nya Spårvägs AB för anläggning av dubbelspår från Haga södra till Haga norra grindar och därifrån vidare till närheten av Hagalunds dåvarande järnvägsstation och den 16 oktober 1908 för dubbelspår från Hagalund till Sundbybergsgården. Av ståthållarämbetet på Ulriksdals och Haga slott arrenderades den mark mellan Haga södra



Strutsen Amanda på morgonpromenad. Råsunda hade de första åren en strutsfarm i någon mån understödd av Spårvägsbolaget. År 1912 överraskade Amandas kollega Alma med 14 ägg, och stor glädje rådde i farmen. Alla äggen voro emellertid — obefruktade.

och norra grindar, som behövdes för banans framdragande. Det arrendet består alltjämt efter 40 år. Från Hagalund kunde spårvägs-
trafiken börja den 11 april 1908, från Råsunda den 13 september
1909 och från Sundbybergsgården den 11 maj 1910. De första
råsundaborna hade det litet obekvämt, de fingo promenera ungefär
20 minuter till Hagalund, där linjen då avslutades med en slinga
strax öster om samhället. Då trafiken sedan öppnades till Råsunda,

uppehölls den under första tiden med en vagn, som endast trafikerade sträckan Hagalund—Råsunda—Hagalund.

Första tiden var det trafik var 20:e minut. Då trafiken sträckte sig till Hagalund, upptogs en avgift av fem öre för sträckan Haga södra grindar—Hagalund, och rabattkort till 50 öre för 11 kuponger tillhandahölls. Senare fingo inom Råsunda bosatta personer nedsatt biljettpris från 20 till 15 öre med rätt till fri övergång till samtliga linjer i Stockholm med undantag för Djurgårdslinjen. Rabattkort såldes dessutom, 11 kuponger för priset för 10. Från den 21 april 1911 gingo tåg till och från Sundbybergsgränsen var 10:e minut, och omstigning i Hagalund upphörde. Den genomgående trafiken Sundbybergsgränsen—Haga södra grindar—Slussen—Roslagstull (linje 3) skulle egentligen ha börjat den 1 april 1911, men viadukten vid Hagalundstunneln måste förstärkas för att tågsätt med 3 vagnar skulle kunna passera. Från den 1 december 1911 fick Råsunda förbindelse med Stockholm var 5:e minut; vart annat tåg från Haga södra grindar framfördes t. o. m. direkt till Råsunda. Detta arrangemang förtörnade hagalundsborna storligen, som kallade dessa vagnar för herrskapsvagnar. Hagalundsborna hade icke som råsundaborna biskopen till morbror.

Utom ovan omnämnda passagerareavgifter funnos de första åren även några andra taxor. Den tiden, då en ensam vagn pendlade fram och tillbaka mellan Hagalund—Råsunda, upptogs av föraren-konduktören i en betalningsbössla en avgift på 10 öre. Förmodligen var detta priset för resa till Haga södra grindar. Sedan trafik till Sundbybergsgränsen öppnats, tillkom följande lokaltaxa:

Haga södra grindar—Hagalund	5 öre
» » » —Sundbyberg	10 »
Hagalund—»	5 »

Ovannämnda trafik utgjorde del av dåvarande linje 3:s trafik. Denna linje tillkom i samband med elektrifieringen av nätet och trafikerade Haga södra grindar—Vasagatan—Slussen—Norrmalmstorg—Roslagstull.

Då Solna år 1943 blev stad, upphörde givetvis Råsunda administrativa ställning som municipalsamhälle, men Råsunda Förstads AB består alltså. De i SNS:s styrelse år 1905 inkomna herrarnas verksamhet har varit underkastad kritik. Men vi kunna icke se annat, än att Råsunda-affären, för vilken de även klandrades, var en god sida av deras verksamhet inom det område, det här rör sig om.

Befolkningsutveckling (Råsunda):

1910	1920	1930	1940
391	4.385	4.567	8.586



Årsta gård, som har prägel av sent 1700-tal.

BRÄNNKYRKA¹

Det gamla Brännkyrka var en urgammal kulturbygd och en typisk herrgårdssocken. Bland ägarna av socknens talrika säterier och gårdar skymta förbi namnen på regerande konungar och i vår historia kända släkter.

Ur stockholmsk synpunkt har av dessa gårdar Årsta ett särskilt intresse, då såväl Södermalm som Stadsholmen en gång räknats dit. Birger Jarl anses som bekant ha varit herre till Årsta, och är detta riktigt, grundlades vår huvudstad på jarlens egen mark. Uppgifter föreligga, att ännu på 1700-talet borgare på Södermalm betalade tomtören till Årsta. Gården eller rättare sagt egendomskomplexet Årsta omfattade en gång 8 mantal; dit hörde 17 hemman inom Brännkyrka, Botkyrka och Salem. Egendomar som Hägersten (1/1 1946 hade stadsdelen Hägersten 10.637 invånare) och Nyboda finner

¹ Som tidigare omnämnts inkorporerades Brännkyrka fr. o. m. 1913 med Stockholm. Fr. o. m. 1931 delades Brännkyrka församling i två: Brännkyrka och Enskede församlingar.

Rörande Brännkyrka hänvisas även till »Västra stambanan» med samhällsbildningarna Liljeholmen, Älvsjö, Örby, Långbrodal, Långbro, Långsjö och Herrängen och till »Stockholm—Nynäs Järnväg» med samhällsbildningen Södertörns villastad — Fagersjö.

man betecknade som torp under Årsta. En mycket stor del av Brännkyrka utgöres av avsöndringar och delar av avsöndringar från denna mäktiga domän.

Så gör den nya tiden sitt inträde, och socknens karaktär av landsbygd försvinner, den lantliga idyllen blir till ett minne blott. Tomtblag uppkomma, egendomar styckas, och tomter byta ägare. De första villorna bära ofta det senare 1800-talets olustiga signatur: torn, glasverandor och lövsågsglädje dessbättre omväxlande med röda stugor med vita knutar. Efter hand göra sig de nya strömningarna på byggnadsväsendets område gällande.

Slaget vid Brännkyrka år 1518 är i Sveriges historia en viktig tilldragelse. År 1904 är i Stockholms historia tidpunkten för en synner-



Huvudbyggnaden — reveterat trähus — på Enskede gård. Började uppföras år 1802.



Enskede. Under den första byggnadsperioden vid Björkvägen tillkomna villor.

ligen betydande händelse, som även hade Brännkyrka till valplats. Stockholms stad köpte då av landshövdingen Th. Odelberg den kända domänen Enskede gård, som omfattade 607 hektar och betingade ett pris av 2 milj. kr. eller 33 öre pr kvm. Gården hade sedan 1781 varit i släkten Odelbergs ägo, och under 1800-talet, då kungl. sekreteraren Axel Odelberg stod för rusthållet, varit en av landets erkänt bäst skötta gårdar. Stadsfullmäktiges beslut i saken var fattat den 30 mars 1904, trädgårdsstädernas födelsedagsdatum.

Staden motiverade inköpet med, att dess dåvarande markinnehav icke gav möjlighet till upplåtelse eller försäljning av bostadstomter på sådana villkor, att en avsevärd förbättring av bostadsförhållandena kunde förväntas, och att med köpet möjlighet förelåg att lättare genomföra Hammarbysjöns reglering.

En stark industrialisering av socknen hade redan vid denna tid ägt rum. Av befolkningen hade år 1900 direkt eller indirekt 69 % sin utkomst av industri, motsvarande siffra för Stockholm var då 52 %. En storstads närhet utgör alltid en dragningskraft på duglighet och företagsamhet genom tillgång till arbetskraft och avsättningsmöjlighet. Därtill kommer den dynamik, som storstaden själv utvecklar, icke alltid stå lämpliga områden för fabriker och bostäder till förfogande inom den egna gränsen.

Staden har huvudsakligast för bostadsändamål från 1904 t. o. m. 1939 i Brännkyrka socken och sedermera i Brännkyrka och Enskede församlingar inköpt 4.288 hektar mark till ett pris av 18.180.700: — kr.

Enskede gårds områden kunde icke utnyttjas, utan att kommunikationsfrågan först ordnades.

Det första nu synbara initiativet togs den 8 oktober 1906, då Stockholms Södra Spårvägs AB ingick till stadsfullmäktige med begäran om koncession för en spårväg från Skanstull i allmänna landsvägen till Södra begravningsplatsen med lämpliga förgreningar över Enskede-området. Vad som föranledde bolaget att på detta sätt vända sig till stadsfullmäktige är okänt, det gällde ju ett område, som låg utanför stadens dåvarande jurisdiktion. Säkerligen var man hos Södra bolaget medveten om det informella i åtgärden, det ansågs förmodligen gagna något taktiskt syfte. Denna ansökan kom aldrig till behandling hos stadsfullmäktige, ty dessa beslöto den 19 juni 1907, att staden själv skulle anlägga spårvägen, varom ansökan till Kungl. Maj:t ingavs. Nästa steg i saken var, att drätselkammarens 1:a avdelning avslöt kontrakt med Södra bolaget och Förenade Elektriska AB om bananläggningens utförande.

Emellertid hade, som tidigare omnämnts, staden enligt beslut av stadsfullmäktige den 13 april 1908 inträtt som huvudintressent i Södra bolaget, vilket föranledde en ändring i dispositionerna. Stadsfullmäktige beslöto på hemställan av Beredningsutskottet att återtaga stadens koncessionsansökan, och Södra bolaget ingick i stället till Konungen den 16 maj 1908 med ansökan om tillstånd att få anlägga en elektrisk spårväg från Skanstull till Södra begravningsplatsen jämte bispår till Årstaviken. Kungl. Maj:t lämnade sitt tillstånd därtill den 18 september 1908. De kostnader, som staden redan haft för bananläggningen, gingo i avräkning vid likvid av de aktier, vilka av staden tecknats i Södra bolaget.

Linjen Skanstull—Kyrkogårdsvägen kunde den 1 april 1909 öppnas för trafik, det skedde genom utsträckning av Södra bolagets linje III, som 1905 tillkommit på sträckan Södra Bantorget—Skanstull. Linjen hade vid årsskiftet 1909 utsträckts till Slussen; enskedeborna fingo således, sedan vagnbyte någon tid ägt rum vid Skanstull, direkt förbindelse dit. Skulle de fortsätta norrut, fingo de emellertid promenera över Slussen och på Slussplan taga Norra bolagets vagnar i anspråk. Taxan blev 10 öre med rätt till fri omstigning, dvs. på Södermalm. Arbetartågstaxa till 5 öre infördes, returbiljett till samma pris för återresa samma dag tillhandahölls.

Kyrkogårdsvägen blev slutpunkt för trafiken ända till den 1 januari 1917, då linjen utsträcktes till De Gamlas väg; 1919 blev den linje 8, sedan AB Stockholms Spårvägar året förut övertagit södertrafiken. Nästa etapp på utvecklingen var Skarpnäck, som inlemmades i trafiknätet den 1 juli 1926. Till sist fingo Örby-borna ett par decenniers



Enskede. Dubbelhus vid Björkvägen uppförda av Stockholms stad.

heta önskan uppfylld. Sedan en bansträcka Slakthuset—Örby nybyggts, blev linje 19 den 1 oktober 1930 verklighet.

Det tidigare omnämnda exploateringsföretaget AB Örby Förstad hade den 13 sept. 1912 erhållit av Kungl. Maj:t beviljad koncession för en spårväg från Enskede till Örby. Bolaget begärde den 28 mars 1913 underhandlingar med Södra bolaget för spårvägarnas »sammanlutning vid Enskede». Det sistnämnda bolaget utsåg även förhandlingsdelegerade, men av hela projektet blev synbarligen intet.

Det är en vanskelig uppgift att söka ge en bild av utvecklingen i Brännkyrka—Enskede (desslikes Bromma) sedan 1904. Dels är ämnet synnerligen omfattande, dels är den litteratur, som finns att tillgå, förvånansvärt sparsamt förekommande. Hos stadens myndigheter finns naturligtvis ett utomordentligt rå-material och även hos enskilda byggnadsfirmor. Vad de senare beträffa, finnes det sådana, som kontinuerligt sedan 1890-talet idkat exploateringsverksamhet i praktiskt taget alla de kommuner, som bruka inräknas i Stor-Stockholm. Det vore ur den stor-stockholmska historieskrivningens synpunkt av verkligt intresse, om dessa firmor ville överlämna, i den mån de finnas kvar, icke aktuella delar av sina arkiv till någon lämplig institution. Eller en annan sak. Om ett företag som t. ex. Olsson & Rosenlunds AB ville låta utgiva en utförlig och omsorgsfull skildring av sin långvariga och mångsidiga verksamhet, skulle det därmed skänka samhället något verkligt värdefullt.



Enskede. Denna villa tillkom genom »Hem genom eget arbetes» verksamhet.

Redan innan tomträttsinstitutet trädde i kraft, ägde några tomtförsäljningar rum från stadens mark. Ingenjör Lennart Palme, son till Djursholms grundläggare, köpte den 28 maj 1907 ett område väster om slakthusområdet omfattande 49 tomter för egnahemsbebyggelse. Ett antal tomter såldes även den 4 juli 1907 till bankdirektören von Sydow.

Den första tomträttsupplåtelsen i Stockholm skedde den 18 maj 1908 genom ett kontrakt med AB Stockholms Trädgårdsstäder (J H Palme m. fl.), varigenom 100 enskedetomter upplätos. Bolaget hade särskilt tillkommit för denna exploatering, och första avsikten var att bygga enfamiljshus i radhusform. Därifrån avstod man på grund av stadens dåliga erfarenhet på området. Radhuset hade visat sig icke motsvara allmänhetens idé om eget hem i lantlig omgivning. I stället byggdes 67 enfamiljshus fristående eller sammanbyggda två och två samt ett par flerfamiljshus. Ekonomiskt blev företaget närmast ett misslyckande.

AB Hem på landet ville även lämna ett bidrag i Enskede-bebyggelsens ungdom. Bolaget bebyggde 44 tomter med enfamiljshus, vilka sedan såldes. Det ekonomiska utbytet var även härvidlag otillfredsställande.

Byggnadsverksamheten kom igång i Gamla Enskede 1908—09 på områdena kring Krokvägen, Kyrkogårdsvägen, Stockholmsvägen etc.

Första byggnadsdagen var den 26 juli 1908 och gällde ett tvåfamiljshus på tomten nr 3 vid Kyrkogårdsvägen, den första byggnaden i trädgårdsstäderna.

Huvudparten av de vid denna tid inflyttade utgjordes av arbetare och även hantverkare, senare följde tjänstemän och affärsmän. Arbetarna utgjorde i början 62 %, denna siffra hade 1922 nedgått till 42 %.

Den första bebyggelsen i Enskede-Dalen ägde rum år 1912, då staden uppförde några byggnader.

Enskilt bedriven verksamhet förekom under startåren i stor omfattning. Ett antal byggnadsarbetare utövade under en dålig byggnadskonjunktur 1908—10 med stöd av sina besparingar byggnadsverksamhet, som i stor utsträckning var av spekulativ natur och anses ha slagit väl ut. Det gällde huvudsakligen små villor.

Som en följd av den stora bostadsknappheten i början av 1920-talet tillkommo genom stadens försorg några större hyreshuskomplex i Enskede-Dalen, varjämte ett antal enfamiljshus uppfördes.

Idén att förvärva eget hem utan annan insats än det egna arbetet förverkligades av den omkring 1920 bildade sammanslutningen »Hem genom eget arbete», som gav uppslag till andra liknande föreningar med huvudsaklig verksamhet i Enskede-Dalen.

AB Jordbrukarbanken hade ett intresse i Fastighets AB Villahem, som under namn av Ersta Villastad exploaterade ett område i Stureby. Exploateringen började år 1921 och skedde på fri och egen grund.

Åren 1922—26 var en period av livlig villabebyggelse. Östra delen av Enskede-Dalen och större delen av skogsområdet norr om Enskede gård och Skarpnäck bebyggdes denna tid.

Medlemmar tillhörande Byggnadsföreningen Skarpnäck uppförde åren 1923—24 med egna händer 36 villor med användande av *monteringsfärdigt material*. HSB, som tidigare icke visat intresse för Enskede, träffade under samma period överenskommelse om planläggningen av »Enskede gård» och uppförde villor omedelbart norr om gårdsområdet.

Rektor J S Hedström väckte år 1924 den bekanta motion, som gav upphov till förslag om utformandet av den första småstugubebyggelsen. Det första småstugubygget tillkom 1927. Hela miniatyrstäder skapades. Pungpinan, Enskedefältet med omkring 500 stugor, Svedmyran och stora delar av Tallkrogen tillkommo. Under 1930-talet fortsattes bebyggandet med småstugor av de två sistnämnda stadsdelarna och av Hökmossen.

Från mitten av 1930-talet började en period av storbebyggelse av hyreshus. Trevåningshus dominerade. Största delen av hyreshusen tillkommo genom verksamhet, som utövades av smärre företagare. Några storföretagare ha emellertid genom för ändamålet bildade bostadsföreningar lämnat sina bidrag till bebyggelsen.



Efter ett decenniums strävan: Spårvägsförbindelsen med Mälärhöjden blev verklighet den 1 maj 1913.

Några samhällsbildningar, i vilkas tillkomst staden icke hade någon del, hade uppstått i nordvästra Brännkyrka.

Fridhems villastad var från början platsen för ett flertal sommarvillor, ångbåtskommunikationerna med Stockholm voro synnerligen goda. Så småningom började en och annan slå sig ned året om på platsen, och ett villasamhälle uppstod, som år 1900 hade 191 invånare. På förslag av den tidigare omnämnda boktryckaren G Walfr. Wilhelmsson ändrades namnet till *Mälärhöjden*. I AB Stockholms Spårvägars arkiv finnes en kungl. resolution av den 18 juli 1913, som stadsfäster »Mälärhöjden» som namn på spårvägsstationen. Man skulle således kunna säga, att den nuvarande stadsdelens dopattest finnes i sagda arkiv.

Mälärhöjden är beläget på från frälsehemmanet Hägersten avsöndrade områdena Fridhem, Petersberg och Johannesdal. Det sistnämnda området exploaterades av Fastighets AB Mälärhöjden. Det var förmodligen denna exploatering, som gjorde, att samhället på sin tid ej åtnjöt särskilt gott anseende. I samband med allmänna sparbankskraschen år 1929 gick fastighetsaktiebolaget i konkurs; Stockholms stad fick övertaga betydliga markområden på grund av innehav av inteckningar för gatukostnader.

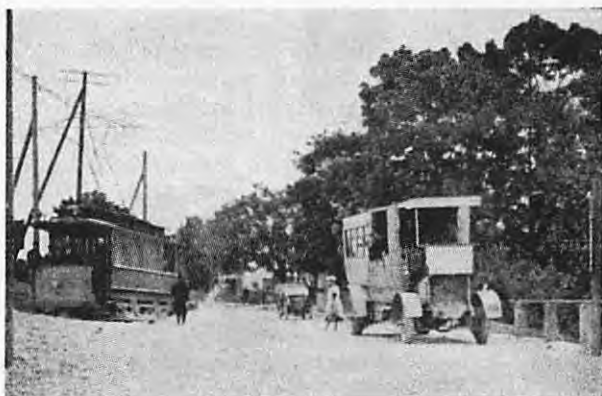
Namnet *Midsommarkransen* är förbundet med egendomsnamnen Kristineberg och Stora och Lilla Nyborg. Här var samhällsbildningen Tellusborg belägen. På platsen fanns på sin tid uppfört ett tegelbruk, som anlagts just där vattenledningen till Stockholm skulle framgå. Tegelbrukets enda lertag såges ha motsvarat nuvarande Svandammen. År 1900 voro här 142 personer bosatta.

Nyborgs AB bildades år 1907 av Joseph Nachmansson, Percy H:sson Tamm, Fritz Söderberg m. fl. för exploatering av dessa egendomar. Bolaget fortsatte sin verksamhet långt fram i tiden men uppges numera vara avvecklat. Det söder om vattenledningen belägna området såldes till Tamm och Söderberg och därav uppkom AB Förstaden Midsommarkransen. Detta företag existerar alltjämt men under namn av Tammstorp AB. En mindre del av sagda område kom senare att förvaltas av AB Södra City.

Av Bostadsrättsföreningarna Telle och Tellusborg uppfördes här åren 1938—40 i byggmästare Olle Engkvists regi mellan Telefonplan och Svandammsplan bostäder med icke mindre än 2100 eldstäder.

Tidigare har *Hägersten* omnämnts som torp under Årsta, senare angives det som 1/2 mantal frälse. Egendomen såldes år 1894 till dåvarande handelsbolaget Olsson & Rosenlund och omfattande då efter redan gjorda avsöndringar 250 hektar. Under nämnda ägares tid ha olika avsöndringar verkställts, bl. a. 22 hektar till Stockholms stad år 1938. Den areal, som då återstod för den senare betydelsefulla exploateringen, omfattade omkring 150 hektar.

Det år 1894 bildade Byggnads AB Mannheim har haft *Aspudden*



Denna bild är hämtad ur en broschyr om Midsommarkransen, vari de bekväma kommunikationerna — spårväg och buss — särskilt framhållas.

till verksamhetsområde. Så sent som 1904 bodde ej flera än 46 personer på platsen. Mannheim inköptes den 1 oktober 1944 av Stockholms stad, och förvaltningen av bolaget sker genom AB Stockholmshem.

Från Västberga gård avsåndrades i början av 1800-talet *Liseberg*. Detta område inköptes år 1917 av Fastighets AB Västberga, som exploaterat detsamma.

Förut har omtalats att invånarna och företagarna i denna trakt av Brännkyrka själva lyckades lösa sin kommunikationsfråga genom bildandet år 1909 av AB Södra Förstadsbanan.¹ Den 4 augusti 1911 kunde trafiken öppnas på linje 1 Liljeholmsbron—Hägerstens allé, på linje 2 Liljeholmsbron-Tellusborg och den 26 augusti s. å. på linje 3 Liljeholmsbron—Midsommarkransen.

Taxan var på samtliga linjer 10 öre med fri övergång vid Grönbrink och Nyboda. Den senare platsen var utgångspunkt för sidospåret till Tellusborg, i vars sträckning nuvarande linje 17:s gren Kilabergslinjen i huvudsak går. De gamla hederliga bössorna användes vid betalningens upptagande. Vid övergång användes Södra bolagets av zink eller mässing förfärdigade poletter men försedda med ett stansat hål i mitten. Den 1 september 1911 infördes månadskort till en kostnad av 4: — kr. för Liljeholmsbron—Aspudden, Tellusborg och Midsommarkransen och 6: — kr. för Liljeholmsbron—

¹ Även andra försök gjordes. Stockholms Södra Tomt AB erhöi sålunda febr. 1911 koncession för en spårväg från Reimersholms östra strand till Gröndal.



Gamla och Nya Liljeholmsbroarna år 1915. Bilden förmodligen tagen omedelbart före spårvägstrafikens införande till Hornstull den 1 december 1915. Foto stadsmuseum.

Hägerstens allé. Från den 2 oktober s. å. blev en arbetartågtaxa gällande med 5 och 10 öres biljetter. Enkel tur kostade 5 öre med option att köpa returbiljett till 10 öre men med ett undantag: på e. m. måste ny avgift med 10 öre erläggas till Hägerstens allé.

Trafiken öppnades till Mälärhöjden den 1 maj 1913, och vagnarna kunde till trafikanternas stora tillfredsställelse den 1 december 1915 föras över den nya Liljeholmsbron till Hornstull. Passagerareantalet utgjorde år 1912, det första hela trafikåret, 1.048.883 personer och trafikinkomsten (brutto) kr. 101.732:21. Dessa siffror hade år 1918 mer än tredubblats.

AB Södra Förstadsbanan gick i likvidation, sedan AB Stockholms Spårvägar år 1920 genom köp övertagit rörelsen och en del av bola-



Scen från bojkotten av Södra Förstadsbanan år 1920.

gets egendom. Av en år 1922 avlämnad slutredovisning framgår, att aktieägarna fingo tillbaka sina insatser, och att de dessutom i genomsnitt åtnjutit ungefär 5 % årlig avkastning.

Innan AB Södra Förstadsbanan avslutade sin verksamhet, var den föremål för en tämligen unik händelse — klientelet, passagerarna, gjorde uppror och förklarade företaget i bojkott. Detta skedde vid påsktiden 1920, och bojkotten varade tre veckor. Orsaken var taxans höjande, vartill Förstadsbolaget tvingats, emedan AB Stockholms Spårvägar, som efter Södra bolaget övertagit driften, på grund av den då rådande inflationen varit nödsakad att väsentligt höja driftavgiften.

En hyresgästförening tillsatte en kommitté och en »bojkottsektion», som arbetade med stor energi och lyckades i trafiken insätta

några »automobilomnibussar», vilka utgjordes av lastbilar, på vilka av omålade bräder hopspikade bänkar placerats.

Bojkotten avlöpte utan störande händelser. Poliser voro utkommanderade, men deras enda åtgärd synes ha varit, att de påskdagen anhöllo ett par fiolspelande ynglingar. Sedan det efter noggrann utredning ådagalagts, att det instrumentala oljud de lyckats åstadkomma på intet sätt kunde anses utgöra en manifestation i den pågående konflikten utan bottnade i en ungdomlig fastän något missriktad vårglädje, återgavos de åt friheten.

Händelserna kulminerade, då Förstadsbolagets verkställande direktör i en intervju förklarade, att bojkottaktionen utgjorde en verklig välsignelse för bolaget, då rörelsen trots den höjda taxan de senaste månaderna gått med avsevärd förlust.

Bojkottgeneralen lät efter en lämplig intervall blåsa eld upphör och förklarade, att det aldrig hade varit avsikten att fortsätta bojkotten någon längre tid, och att det hela endast vore att betrakta som en demonstration.

Sedan återstod endast att begynna vandringen över Canossa in i spårvagnarna igen.

Befolkningsutveckling:

Brännkyrka socken inkl. Liljeholmens och Örby m:n ..	1810	1860	1880	1890	1900	1905	1910
	1.145	1.889	4.478	5.666	8.402	11.581	18.379
Brännkyrka försam- ling (den odelade stadsförsamlingen)	1915	1920	1925	1930			
	28.536	33.913	44.344	49.819			
Efter uppdelningen:							
Brännkyrka försam- ling	1931	1935	1940	1946			
	31.400	31.499	39.569	88.485			
Enskede församling	1957	21.110	32.582	56.208			

BROMMA¹

Bromma sockens sociala struktur under föregående århundraden visar naturligt nog stor överensstämmelse med Brännkyrka på så sätt, att socknen var fördelad på några få jordagods. För Bromma del voro, åtminstone under förra delen av 1800-talet, de ekonomiska betingelserna för det stora flertalet av invånarna synbarligen dåliga. År 1825 voro av en befolkning på 656 personer 120 män 96 kvinnor

¹ Rörande Bromma se även »Stockholm—Västerås—Bergslagen». Det har förut omnämnts att Bromma fr. o. m. den 1 januari 1916 inkorporerades med Stockholm.



*Förbindelseleden mellan Kungsholmen och Bromma ett 60-tal år:
pontonbrons föregångare flottbron.*

»befriade», vilket icke gärna kan betyda annat, än att ungefär 1/3 av socknens invånare befriats från mantalspengar.

Vid sagda tid hade socknen en bonde, som själv ägde sitt hemman, nämligen ägaren till Bällsta säteri samt tre lantbönder på frälsehemmanen i Beckomberga by. Tidigare hade frälsebönder brukat underlydande hemman till de två största egendomarna Ulvsunda och Åkeshov, men sedan hemmanen sammanslagits med sätesgårdarna, utfördes arbetet av drängar och statare, vilken sistnämnda grupp omfattade år 1825 icke mindre än 72 personer. Den stora rörligheten hos befolkningsstocken yttnar om otillfredsställande förhållanden, år 1826 inflyttade exempelvis 219 personer medan 177 utflyttade.

På grund av goda ångbåtsförbindelser med Stockholm från mitten av 1800-talet hade ett stort antal stockholmare sina sommarnöjen förlagda till Bromma. Från början av 1860-talet blev socknen även hemvist för industri i modernare bemärkelse.

Ett omnämnande skall göras rörande några samhällsbildningar, i vilkas tillkomst Stockholms stad icke har tagit del.

Fastighetsägaren Fredrik Pettersson, som 1901 erhållit lagfart på

Åkeshov, försålde hälften av egendomen till handelsbolaget Olsson & Rosenlund. De båda kontrahenterna avyttrade år 1904 hela egendomen till staden. Från försäljningen undantogs lägenheter med namnet Grönvik, varifrån Olsson & Rosenlund börjat tomtförsäljning 1902. Bebyggelsen blev av enklaste slaget, man avsåg närmast uthyrning till sommargäster. Av den fasta befolkningen voro många sysselsatta med tvättningsarbete för Stockholm, vilken omständighet gav platsen den skämtsamma benämningen Tvättvik. Tomtförsäljningen var här i huvudsak avslutad 1924. Grönvik ingår fr. o. m. 1934 i stadsdelen Högländet, och hade det året omkring 480 invånare.

På Ulvsunda mark bedrevs exploateringsverksamhet av AB Kungsholms Villastad, vars initiativtagare var direktör Per Aug. Kindgren. Vid Ulvsundas försäljning till staden år 1904 undantogs 85 tomter, som i kontraktet benämnas Kungsholms villastadstomter.

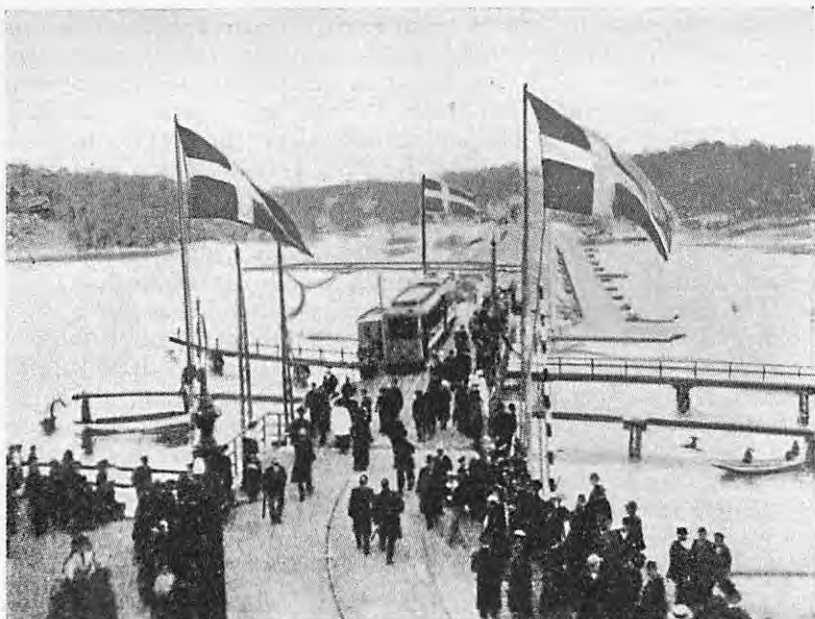
Bromma villastad omfattade tomter avsöndrade från Eneby, vilken exploatering handhades av denna egendoms dåvarande ägare, advokaten K Njurling. Denna försäljning var slutförd flera år före 1914.

Bromma trädgårdar åter utgjordes av ett markområde kring Bromma kyrka, som år 1918 inköptes av ett konsortium för 185.000: — kr. efter 30 öre per kvm. För exploateringen bildades Föreningen Bromma Trädgårdar u. p. a. Drivande krafter därvidlag voro Emil Åberg, föreståndare för Spårvägsbolagets trafikexpedition i Ulvsunda, och snickaren K V Gustafsson. Denna förening har 1946 trätt i likvidation och skall ersättas av en fastighetsägareförening för att möjliggöra inträde för nytillkomna köpare av styckade äldre tomter.

Samma år som Enskede gård inköptes, förvärvades av staden något senare Ulvsunda egendom enligt kontrakt av den 26 juli 1904. Säl-



En ståtlig utveckling: Längst till vänster den som båtbygga använda flottbron, så pontonbron i bruk 1914—1934 och till sist den nuvarande högbron.



Pontonbrons invigning den 28 maj 1914.

jare var Nya AB Atlas, och arealen utgjorde 587 hektar; köpeskillingen belöpte sig till 909.611: — kr. eller 15,49 öre per kvm. Staden inköpte samma år Traneberg, Åkeshov och del av Nockebyhov samt Stora Ängby. Samtliga av kommunen gjorda markköp i Bromma utgöra tillsammans 2.389 hektar representerande en inköpssumma av 11.050.000: — kr.

Med köpet av Ulvsunda voro särskilda omständigheter förknippade. Egendomen tillhörde år 1902 friherre G S Åkerhielms sterbhus. Utredningsmannen i boet uppsökte bankdirektör K A Wallenberg och erbjöd honom Ulvsunda till 525.000: — kr., till vilket pris affär även kom till stånd. Wallenberg avsåg att överlåta köpet på Nya AB Atlas, som behövde plats för sina verkstäder. Innan denna överlåtelse skedde, erbjöd Wallenberg staden att övertaga köpet till samma pris, som han själv betalat, men erhöll av en framträdande person i stadens förvaltning beskedet, att »Stockholms stad kan ej övertaga de dåliga affärer, herr Wallenberg gör».

Sedan Nya AB Atlas övertagit köpet, undantogs 50 tunnland vid Ulvsundasjön, slottet såldes till vårdanstalt för 150.000: — kr., en del villatomter till över 50.000: — kr. och Stora Essingen för 600.000: — kr. När Stockholms stad sedan köpte det resterande området till



*Stadsfullmäktiges ordförande, lektor Sixten von Friesen, talar vid broinvi-
ningen. I den öppna cirkeln synes kronprinsparet.*

ovannämnda pris, 909.611: — kr., undertecknades kontraktet å stadens vägnar av samma person, som lämnat Wallenberg det ovannämnda svaret.

Som tidigare sagts ålåg det Lantegendomsnämnden att sörja för kommunikationsfrågans lösning. Som en första etapp därvidlag måste en förbindelseled, som kunde uppbära tyngre trafik, skapas mellan Kungsholmen och Brommalandet.

Lantegendomsnämnden framlade i början av 1909 förslag om en pontonbro över Tranebergssund. Sedan tillstånd i samband med spårvägskoncessionen beviljats, kom bron till utförande och invigdes den 28 maj 1914. De verkliga kostnaderna för densamma uppgingo till 493.000: — kronor. 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.¹

Samtidigt med att Lantegendomsnämnden var sysselsatt med frågan om en broförbindelse, var den även verksam för åstadkommande

¹ Byggnadskontoret hade 1905 uppgjort ett förslag om en fast bro över Tranebergssund för en kostnad av 1.550.000: — resp. 1.500.000: — kronor. Det blev emellertid ingen högbro den gången utan i stället en utredning, om vem som borde bekosta underhåll av väg och bro, och då varken staden kunde enas med staten eller olika statliga institutioner inbördes, rann det hela ut i sanden.



I en tidningsnotis från 1912 heter det: »De goda invånarna i Stockholms yngsta villastad promenera 20 min. för att framkomma till spårvägens ändstation, och där de vänta 20 min. på spårvagnarna». Det var här de fingo vänta — om de hade otur.

av en elektrisk spårväg, och följande förslag förelågo i början av år 1909:

1. av Stockholms Nya Spårvägs AB på Lantegendomsnämndens initiativ upprättat förslag till spårväg i Drottningholmsvägen från Marieberg till Tranbergsbro samt från Tranebergsbro till Nockebybro;

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 till stadsfullmäktige med hemställan att



Den 1 oktober 1929 fick Nockeby spårvägsförbindelse, varom bilden här ovan vittnar.

a) bemyndiga nämnden att å stadens vägnar utverka koncession å spårväg från S:t Eriksgatan i Drottningholmsvägen och därifrån på pontonbro till Alviken.

b) under förutsättning av bifall bevilja 590.000: — kr.

Denna hemställan bifölls av stadsfullmäktige den 21 juni 1909 med den ändring, att anslaget bestämdes till 600.000: — kr.

Lantegendomsnämnden motiverade sitt förslag att välja S:t Eriksgatan till utgångspunkt med, att därifrån tre spårvägslinjer vidtogo nämligen mot Nya Kungsholmsbron, Kungsbron och S:t Eriksbron. Vidare ansåg nämnden, att den omständigheten, att det tidigare omnämnda Råsunda Förstads AB — Norra spårvägsbolagets dotterföretag — inköpt Bällsta i Bromma socken, utgöra ett viktigt skäl för den föreslagna spårvägens tillkomst för att konkurrensen från det hållet icke skulle bli övermäktig.

Bällsta, som 1904 hembjudits staden för 450.000: — kr., hade i mars 1908 av Råsundabolaget betalats med 900.000: — kr.; egendomen kom slutligen i stadens besittning år 1938 mot en köpeskilling av 2,5 milj. kr., i vilken summa dock även ingick likvid för del av Flysta i Spånga socken. Detta pris betydde 159.48 öre per kvm.

Kungl. Maj:t beviljade den 23 december 1910 tillstånd för Stockholms stad att anlägga en dubbelspärig spårvägslinje från S:t Eriksgatan i Drottningholmsvägen till Tranebergssund och vidare över en pontonbro till en punkt mitt för Alvikens gård.



Från Ängbybanans invigning den 1 okt. 1944: Direktör
Aström tackar för invigningsturen.

Trafiken till Tranebergssund kunde öppnas den 14 mars 1912. Stadsfullmäktige hade dessförinnan den 22 januari 1912 godkänt ett kontrakt med Stockholms Nya Spårvägs AB angående banans trafikering. Trafiken ordnades så, att vart 4:e tåg på linje 2 framdrogs till Tranebergssund, vilket betydde 20 min. trafik. Avgiften på den nya sträckan blev 10 öre med 50 % rabatt vid köp av rabattkort.

Spårvägstrafiken på Bromma visar följande utveckling:

- 1914 28/5 från S:t Eriksgatan till Alvik
- 1914 29/8 » » » » Äppelviken
- 1914 29/8 » » » » Ulvsunda
- 1917 1/2 »Brommalinjen» från Tegelbacken¹

¹ Ändstationen i staden var 1. 2. 1917—7. 8. 1926 förlagd i Strömgatans mynning vid Vasabron, således på Centralpalatsets södra sida; 8. 8. 1926 till 30. 11. 1933 till Rödbotorget, varifrån den flyttades 1. 12. 1933 till Tegelbacken i en nyanlagd slinga.



En av de första villorna i Äppelviken.

1919 27/4 »Brommalinjen» blir linje 12

1920 1/10 Ulvsundalinjen blir linje 13

1923 1/10 linje 12 till Smedslätten

1924 30/8 » » » Ålstens gård

1926 1/10 » » » Höglandstorget

1929 1/10 » » » Nockeby

1934 1/9 Nya Tranebergsbro öppnad

1944 1/10 linje 11 från Tegelbacken till Islandstorget

Passagerareantalet var 1913, det första hela trafikåret, 584.000 personer; redan året därpå var siffran 1.002.000.

I avvaktan på kommunikationsfrågans lösning hade gatuarbeten påbörjats i Äppelviken den 11 januari 1911. Upplåtelse av tomträtter och därmed sammanhängande bebyggelse började, ävenledes i Äppelviken, år 1913.

Med staden som byggherre uppfördes samma år två större hyreshus vid Alvik och Ulvsundavägen och 12 enfamiljs- och flerfamiljshus i Ulvsunda. Brommabebyggelsen fick dock under sitt första skede helt sin prägel av den enskilda villabyggnadsverksamheten. Villorna voro i regel rätt stora, 6 à 7 rum och kök förekommo icke sällan. Uppförandet skedde i stor utsträckning genom entreprenörer, men spekulationsbyggen voro icke okända.

En viss rabattering av tomträttsumgålderna tillämpades under bostadsknapphetens dagar i början av 1920-talet, varigenom uppföran-



Villa i Smedslätten från 1923.

det av mindre villor i Äppelviken uppmuntrades. Radhusen i Äppelviken i kvarteren Drivbänken, Bostadslotteriet och Tallarna höra även till dessa år, likaledes ett antal friliggande enfamiljshus — i Äppelviken — uppförda av staden.

En livlig byggnadsproduktion av villor utmärkte även Bromma under perioden 1922—26. Bebyggelsen var av imponerande storlek. Den tog i anspråk hela Smedslätten och Ålsten utom Ålstensgatan samt områdena längst i nordväst. Djupdalsvägen passerades, och kvarteren runt Höglandstorget erövrades. Stora Mossen fick även under denna tid mottaga sina första bebyggare. Den första tomträten uppläts i Ålsten 1923 och alla tomter i Ålsten, Höglandet och Nockeby voro praktiskt taget år 1935 upplåtna.

Hyreshusen utgjorde under denna tid en försvinnande liten del av produktionen. Fem rum och kök voro en vanlig storlek vid villabygandet. Spekulationsbyggmästaren, som man tidigare ej betraktat med helt blida ögon, erkändes alltmer som en värdefull medarbetare i samhällsbygandet.

En grupp av stadens tjänstemän, sammanslutna i en förening, uppförde 1922—23 ett 30-tal villor i Smedslätten, varav ett 20-tal i *monteringsfärdigt material*. Dessa byggen betecknas som lyckade.



Några av de villor, som en sammanslutning av stadens tjänstemän 1922—25 uppförde vid Bergviksvägen.

För männen bakom verket var resultatet av den dittillsvarande verksamheten i Bromma i viss mån en besvikelse, då det visade sig, att bebyggelsen attraherade den mera burgna delen av befolkningen, ehuru avsikten var att skaffa ekonomiskt svagare ställda billiga och goda bostäder. Detta syfte uppnåddes genom den av staden sedan 1927 skapade småstugurörelsen.

De första småstuguområdena i Bromma uppkomma i Olofslund, Åkeshov och Norra Ängby. Det sistnämnda utgjordes år 1942 av 1.319 stugor med 5.070 invånare.

Hyreshusbebyggelse i stor stil introducerades även i Bromma från mitten av 1930-talet. Hyreshus hade tidigare förekommit förnämligast för tillgodoseendet av affärslokaler vid de små torgbildningarna. Storbbyggelsen med hyreshus började år 1934 på Traneberg. I denna stadsdel ingår även den äldre bebyggelsen inom Sandvik och Svartvik, i huvudsak bostäder för anställda vid benmjöls- och trädgarnsfabrikerna och utgörande omkring 500 personer. Hyreshusbyggandet fortsatte sedan i Abrahamsberg, Riksby och Åkeslund.

En ny byggnadstyp har tillkommit senare är nämligen småstuguradhus i bl. a. kv. Stängslet nära Västerledskyrkan, Äppelviken. De kunna förmodligen betecknas som ett slags småstugor, fastän de kommit till på samma sätt som de s. k. tjänstemannavillorna: en

byggmästare uppför dem på entreprenad, men staden tillhandahåller material och kontrollerar arbetet.

Industriområdet vid Ulvsunda, som länge företedde bilden av ett misslyckat exploateringsföretag, har blivit alltmera attraktivt. Större, kända industrier ha sökt sig dit.

Vad beträffar Brommas närmaste utveckling, förestår lågbebyggelse på det av naturen så benådade området på Nockebyhov invid segelleden till Uppsala. Planeringen synes utformad med pietet och omsorg. Stränderna skola glädjande nog i stor utsträckning utläggas till öppen plats. På Johannesfredsområdet, dvs. det område, som ligger mellan Ulvsunda industriområde, Ulvsundasjön och Bällstaviken, är bebyggelse även att vänta. Såvida vi kunna förstå, är den avsedd att omfatta i huvudsak 3-våningars smalhus men med möjlighet att medgiva byggen av 4-våningars hus.

Befolkningsutveckling (fr. o. m. 1885 exkl. Sundbyberg):

1825	1865	1875	1885	1895	1905	1915	1925	1935	1946
656	729	788	1.000	1.253	2.649	6.212	17.619	34.987	83.628



Förslag till busstation i Stockholm av Waldemar Johanson 1929.

Foto stadsmuseum.

BUSSARNA

I inledningen till detta arbete yttrades, att bussarna icke blott sekunderat järnvägarna och spårvägarna utan även gjort en självständig insats genom att nå trakter, dit de förstnämnda icke kunnat sträcka sig. Man skulle ock kunna uttrycka saken så, att vad järnvägarna och spårvägarna verkat i stort, det ha bussarna verkat i detalj, eller att de förra plogat upp de stora basvägarna, medan de senare tagit hand om bivägarna.

Under någon tidrymd sedan bussarna i början av 1920-talet slagit igenom som ett kommunikationsmedel att räkna med, kan man knappast tillskriva dem förmågan att ha föranlett bildandet av nya samhällen. Att det förhåller sig så är rätt naturligt. De första företagen på detta område voro merendels enskilda personer eller mindre samslutningar, som ofta rörde sig med upplånade medel, och som köpt bussarna på avbetalning. De voro därför tvungna att välja linjestreckningar berörande redan befintliga samhällen, där genast en mera avsevärd trafikfrekvens kunde påräknas, en socialt planerande inställning var för dem en praktisk omöjlighet.

År 1898 hade den sista hästomnibuslinjen i Stockholm nedlagts. Den hade bl. a. gått i Drottninggatan. Men redan året därpå fingo invånarna vid samma gata åter skåda en buss, som dessutom var av högst märklig beskaffenhet: icke blott Stockholms utan Sveriges första motordrivna omnibus.

Bussen hade år 1899 inköpts av ingenjör Pontus Qvarnström under ett besök vid Daimlerfabriken i Cannstatt och var försedd med en

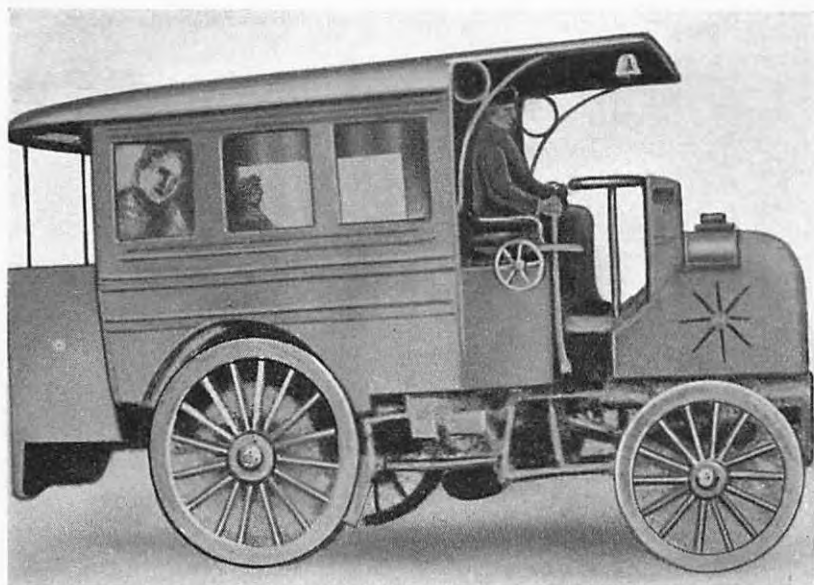
tvåcylindrig fyrtakts Daimler originalmotor. Tändsystemet var ett s. k. tändrör, ett platinarör, som ständigt skulle hållas varmt av en bensinlåga. När det blåste hände det ofta, att lågan slocknade, och bussen stannade. Den insattes i trafik Observatorieplan—Drottninggatan—Rödbotorget; sträckning över Gustaf Adolfs Torg till Riddarhusstorget omtalas även. Föraren hette F O Rosin, och han hade sannerligen inga glada dagar. Vagnen var försedd med järnringar, och då gatorna — även Drottninggatan — voro stenlagda, skramlade den ohyggligt och erhöll därför namnet »Bullerbussen». Åkdonet vägde inklusive last 4 à 5 ton, och marken bokstavligen darade där den gick fram. Husägarna fingo sprickor i sina hus, och hyresgästernas sinnesro gick sin kos. Deras förenade klagomål gjorde, att trafiken efter några veckor upphörde. Det underbara åkdonet degraderades sedan till lastvagn — den första motoriserade i Sverige — i bruk hos Liljeholmens Stearinfabriks AB ären 1901—1916. Man hade givetvis då borttagit det om en glasveranda påminnande karosseriet. Tyvärr blev vagnen på sin tid skrotad.

I den föregående framställningen har ett par gånger den under namnet Kungsholms villastad kända samhällsbildningen i Bromma varit på tal. Den 3 maj 1907 invigdes en regelbunden busslinje från Lillsjönäs till Kungsbron. Trafiken uppehölls av två motorombussar med avgång från ändstationerna varje full timme mellan kl. 6 och kl. 23. Företaget stod under ledning av direktör Per Aug. Kindgren, initiativtagare till AB Kungsholms villastad.

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 plats inuti vagnen, en bredvid föraren och sex på plattformen. Karosseriet uppgives ha varit solitt, och motorn, 4-cylindrig (24—28 hk), skall ha varit fullt tillräcklig att taga förekommande backar. Färden skall ha tagit 15—20 minuter.

Några bestämmelser för ringbredd funnos ännu icke; de massiva gummiringarna voro i smalaste laget för så tunga vagnar som dessa. Då vägbanans fasthet dessutom ej var den bästa, skar en dag en av vagnarna ned mitt för Konradsberg och välte genom det höga stake-tet in på Konradsbergsområdet.

Åtskilliga anledningar gjorde, att det icke blev någon fart på en regelmässig motorfordonstrafik före första världskriget. Ur driftsäkerhetssynpunkt lämnade fordonsmaterialen mycket övrigt att önska, och de vanligen smala och svaga vägarna hindrade en utveckling. Drift- och underhållskostnaderna voro så höga, att trafiken icke lönade sig. I Stockholms-trakten uppenbarade sig den ena busslinjen efter den andra, men de blevo alla av kort varaktighet. Som alltid vid tillkomsten av nya trafikmedel voro bussarna föremål för en utpräglad misstro från allmänhetens sida, som ju icke var allde-



*Sveriges första motoriserade omnibus — »Bullerbussen» — som några veckor
år 1899 gick i trafik i Stockholm.*



*»Bullerbussen» som lastbil — Sveriges första motoriserade lastvagn — i bruk
hos Liljeholmens Stearinfabriks AB 1901—1916. Bilden tagen i maj 1902 på
»Danviks hospitalsområde».*



Busskatastrofen vid Konradsberg anno 1907. Bussens ägare, direktör P A Kindgren, spårvägsman åren 1881—1890, är möjligen identisk med den hattklädde mannen på bilden enligt vad personer, som kände honom, anse troligt.

les oberättigad. Därtill kommo alla de obehag och risker, som förelägo, innan hästarna accepterat det nya trafikmedlet.

Även i själva Stockholm framkommo särskilt åren 1909—14 olika förslag till trafikföretag i huvudsak gällande bensindrivna bussar men även trolley-bussar. De voro dessa förslag delvis rätt vitt syftande men lösligt utformade, och då varken erfarenhet eller kapital synes ha stått till förfogande, blev intet av projekten, sedan vederbörande lyckats väcka någon uppmärksamhet i tidningarna.

Det första världskriget hindrade under flera år utvecklingen.

Våren 1919 kunde åter importen av bensin och gummiringar börja, varpå det under ett par år varit total brist. Från 1920 slog omnibussen igenom, misstron var borta, och den blev ett samhällsbehov. Den korta men intensiva högkonjunkturen efter kriget bidrog till utvecklingen. De första omnibussarna utgjordes i regel av fordlastbilar, som nödortfigt utrustats med bänkar. En buss från 1919, trafikerad av sedermera direktör K G Sundstedt (Stockholm—Kvarnholmen) på linjen Vendelsö—Enskede, var avsedd för 16 passagerare, men det kunde hända, att upp till 40 personer hängde sig med. I bör-



Täckt Scania-Vabisbuss år 1912. Om bussarna vid denna tid sägas, att de voro experiment, och att det ekonomiska resultatet av dem var ofördelaktigt.

jan synes man icke kommit på idén med de senare så vanliga presenningstälten. Senare liknade bussarna ofta en packlåda med några fönster.

Det var först i mitten av 1920-talet, som man kan tala om omnibuschassier enligt moderna begrepp. Ramarna blevo då lägre än tidigare, på samma gång de svängdes upp över bakhjulen, vilket ytterligare bidrog till karosseriets ringa höjd över marken.

År 1925 fanns det hundratals bussföretag i Sverige. Några år senare kom den naturliga och nödvändiga utvecklingen, de många enheterna började uppgå i större företag.

Genom att övergå till en framställning om de nuvarande företagen i Stor-Stockholm på omnibussens område och en skildring av uppkomsten av desamma erhåller man samtidigt en tämligen fyllig bild av hela förloppet av detta trafikmedels utveckling inom sagda område.

STATENS JÄRNVÄGAR

Under fjolåret voro i pressen meddelanden synliga, att S. J. skulle kunna fira ett 25-årsjubileum som företagare på omnibustrafikens område. Det kunde även ha talats om ett 35-årigt jubileum. År 1911 hade nämligen busstrafik etablerats på sträckan Tanum—Grebbe-stad, men den linjen nedlades 1915.

Den 20 juni 1921 anses som den verkliga födelsedagen för S.J:s busslinjer. Den dagen öppnades nämligen trafik på sträckan Dingle—

Hunnebostrand i Bohuslän, och där har sedan den ena linjen efter den andra tillkommit.

Nästa etapp på utvecklingen var, att busstrafik etablerades mellan Övertorneå och Pajala år 1931. Den kom i stället för en av befolkningen intensivt önskad järnvägsförbindelse. Linjen har den särställningen, att den i taxehänseende ingår i stadsbanenätet.

Buslinjenätet fick ett kraftigt tillskott, då S. J. år 1932 förvärvade Härnösand—Sollefteå järnväg och påföljande år Ostkustbanan. Härmed följde busstrafik i Ångermanland, Medelpad, Hälsingland, Gästrikland och Uppland. Utvecklingen har sedan varit så kraftig, att S. J. nu bedriver bussrörelse i samtliga våra landskap utom Lappland.

S. J.'s verksamhet på detta område utövas inom Kungl. Järnvägsstyrelsen av Biltrafikbyrån, Vasagatan 1, Stockholm, och vid I distriktet av distriktschefen i Stockholm med denne underställda linjemyndigheter.

Bussrörelsen i Stockholm med omnejd är fördelad på två linjesystem nämligen Huddingelinjerna och Solnalinjerna.

I. Huddingelinjerna

För att åt S. J. bevara lokaltrafiken inom området överenskoms år 1937 med *Brännkyrka & Södertörns Trafik AB* om övertagande av följande av detta bolag då trafikerade linjer:

Stockholm (Ringvägen)—Segeltorp—Snättringe
 » — — —Fittja—Norsborg
 » — — —Stuvsta—Hörningsnäs

Stuvsta—Trehörningen

» —Källbrink

» —Myrängen

Huddinge—Glömsta—Fittja

» —Källbrink

» —Tullinge

I Huddinge-systemet ingår även av Bröderna Malmström på sin tid bedrivna trafik Stuvsta—Trehörningen—Myrängen och Huddinge—Fredriksdal.

S. J.'s nuvarande trafik på Huddingelinjerna omfattar:

Stockholm (Zinkensdamm)—Segeltorp—Snättringe

 » — — —Fittja

 » — — —Botkyrka—Norsborg—(Södertälje)

 » — — —Hörningsnäs—Lissma

Stuvsta —Trehörningen

» —Källbrink

» —Myrängen

Huddinge—Fredriksdal—Fittja

» —Tullinge

Tullinge —Tumba—Botkyrka



Firman Falk & Söderqvists buss på linjen Stockholm—Sundbyberg—Hässelby år 1925. I bakgrunden Norra latinläroverket.

II. Solnalinjerna

Denna verksamhet kom till S.J. genom övertagande den 1 juli 1945 av Stockholm—Västerås—Bergslagens Nya AB och detta trafikföretags dotterbolag *Svenska Omnibus AB*.

För Svenska Omnibus AB hade bolagsordning antagits den 10 oktober 1928. Det hade bildats av direktören Gösta V R Wahlstedt för övertagande av den av honom bedrivna bussrörelsen på linjerna Stockholm—Råsunda

» —Hässelby

» —Huvudsta—Sundbyberg—Duvbo

Inom samma region hade bussrörelse tidigare bedrivits av firman Falk & Söderqvist (med en herr Tysk som sleeping partner), som den 17 september 1921 börjat trafik Sundbybergsgränsen—Duvbo—Hässelby. Trafiken utsträcktes sedermera först till Odenplan och senare till Norra Bantorget. Verksamheten upphörde den 15 maj 1926, då Wahlstedts rörelse vidtog.

Sitt aktieinnehav i Svenska Omnibus AB försälde direktör Gösta Wahlstedt den 1 november 1928 till Västeråsbanan.

Av *S G Karlsson* sedan 1927 bedriven omnibustrafik Stockholm—Flysta övertogs av Svenska Omnibus AB år 1931, likaledes, år 1942, den av *E A Johansson* år 1921 startade busstrafiken Bollstanäs—Rotebro, som senare utsträcktes till Grana.

Svenska Omnibus AB ägde dessutom genom innehav från 1936 av 5.000 aktier i Huvudsta Omnibus AB (på sin tid bokförda till 400.000: — kr.) och från 1939 av 246 aktier i Ulriksdals Trafik AB (på



S.J. och SS på Norra Bantorget år 1947. Foto Börje Gallén.

sin tid bokförda till 946.000 kr.) ett dominerande intresse i dessa bolag.

Grunden till det år 1926 av Ernst Gustafsson m. fl. bildade *Huvudsta Omnibus AB* utgjorde den av två bröder Blomgren omhändertagna Trafikföreningen Huvudsta—Stockholm, som åtminstone år 1922 bedrev rörelse. K Walléns i Huvudsta omnibusföretag känt från år 1922 uppgick även i Huvudstabolaget.

Sistnämnda företag trafikerade följande linjer:

Stockholm—Huvudsta torg—Hagalunds torg

» —Rudviken

och tillsammans med Svenska Omnibus AB:

N. Bantorget—Haga södra och norra grindar—Hagalund—Solnagården

N. Bantorget—Vanförestalten

Dotterbolaget nummer två, *Ulriksdals Trafik AB*, hade bildats år 1927 genom att övertaga av direktören John A Lindström år 1920 startad omnibusrörelse Stockholm—Ulriksdal (Brunnsviken runt), som 1923 utökades med en linje Stockholm—Barkarby och 1924 med en linje Stockholm—Norrsviken. Likaledes övertogs den även av Lindström bedrivna trafiken på bilinjerna Fresta vägskäl—Täby vägskäl och Edsberg—Kärddal. Lindström hade i sin ordning övertagit av numera kontrollören W J Hellman år 1920 etablerad trafik Stockholm—Rotebro.

Svenska Omnibus AB trädde i likvidation den 1 juli 1946. De två underlydande bolagen ha även likviderat.

Solnalinjerna omfatta det följande:

Stockholm (N. Bantorget)—Huvudsta

—»— —Sundbyberg—Duvbo

—»— —Bromsten—Spånga—Hässelby

—»— —Sundbyberg—Solvalla—Bromma—
Beckomberga—Flysta—Spånga jvstn

—»— —Haga norra grindar—Hagalund—Rå-
sunda

—»— —Sundbyberg—Barkarby—Jakobsberg
—Kallhäll—Stäket—Kungsängen—Bro

—»— —Ulriksdal (Järva)—Spånga k:a—Bar-
karby—Jakobsberg—Kallhäll—Stäket

—»— —Ulriksdal (Järva)—Tureberg—Fresta
vägskäl—Sollentuna k:a

—»— —Ulriksdal (Järva)—Edsviken

Fresta vägskäl—Täby vägskäl

Edsberg—Kärddal

Rotebro—Bollstanäs—Grana.

AB STOCKHOLMS SPÄRVÄGAR

Att döma av i AB Stockholms Spårvägars arkiv befintliga registrede handlingar var en av borgarrådet C Meurling på stadskollegii vägnar undertecknad skrivelse till spårvägsstyrelsen av den 4 oktober 1920 anledningen till ett första uttalande från Spårvägsbolagets sida rörande dess ställning till den uppspirande omnibustrafiken.

Saken hade aktualiserats på grund av gjorda ansökningar hos överståthållarämbetet dels från litteratören H von Kraemer angående en omnibuslinje i Norrtulls- Drottning- och Regeringsgatorna m. m. dels från köpmannen K J Blomgren m. fl. angående framdragande i staden av en från Huvudsta planerad linje.

På vilken oprövad och okänd mark man ännu befann sig, därom vittnar följande passus i skrivelsen:

»Angående frågan, huruvida omnibustrafiken skall eller kan av staden koncessioneras eller huruvida för densamma endast erfordras vanlig tillståndsresolution från överståthållarämbetet samt angående frågan huruvida i samband härmed särskild koncessionsavgift bör eller kan uttagas för omnibustrafiken, har jag igångsatt rättslig utredning . . .»

Borgarrådet uttalade, att med det intensiva samarbete ur trafiksynpunkt, som måste komma att äga rum mellan spårvägs- och omni-

bustrafiken, det vore ett intresse att åtminstone i viss utsträckning erhålla gemensam trafikteknisk och ekonomisk ledning för dessa företag och utbeder sig därför om ett uttalande, om och i huru stor utsträckning Spårvägsbolaget skulle kunna vara villigt att under lämpliga villkor övertaga »bestyret» även med omnibustrafiken.

Som man synnerligen väl kan inse, var detta en sak, som krävde allvarligt begrundande, och först den 10 mars 1921 var Spårvägsbolaget berett att avgiva sitt utförliga yttrande.

I valet mellan spårvägs- och omnibustrafik borde i regel — enligt Spårvägsbolagets åsikt — företräde lämnas spårvägstrafiken, bl. a. på grund av det större antal passagerare varje vagnhet kunde medtaga. Likaledes påpekas faran av, att stora motorvagnar framföras med jämförelsevis hög fart, då de icke följa en bestämd bana utan slingra sig fram mellan övriga fordon. Erfarenhet från utlandet ansågs visa, att de höga driftkostnaderna för omnibustrafiken ofta uppvägdde ränta och amortering på kostnaderna för den dyrare spårvägsanläggningen.

För trafik utom den egentliga staden kunde omnibussarna möjligen vara lämpliga som förmedlare på kortare sträckor inom glesare bebyggelse av trafiken till spårvägarnas ändpunkter.

Anordnandet av busstrafik i någon större omfattning kunde icke anses påkallat eller lämpligt. Då staden var den huvudsakliga ägaren av spårvägarna låge det icke i dess intresse att uppmuntra enskilda till dylik trafik.

Det medgavs, att en omnibustrafik i Drottninggatan och Regeringsgatan kunde ha sin betydelse, som dock icke skulle överdrivas med tanke på bussarnas sannolikt ringa fart i dessa gator. Allmänhetens nytta av omnibustrafik skulle först framkomma, om övergång tillätes mellan de två trafiklagen, vilket för Spårvägsbolaget skulle medföra sämre ekonomiskt utbyte.

Om det av von Kraemer projekterade företaget komme till stånd, vilket Spårvägsbolaget betvivlade, skulle detta icke utesluta, att Spårvägsbolaget längre fram självt skulle anordna omnibustrafik. Någon koncession för omnibustrafik eller tillstånd att med andras uteslutande för någon längre tid idka sådan kunde varken överståthållarämbetet eller stadsfullmäktige meddela. Endast ett tillstånd liknande det, som meddelades droskägare, skulle von Kraemer kunna erhålla.

Förbättrade omnibustyper skulle kunna framdeles stå till förfogande och med vilka ett gynnsammare ekonomiskt resultat skulle kunna uppnås. Spårvägsbolaget tänkte sig med elektriska ackumulatörer drivna omnibussar med inbyggt övre däck; till laddning av dessa ackumulatörer skulle ström kunna erhållas nattetid till en billig taxa.

Spårvägsbolaget yrkade »om tillstånd till omnibustrafik icke skulle kunna förvägras von Kraemer», att tillståndet endast skulle omfatta



Stockholms Centrala Omnibus AB:s första omnibus (år 1923) av märket Vulcan, rymmande 19 sittande och 5 stående passagerare.

en omnibuslinje från Odengatan i Drottninggatan till Gustav Adolfs Torg och därifrån i Regeringsgatan till Tegnérsgatan.

Rörande den av köpmannen Blomgren m. fl. gjorda ansökan om att få framföra omnibussar från Huvudsta inom stadsgränsen, ansåg Spårvägsbolaget, att denna ansökan icke borde bifallas. Ett bifall skulle medföra synnerligen betänkliga konsekvenser, då det kunde befaras, att liknande ansökningar till ett stort antal icke skulle låta vänta på sig.

Spårvägsbolagets »längre fram» kom år 1925, och här skall nu följa en framställning om uppkomsten av SS:s stora bussrörelse.

Den ovannämnde H von Kraemer erhöll slutligen den 29 september 1922 av överståthållarämbetet trafiktillstånd för en busslinje för ett under bildning varande bolag. Tillståndet var ett unikum ur den synpunkten, att giltighetstiden utgjorde fem år medan alla efterföljande trafiktillstånd rörande SS:s busstrafik beviljats att gälla tillsvidare.

Konstituerande bolagsstämma med *Stockholms Centrala Omnibus AB* kunde hållas den 26 febr. 1923. Bland de ursprungliga aktieägarna observerar man dåvarande statsministern Hjalmar Branting. Advokaten Georg Branting synes ha varit livligt verksam vid bolagets tillkomst. Redaktör Nils Hall blev bolagets verkställande direktör med von Kraemer som direktörsassistent.

Den 23 juli 1923 öppnades omnibustrafik på linjen Odenplan—Drottninggatan—Gustaf Adolfs Torg—Regeringsgatan—Tegnérsgatan—Sveavägen—Odengatan—Odenplan, sedermera linje 51. Det var den enda linje bolaget trafikerade, innan Spårvägsbolaget blev intres-



SS:s senaste busstyp, 1947 års dieselmotorbuss, rymmande 71 passagerare varav 25 sittande.

sent i företaget. De 11 vagnar, med vilka verksamheten tog sin början, voro av märket Vulcan, helt och hållet tillverkade i England. De hade en längd av 6,55 m och en bredd av 2,2 m; tjänstevikten var 4.000 kg., passagerareantalet 24 varav 5 stående. De voro ingenting annat än lastvagnschassier, på vilka byggts ett karosseri för personbefordran. Ringarna voro massiva.

Enligt kontrakt av den 18 maj 1925 med AB Emissionsinstitutet övertog Spårvägsbolaget aktiemajoriteten i omnibusbolaget. På ordinarie bolagsstämma den 28 maj 1929 beslöts, att Stockholms Centrala Omnibus AB skulle träda i likvidation, och enligt en överenskomst av den 11 juni 1929 övertog SS alla bolagets tillgångar och rörelsen räknat från den 1 januari 1929.

Enligt ett avtal med *omnibusägaren K O Larsson* överläts på Spårvägsbolaget år 1930 hans trafiktillstånd från 1925 för omnibustrafik Bromma k:a—Bällsta bro—Ulvsundavägen—Bromma k:a, som utsträckts till Fridhemsgatan (1927), till Kungsbrolplan (1929) och till Beckomberga gård (1930). Linjerna 62 och 63 uppkommo av denna trafik.

Trafiktillstånd från åren 1922 och 1923 för *omnibusägaren J O Strand* och *droskägaren K I Jansson* på sträckan Midsommarkran-

sen—Långsjö med utsträckning 1924 till Hornsgatan överläts även på SS år 1930. Härav uppkommo linjerna 64 och 65.

Genom resolution år 1930 hade *Brännkyrka & Södertörns Trafik AB* tillstånd för trafik på linjerna Ringvägen—Örby—Älvsjö—Långbro sjukhus, Ringvägen—Stureby, Ringvägen—Liseberg—Älvsjö—Långsjö och Varvsgatan—Liseberg—Långsjö, vilka överlätos på SS år 1931. Denna trafik uppgick i de omdirigerade linjerna 64 och 65 och de nystartade linjerna 67 och 68.

De trafiktillstånd, som *automobilföraren Harald Andersson* erhållit år 1925 för trafik Nybroplan—Djurgårdsbrunn—Blockhusudden och 1929 till Lidingöbro värdshus, överlätos 1931 och utgjorde sedan linjerna 69 och 70.

Följande ursprungliga data för SS:s förortstrafik skola till sist anföras:

År 1926	linje 53	Sockenvägen—Skogskyrkogården
» 1928	» 56	St Eriksgatan—St. Essingen
» 1930	» 62, 63	Kungsbroplan—Bromma k:a
» 1930	» 64, 65	Varvsgatan—Långsjö—Varvsgatan
» 1931	» 64	Varvsgatan—Långsjö—Ringvägen
» 1931	» 65	Varvsgatan—Herrängen
» 1931	» 67	Ringvägen—Långbro sjukhus
» 1931	» 68	Ringvägen—Hammarby
» 1932	» 71	Kungsbroplan—Ängby
» 1935	» 75	Ringvägen—Tallkrogen
» 1937	» 79	Brunkebergstorg—Hammarby
» 1938	» 61	Norra Bantorget—Gustav III:s väg
» 1938	» 80	Norra Bantorget—Traneberg
» 1944	» 77	Brunkebergstorg—Årsta
» 1946	» 60	Norra Bantorget—Johannesfred

SS:s förortslinjer äro numera de följande:

Linje 60	N. Bantorget—Bromma Flygplats
» 61	» —Olovslund
» 62	» —Beckomberga
» 63	» —Bromma k:a
» 64	Hornsplan—Långsjö—Ringvägen
» 65	» —Långbro
» 73	Hjorthagen—Hammarby industriområde
» 75	Ringvägen—Gubbängen
» 76	Brunkebergstorg—Årsta Norra
» 77	» — » Södra
» 79 o. 79 B	Brunkebergstorg—Hammarby—Björkhagen
» 80	N. Bantorget—Traneberg
» 96	» —Stora Essingen (trådbusslinje)

SALTSJÖBANAN

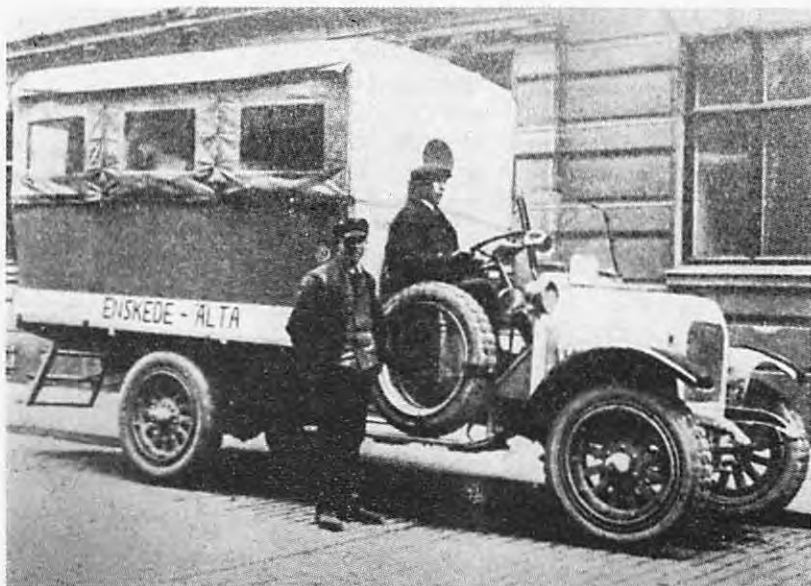
Den av Järnvägs AB Stockholm—Saltsjön i egen regi från den 1 januari 1938 bedrivna bussrörelsen uppkom genom övertagandet år 1937 av Trafik AB Stockholm—Björknäs och Brännkyrka & Södertörns Trafik AB.

Trafik AB Stockholm—Björknäs. Direktören Georg Larsson och K G Blom började år 1920 omnibustrafik Björknäs—Stockholm. Den 18 december 1928 fick verksamheten aktiebolags form under namn av Trafik AB Stockholm—Björknäs. Detta bolag övertog trafiken fr. o. m. den 31 juli 1929.

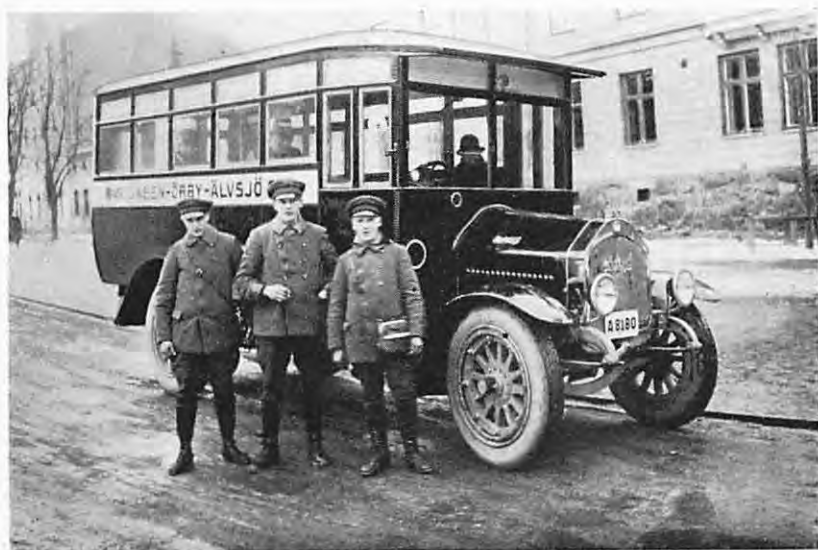
Den av K G Sundstedt under åren 1921—31 bedrivna bussrörelsen Stockholm—Älta övertogs av bolaget 1934 efter att åren 1931—34 tillhört Brännkyrka & Södertörns Trafik AB. Den sundstedtska rörelsen hade ursprungligen år 1919 utgått från Vendelsö. Av förvaltningsmässiga skäl fortlever alltså Björknäs-bolaget men bedriver ingen som helst rörelse.

K H F Frisk bedrev åren 1921—22 ävenledes busstrafik Björknäs—Stockholm, men den upphörde på grund av den svåra konkurrensen.

Brännkyrka & Södertörns Trafik AB. Uppkomsten av detta före-



Buss på linjen Enskede—Älta, som enligt beskrivning »mera liknade en fångvagn än en omnibus». Presenningstäckt med fyra trappsteg bak.



Buss på linjen Ringvägen—Örby—Älvsjö från år 1925.

tag är något mera komplicerat och står i förening med bankmannen, direktör Anders Lindströms namn.

AB Jordbrukarbanken, där Lindström var verksam, hade ett intresse i Fastighets AB Villahem, som under namn av Ersta villastad exploaterade ett område i Stureby, vilken exploatering hade påbörjats år 1921. Lindström blev verkställande direktör i detta företag och etablerade 1923 för bolagets räkning en omnibuslinje Enskede—Stureby, som senare utsträcktes till Ringvägen. Han övertog för egen del linjen och bedrev verksamheten under namn av Biltrafik AB Ersta Villastad.

Lindström bildade tillsammans med andra personer dels Brännkyrka Trafik AB (bolagsordning 1. 7. 1929), dels Södertörns Trafik AB (bolagsordning 24. 7. 1930). Den 4 december 1930 fick det sistnämnda företaget sitt firmanamn ändrat till Brännkyrka & Södertörns Trafik AB, i vilket det förstnämnda företaget, Brännkyrka Trafik AB, uppgick. AB Sydsvenska Banken stod finansiellt bakom denna verksamhet.

I Brännkyrka & Södertörns Trafik AB uppgingo, förutom den ovannämnda linjen från Stureby, ett antal företag, vilka här nedan angivas.

Trafikföreningen Drevviken u. p. a. I denna förening hade den av numera trafikchefen K R L Karlsson (sedermera Bröderna Karls-



Buss på linjen Midsommarkransen—Segeltorp från år 1922.

son) år 1920 startade busslinjen Stockholm—Vendelsö år 1924 uppgått likaledes samma år den av Konrad Jansson år 1921 började verksamheten på samma sträcka.

Vendelsö-bussarna fingo första tiden stanna i Enskede i hörnet av Sockenvägen—Dalarövägen; till Ringvägen framsläpptes vagnarna successivt 1922 och 1923. Avgift fick icke upptagas för sträckan Enskede—Ringvägen.

Dalarö Trafik AB, senare *Dalarö Nya Trafik AB*. Initiativtagare till detta bolags verksamhet var C Rydh. Trafiken började år 1919. Leonard Jansson inköpte sannolikt år 1928 aktierna i bolaget och överlät senare rörelsen till Brännkyrka & Södertörns Trafik AB.

Trafikföreningen Stockholm—Älvsjö u. p. a. Denna förenings verksamhet var grundad på en av O G Andersson och K F Johansson år 1922 igångsatt verksamhet, som sannolikt år 1924 uppgick i föreningen, vars chef var den ovannämnde Leonard Jansson. Den bedrev trafik på fem linjer nämligen från Ringvägen till Långsjö, Örby, Långbro och Hörningsnäs samt Varvsgatan till Långsjö.

H Beckmans linje. Verksamheten hade börjat 1921 och bedrevs på sträckan Midsommarkransen—Segeltorp, senare från Hornsgatan.

F O Scheibe trafikerade sedan 1920 ävenledes sträckan Midsommarkransen—Segeltorp. Senare blev utgångspunkten Hornsgatan.

O Zetterblom bedrev sedan 1924 bussrörelse Midsommarkransen



Björknäs-buss på Borgmästaregatan år 1947. Foto Börje Gallén.



Södertörn-buss på Ringvägen år 1947. Foto Börje Gallén.

—Norsborg, senare trafikerade han linjen Långholmsgatan—Segeltorp—Norsborg.

Tidigare, sannolikt 1922, hade Södra Åkeribolaget och disponent Knut Olsson haft bussrörelse inom samma område.

Redan år 1931 överlät Brännkyrka & Södertörns Trafik AB till AB Stockholms Spårvägar fyra linjer, nämligen tre, som utgingo från Ringvägen till Långbro sjukhus, Stureby och Långsjö, och en från Varvsgatan till Långsjö.

Denna avveckling fortsatte 1937, då den nio linjer omfattande verksamheten till och i Huddinge och Botkyrka avyttrades till Statens Järnvägar (S. J:s »Huddingelinjer»).

Brännkyrka & Södertörns Trafik AB trädde i likvidation år 1938.

Den av Saltsjöbanan nu bedrivna bussrörelsen står under enhetlig ledning av samma person men är för övrigt i organisatoriskt hänseende fördelad på två trafiksystem nämligen:

I. *Busstrafiken Stockholm—Björknäs—Värmdö* omfattande 18 linjer från Stockholm till Björknäs, Saltsjö-Duvnäs, Älta, Lännersta/Boo, Lövsberga, Gustavsvik, Kummelnäs, Vikdalen/Augustendal, Drottninghamn, Lagnö, Kalvsvik, Lillsved, Fagerdala, Saltarö, Stavnäs, Eknäs (Ingarö), Fågelveik och Mörtviken samt en linje Solsidan—Älgö.

II. *Busstrafiken Stockholm—Södertörn* omfattande 11 linjer från Stockholm till Vendelsö, Svartviksvägen, Dalarö, Stortorp, Årsta Havsbad, Berga, Tyresö-Brevik, Nyfors, Tyresö strand, Norsby, Orhem och Lissma—Björksätra.

MÄLARÖARNAS OMNIBUSS AB

Detta företag är grundat den 15 april 1930, och rörelsen baserades på nedannämnda redan då befintliga omnibusföretag, som övertogos samma år.

År 1921 hade *Fritz Florén*, numera bosatt på Berga invid Drottningholm, öppnat busstrafik mellan Drottningholm och Ulvsunda spårvägsstation och däremellan befintliga hållplatser. Det skedde i kompanjonskap med bröderna C J och O Larsson, vilket kompanjonskap efter ett par år upplöstes.¹ Det första steget till utvidgning av rörelsen var, att Lindéns år 1920 startade linjetrafik Stockholm—Drottningholm övertogs.

En omnibuslinje från Drottningholm till Träkvista på Ekerö etablerades år 1925. Följande år utsträcktes trafiken till Sundby (Ekerö) och till Stockholm, och år 1926 till Sjöängen på Munsö mitt emot Adelsö. Från Träkvista till Skärvik (Ekerö) kom en linje till stånd

¹ O Larsson (Nockeby) bedrev sedan under någon tid linjetrafik Drottningholm—Fridhemsgatan.



Florén-buss från omkring år 1921 vid Brostugan på Kärösö med Brommalandet i bakgrunden.



Florénska garaget vid Drottningholm år 1926. På bussen längst till vänster står »Stockholm—Drottningholm — Eckerö».



»Mälaröarna» vid Kronobergsparken år 1947. Foto Börje Gallén.

år 1929 och samma år en ringlinje Drottningholm—Lovö k:a—Bar-
karby—Rösby—Drottningholm.

Direktör *John Bredler*, verkställande direktör i Mälaröarnas Omni-
buss AB sedan dess början, bedrev mellan åren 1925—30 buss-
rörelse på linjen Stockholm—Tappström—Färentuna (Svartsjölan-
det). Mellan Stockholm och Tappström ägde linjen icke vare sig
upptaga eller avlämna passagerare.

Den omnibustrafik, som Mälaröarnas Omnibuss AB numera be-
driver, är fördelad på följande tre linjesystem:

Stockholm (S:t Eriksgatan 23)—Drottningholm—Strömdal
» (Drottningh.-v. vid Kronobergsparken)—Ekerö—Munsö
» » » » —Färentuna

ROSLAGSBANAN

Det har i det föregående omnämnts, att Stockholm—Rimbo Järn-
vägs AB på den elektrifierade järnvägsdriftens område intager en
pionjärställning. Roslagsbanan var även det första järnvägsföretaget



S.L.O.-buss på Jarlapan år 1947. Foto Börje Gallén.

i landet, som etablerade samtrafik med en motoriserad omnibusrörelse, vilket skedde år 1923. Det gällde omnibustrafiken på linjen Öregrund—Östhammar—Harg—Gimo.

Roslagsbanans direkta intresse i omnibusrörelsen representeras av dess dotterbolag *Stockholms Läns Omnibus AB*, vilket företag i sin ordning äger ett dominerande inflytande i *Norra Upplands Omnibus AB*.

Stockholms Läns Omnibus AB (S.L.O.) bildades år 1923. J F Jansson i Enebyberg hade år 1922 erhållit tillstånd för trafik på sträckan Enebyberg—Stockholm. Påföljande år igångsatte direktör Ernst Kihlberg omnibustrafik Roslags Näsby—Stockholm, vilken linje således till stor del framgick på samma vägsträcka som Janssons. Den 15 juli 1923 bildades *Stockholms Läns Omnibus AB*, som i första hand övertog Kihlbergs och senare även Janssons trafik-tillstånd. Kihlberg blev bolagets verkställande direktör och kvarstod i denna befattning till 1936.

Då S.L.O:s linje å vissa sträckor löpte parallellt med Roslagsbanan påverkade den på ett ogynnsamt sätt järnvägens resandefrekvens. Järnvägsbolaget beslöt därför den 16 maj 1927 att inköpa aktierna i omnibusbolaget.

En vidare utveckling följde snabbt. Samma år, således 1927, över-

togs den av Ulriksdals Trafik AB bedrivna trafiken på sträckan Stockholm—Riksmuseet—Ulriksdal och omnibusägaren K A Anderssons i juni 1922 började rörelse Stockholm—Stocksundstorp vid Alkistan.

Längre norrut hade även trafikföretag uppstått på områden, som Roslagsbanan hade anledning betrakta som sin hemmaplan. Därför inköptes 1928 följande omnibusrörelser, varvid årtalen när dessa börjat sin verksamhet angivas inom parentes: Helge Anderssons i Lindholmen linje Stockholm—Täby—Lindholmen—Markim (juni 1925), Thure Petterssons i Brottbys linje Stockholm—Stångberga—Hall (maj 1926) och AB Trafikföreningen Stockholm—Gribbylunds linje Stockholm—Gribbylund (april 1923).

I och med dessa förvärv behärskade Roslagsbanan åter förorts-trafiken inom ett område, som var av väsentlig betydelse för bolagets verksamhet.

Stockholms Läns Omnibus AB:s trafik är fördelad på följande linjer:

linje 1	Stockholm (Jarlaplan)—Vallabrink—Lövbrunna
» 2	» » —Nora—Sjöberg
» 3 E	» (Engelbrektspl.)—Ekhagen
» 3 U	» » —Ulriksdal
» 5	» (Jarlaplan)—Stångberga
» 6	Roslags Näsby—Löttingelund

STOCKHOLM—NYNÄS JÄRNVÄG

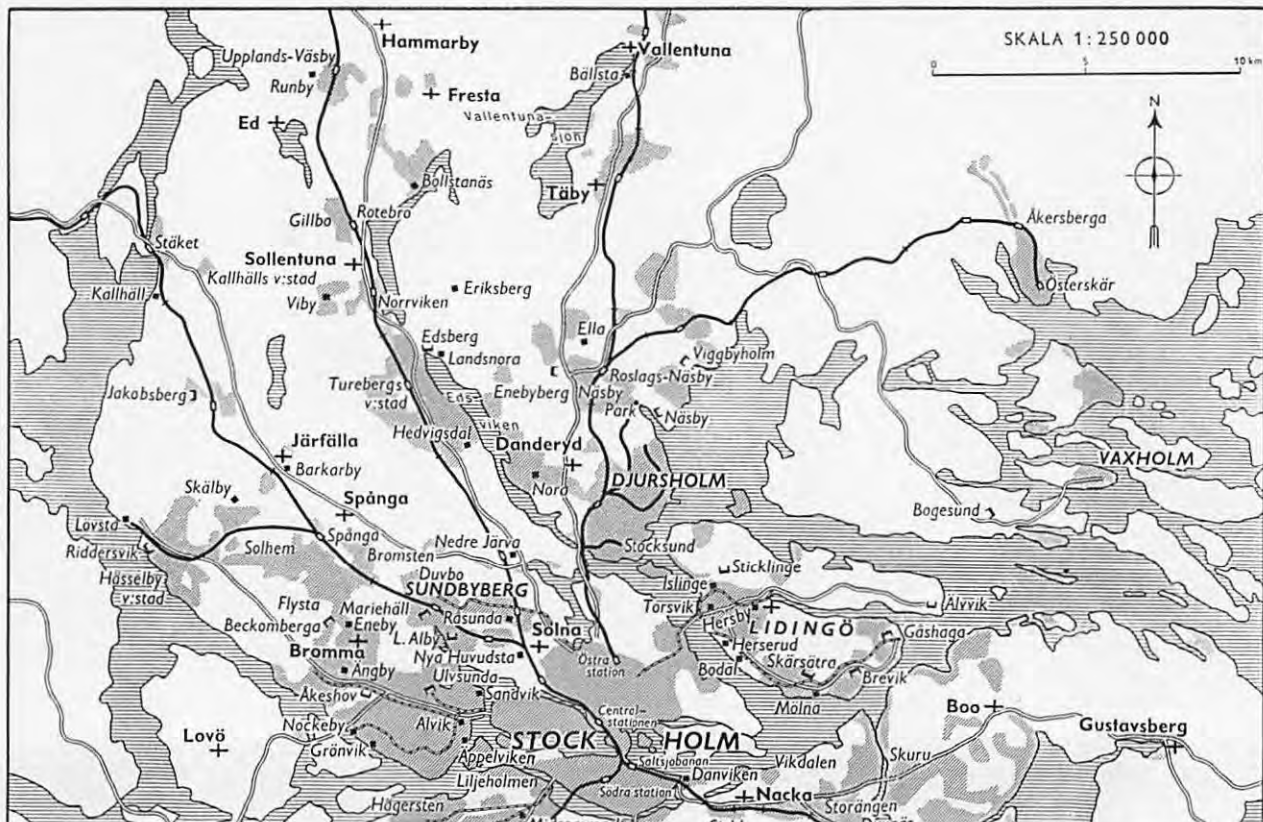
Detta järnvägsföretags bussrörelse handhas av det år 1944 bildade dotterbolaget, *Trafik AB Stockholm—Nynäs*.

Ehuru de flesta av detta bolags busslinjer icke beröra det storstockholmska området lämnas här en uppgift på desamma med angivande av öppningsdata:

Ösmo—Sorunda	.....	öppnad för trafik	1926	15/5
» —Hammersta—Söderby brygga—				
Västerhaninge	.....	»	»	» 1932 22/5
Lisön—Spångbro—Ösmo—Nynäshamn	.....	»	»	» 1935 22/7
Torö—Älgviken—Nynäshamn	.....	»	»	» 1935 15/5
Tungelsta—Nynäshamn	.....	»	»	» 1938 21/11
Ösmo—Vika	.....	»	»	» 1946 5/8
Segersäng—Vika	.....	»	»	» 1947 2/1

LIDINGÖ OMNIBUS AB

Detta bolag stiftades år 1929 och är dotterföretag till Trafik AB Stockholm—Södra Lidingön. Verkställande direktör och trafikchef





Karta över Stor-Stockholm med markerad tätbebyggelse.

äro gemensamma med detta bolag och Lidingö Trafik AB. All regelmässig trafik på Lidingön med undantag av den obetydliga ångbåts- trafik, som ännu finnes kvar, står sålunda under enhetlig ledning.

De trafikerade linjerna äro:

- linje 1 Ropsten—Drottningvägen
- » 1 » —Kottla
- » 2 » —Torsviksplatån
- » 3 » —Herserud
- » 4 Kyrkviken—Älsvik
- » 5 Ropsten—Sticklinge udde.

TRAFIK AB STOCKHOLM—KVARNHOLMEN

Detta företag härleder sig från den av direktör K G Sundstedt år 1927 började busslinjen Stockholm—Hästholmen. Linjen överläts år 1931 till Kooperativa Förbundet, och verksamheten fick aktiebolags form samma år under namn av Trafik AB Stockholm—Hästholmen. År 1939 erhöll bolaget sitt nuvarande namn.

Den 19 januari 1942 igångsattes trådbusstrafik med dels en passagerarlinje och dels en lastvagnslinje från Södra station till Kvarnholmen.

Trafiken omfattar följande linjer:

Nybergsg./Folkungag.—Kvarnholmen (trådbusslinje med släpvagn)
Katarinahissen—Kvarnholmen (motoriserad busslinje, endast vintertid).

SOLNA TRAFIK AB

Bolaget stiftades år 1939 för övertagande av den linjetrafik, som godsägaren Max Wibom börjat år 1934. Trafik sker på sträckan Norra Bantorget—Bakteriologiska anstalten.

AB HUSBY—LÅNGHUNDRA—STOCKHOLM

Uppkomsten till verksamheten är en av kronojägaren Arvid Oden år 1924 började busslinjen Husby—Långhundra—Stockholm. Linjen övertogs år 1928 av ovannämnda bolag, som är ett familjeföretag med K A Andersson som verkställande direktör. Station i Stockholm är Norra Bantorget och trafiktätheten 3 till 4 turer dagligen.

REGISTER ÖVER PERSONNAMN

- Abenius, Allan, kapten 130
 Abrahamson, K., redogörare 58
 Abrahamson, O., redogörare 58
 Adelsköld, Claës, major 20
 Akrell, C. F., chef topogr. kåren 17, 47
 Alm, Carl, roteman 58
 Althainz, F. G., grosshandl. 97, 98
 Ambrosius, Gust., ingenjör 58
 Amundson, Albert, överste 39, 86, 139
 Andersson, Erik, civiling. 127
 Andersson, Harald, bilförare 181
 Andersson, Helge, bussägare 190
 Andersson, K. A., bussdir. 191
 Andersson, K. A., bussägare 190
 Andersson, O. G., bussägare 184
 Arfwidson, G. S., konsul 130
 Arwin, Hj., ingenjör 127
 Asch, Herman, grosshandl. 26
 Aschberg, Olof, bankir 26
 Asker, C. Fr., kapten 127
 Augustinsson, Wilh., direktör 114
- Banér, ätten 70
 Beckman, H., bussägare 184
 Beijer, Frans, bokförläggare 32
 Bellander, Paul, ingenjör 127
 Bengtsson, Carl, grosshandl. 97
 Berg, E. O., smed 58
 Berglöf, Lennart, f. d. gen.dir. 56
 Bergström, A. O., arbetsförm. 58
 Bernström, John, direktör 58
 Beskow, N., rektor 58
 Bildt, G., överståth. 47
 Birger Jarl 145
 Björkegren, Emil, spårvägsdir. 114
 Björklund, C. G., borgarråd 114
 Blom, K. G., direktör 182
 Blomgren, K. J., köpman (och broder) 176, 177, 179
 Bonde, greve (Hässelbv) 57
 Bourbon, franskt kungahus 94
 Branting, Hj., statsminister 179
 Branting, G., advokat 179
 Bredler, John, direktör 188
 Brodin, Rudolf, stadsing. 107
 Broomé, Ludvig, spårvägsdir. 69, 107, 114
- Brunskog, J. A., spårvägsdir. 114
 Carl XV, konung 16, 94
 Carlsson, John, lantbrukare 30
 Cedergren, jägmästare 73
 Claesson, Ragnar, ingenjör 33
- Dahlberg, A., fastighetsdir. 123
 Dahlerus, C. G., bergsing. 129, 134
 Dahlheimer, E. P., markexploatör 26
 Dalén, Gustaf, fil. dr 137
 Didring, Ernst, författare 91
 v. Döbeln, professor 66
- Egnell, Ernst, grosshandl. 70
 Eklund, K. A., kyrkoh. 58
 Ekman, Oscar, konsul 70
 Elmér, ingenjör 28
 Enblom, Fr., kapten 134
 Engkvist, Olle, byggmästare 153
 Ericson, John, uppfinnare 16
 Ericson, Nils, järnvägsbyggare 17, 19, 20, 36, 47
 Ericsson, L. M., telef.-dir. 32, 58
- Filén, K. A. Georg, arkitekt 31
 Fineman, C. G., fil. dr 127
 Florén, Fritz, lantbrukare 186
 Forssell, Carl, professor 137
 Fraenckel, Louis, bankdir. 70, 98
 Fries, E., kronofogde 58
 Frisk, H. K. F., bussägare 182
 Fränckel, E., gen.-konsul 107, 114
- Genberg, Anders, konstnär 91
 Georgii, Axel, gen.-konsul 34
 Grafström, F. G., ordensbiskop 73
 Gustafsson, Ernst, bussägare 176
 Gustafsson, K. J., byggmästare 60
 Gustafsson, K. V., snickare 159
 Gustav III, konung 125
 Gustav Vasa, konung 34
- Hall, Nils, redaktör 179
 Hallman, P. O., arkitekt 90, 127
 Hamilton, H. J., överste 64
 Hasselroth, B., justitieomb. 42
 v. Hedenberg, B., auditör 42
 Hedenberg, godsägare 54

- Hedström, J. S., rektor 151
 Helin, Martin, spårvägsdir. 114
 Hellgren, G., spårvägsdir. 114
 Hellman, W. J., kontrollör 176
 Herrman, Emil, grosshandl. 139, 140
 Hierta, L. J., grosshandl. 24
 Hjortzberg, Ernst, spårvägsdir. 112, 114, 118, 125
 Holm, G. B. A., v. häradshövding 130
 v. Horn, major 66
 v. Horn, C. E., kammarherre 73
 Hugne, Jan, kammarfiskal 92
 Hultgren, Herman, direktör 99
 Hultin, V. K., grosshandl. 80
 Humble, Carl, häradshövding 51, 140
- Janse, Albert, överstelöjtnant 131
 Jansson, C. A., häradsdomare 54
 Jansson, Gustaf, författare 91
 Jansson, J. F., bussägare 189
 Jansson, K. I., droskägare 180
 Jansson, Konrad, bussägare 184
 Jansson, Leonard, bussägare 184
 Jansson, Sigfrid, arrendator 54
 Jarlabanke, storbonde 76
 Johansson, E. A., bussägare 175
 Johansson, K. F., bussägare 184
 Johnson, Helge Ax:son, hovjäg. 104
 Jonssons sterbhus, Josef 102
 Jönsson, Petter, trädgårdsm. 33
- Karlsson, K. R. L., trafikchef 183
 Karlsson, S. G., bussägare 175
 Kihlberg, Ernst, direktör 68, 189
 Kindgren, Per Aug., direktör 159, 170
 Kjellman, ögonläkare 28
 Kjellman, A. V., läkare 59
 Klemming, Wilh., arkitekt 127
 Klosterberg, Arvid, arkitekt 131
 Knös, C. J., byggnadschef 107
 v. Kraemer, H., litteratör 177, 178, 179
 Kreuger, Torsten, civiling. 142
 Kruse, A. R., lantmätare 60
 v. Köhler, C., byråing. 28
- Lagercrantz, G., amiral 127
 Lamm, C. R., ingenjör 77
 Larsson, C. J., bussägare 186
 Larsson, E., inspektor 58
 Larsson, Georg, direktör 182
 Larsson, Karl, häradsdomare 56
 Larsson, K. O., bussägare 180
 Larsson, O., bussägare 186
 Leijonhufvud, B. Å., gen.-löjtnant 113
 Lemon, Olof, direktör 77
- Lidholm, I., direktör 34
 Lignell, J. E., godsägare 26, 28, 31, 33, 60
 Liljeröth, Ragnar, godsägare 42
 Lindahl, Ernst Aug., markexploatör 60
 Lindau, Carl, stationsförest. 57
 Lindblom, A., glasmästare 58
 v. Lindecreutz, justitieråd 66
 Lindemark, D. F., byggnadsing. 131
 Lindhagen, A., justitieråd 47
 Lindhagen, Carl, borgmästare 123
 Lindström, Anders, direktör 183
 Lindström, John A., direktör 176
 Lindström, Sune, arkitekt 81
 Lindvall, C. A., industrichef 118
 Ljunggren, A., doktor 94
 Löfgren, kapten 66
 Löfgren, Clas, direktör 34
 Löfgren, N. H., kassör 58
 Löfström, A. P., patron 50, 51, 59, 139, 140
- Maexmontan, Elisabeth, fru 31
 Malmén, Johan, folkskollärare 28
 Mannerheim, J., disponent 127
 Meeths, Herman, grosshandl. 31, 100
 Melin, C. M., förvaltare 64
 Meurling, C. H., regeringsråd 123, 177
 Montgomery-Cederhielm, R., bruks-ägare 64, 70
 Månsson, Erik, grosshandl. 131
 Möllersten, skomakarmästare 66
- Nachmansson, J., bankdir. 153
 Neiglick, Signe, fru 54
 Nilsson, Emil, fördelningsläkare 28
 Njurling, K., advokat 159
 Nobel, Alfred, direktör 99
 Nobel, Alfred, ingenjör, donator 96
 Nordström, Börje, direktör 99
 Norström, Gustaf, kanslisekr. 98, 99
 Nyberg, Eric, grosshandl. 100
- Odelberg, Axel, kungl. sekr. 147
 Odelberg, Th., landshövding 147
 Oden, Arvid, kronojägare 191
 Olsson, Knut, disponent 186
 Orléans, franskt kungahus 94
- Palme, J. H., bankdir., 69, 150
 Palme, L., ingenjör 42, 150
 Pettersson, slaktare 52
 Pettersons sterbhus, Axel 102
 Pettersson, Fr., fastighetsäg. 158
 Pettersson, Karin, fröken 102
 Pettersson, Thure, bussäg. 190

- v. Plomgren, J. P. C., kapten 26
 Pripp, L., häradshövding 30
- Qvarnström, Pontus, ingenjör 169
- Redtz, J. M., spårvägsdir. 118
 Rennie, Sir John, järnvägsing. 36
 Richert, J. G., professor, 66
 Richert, J. G., överste 66
 v. Rosen, A. E., järnvägsbyggare
 16, 17, 20, 36, 47
 Rosin, F. O., bussförare 170
 Rudbeck, familjen 43
 Rudbeck, T. G., lantmarskalk 42
 Rydh, C., bussägare 184
 Rydin, H., gen.-dir. 114
- Sande, J., direktör 30
 Sandeberg, H., löjtnant 94
 Schaffer, Olof, direktör 42
 Scheibe, F. O., bussägare 184
 Schmidt, kapten 66
 Schumacher, Wilh., civiling. 131
 Sidenbladh, Göran, arkitekt 131
 Silfverstolpe, G., godsägare 64, 66
 Sjögren, Hj., professor 94
 Skärman, Harald, ingenjör 141
 Smith, Ch. J., ingenjör 51
 Stadig, F. V., handlande 28
 Stafsing, B., löjtnant 86
 Stangenberg, Knut, konstnär 91
 Strand, J. O., bussägare 180
 Strandberg, Zach., assessor 49
 Ström, D. E., inspektor 139
 Ström, Elin, fröken 139
 Ström, Fredrik, skriftställare 114
 Sundelin, Mathy, fru 91
 Sundstedt, K. G., direktör 172, 182,
 191
 Svenonius, B., hovrättsnot. 62
 Svensson, O., mek. arbetare 58
 v. Sydow, bankdir. 150
 Söderberg, Carl, grosshandl. 77
 Söderberg, Fritz, direktör 153
 Söderlund, Alfred, godsägare 25, 27
- Tamm, Anton, brukspatron 46
 Tamm, Percy H:sson, civiling. 120,
 153
 Tegné, Jakob, protokollssekr. 33
- Tessin d. ä., N., arkitekt 77
 Thalén, Ludvig, inspektor 60
 Thalén, Oscar, bysömästare 60
 Thunberg, Emrich, direktör 131
 Toll, Paul, ingenjör 127
- af Ugglas, G., överståth. 107, 109
- Wahlstedt, G. V. R., direktör 175
 Wahlström, Fritz, godsägare 28
 Walden, W., spårvägsdir. 114
 Wall, Erik, direktör 60
 Wall, Johan, direktör 60
 Wallén, K., bussägare 176
 Wallenberg, K. A., bankdir. 83, 85,
 87, 92, 160, 161
 Wallin, A., arbetare 58
 Wallin, J. A., transportmäst. 114
 Wenner-Gren, Axel, direktör 104
 Westman, Axel, spårvägsdir. 114
 Wetterling, G., stadsarkitekt 78
 Wiberg, Knut, målare 59
 Wibom, Max, godsägare 191
 Widholm, A. L., köpman 100
 Wikblad, S. H., president 114
 Wiklund, Teodor, direktör 99
 Wilhelmsson, G. W., boktryckare
 120, 153
 Winkrans, W., bokbindare 58
 Wirsén, greve 66
 Wirsén, änkegevinna 66
 Wrangel, H. G. W., gen.-löjtn. 114
 Wrede, Fabian, järnvägsdir. 129
- Ygberg, H., stadsingenjör 123
- Zetterberg, Augusta, fru 140, 141
 Zetterberg, Janne, »Lidingökungen»
 128, 133
 Zetterblom, O., bussägare 184
- Åberg, expeditionssekr. 66
 Åberg, Emil, stat.-förest. 159
 Åkerhielms sterbhus, G. S. 160
 Åkerlund, E., godsägare 64
 Åström, Torsten R., spårvägsdir.,
 professor 114
- Öhman, Adolf, advokat 77
 Österling, J. E., byggmästare 132

REGISTER ÖVER INSTITUTIONER OCH EKONOMISKA FÖRETAG

- Allmänna Sparbanken 130, 131, 153
 Ancker, Gate & Lindegren, arkitekt-
 firma 131
 Atlas Diesels motorfabrik 89
 Atlas, Nya AB 160
 Augustendals motorfabrik 90
- Baltischportbolaget 94
 Barkarby Villastads AB 62
 Bergsunds Mek. Verkst. AB 89, 118
 Bergsätra, Agas fastighetsföretag, 137
 Billiga Tomter, AB 31, 33, 60, 102
 Biltrafiks AB Ersta Villastad 183
 Breviks villastad, AB 131
 Bromma trädgårdar u. p. a., Fören.
 159
 Bolinders verkstäder Kallhäll 42, 62
 Brännkyrka & Södertörns Trafik AB
 174, 181, 182, 183, 184, 186
 Brännkyrka Trafik AB 183
 Bröderna Karlsson, bussägare 183
 Bröderna Malmström, bussägare 174
 Byggnads AB Manhem 120, 153, 154
 Bvggnadsentrepren. Fastighets AB
 131
 Byggnadsfören. Skarpnäck 151
 Byle AB 77
- City, AB Södra 153
- Daimlerfabriken i Camstatt 169
 Dalarö Trafik AB 184
 Dalarö Nya Trafik AB 184
 Danviks Hospital, Stiftelsen 85, 88
 Dalahaye, S:t des automobiles 170
 de Laval's ångturbin 89
 Djursholms AB 65, 70, 73
 Domänstyrelsen, Kungl. 104
 Drevviken u. p. a., Trafikfören. 183
- Edsbergs Fastighets AB 43
 Ekensbergs varv 25
 Emissionsinstitutet, AB 180
 Enebybergs Villastads AB 68
 Ericssons Automobilfabrik, AB Gus-
 taf 170
- Falk & Söderqvist, bussägare 175
 Fastighets AB Lidinö-Brevik 130
 » » Mälärhöjden 153
 » » Nacka 89
 » » Norra Lidingön 129
 » » Näsby Slottspark 78
 » » Villahem 151, 183
 » » Västberga 154
- Finspongs Metallverks AB 46
 Flottans mek. kår 16
 Fridhems villaägareförening 120
 Fullersta AB 30
 Förenade Elektriska AB 148
 Förstadsbanan, AB Södra 120, 154,
 156
- Gasaccumulator, Svenska AB 137
 Golftjänst AB 82
 Gångsätra AB 131
 Gävle-Dala järnväg 47
- Hangöbolaget 94
 »Hem genom eget arbete» 151
 Hem på landet, AB 25, 33, 58, 59, 60
 61, 63, 104, 150
 Hernösand-Sollefteå järnväg 174
 Hersby AB 127, 128
 Herserud, AB 130
 Holmberg & Möllers Kvarn AB 97
 Huvudsta Omnibus AB 175, 176
 Huvudsta-Stockholm, Trafikfören.
 176
 H S B 90, 91, 151
 Husby-Långhundra-Stockholm, AB
 191
- Inteckningsbanken AB 69
- Jakobsbergs Folkhögskola, Fören. 65
 Johnson & Co., N., trävarufirma 81
 Jordbrukarbanken, AB 151, 183
 Järnvägs AB Stockholm—Saltsjön 83,
 85, 94, 130, 182
- Karlsson, Bröderna, bussägare 183
 Koloniträdgårdarnas Förlags AB 43

- Kooperativa Förbundet 191
 Kreuger & Toll, byggnadsfirma 141
 Kristna Egnahemsfören. 80
 Kungsholms Villastads AB 159, 170
- Lantegendomsnämnd, Stockholms
 stads 98, 122, 161, 162, 163
 Lemons AB, Adolf 76
 Lidingö-Brevik, Fastighets AB 130
 Lidingökoncernen, AB 129
 Lidingön, Fastighets AB Norra 129
 Lidingön, Trafik AB Södra 137, 190
 Lidingö Omnibus AB 190
 Lidingöns Fastighets AB, Östra 131
 Lidinöostaden, AB 127, 128
 Lidingö Stads Tomt AB 129
 » Tomt AB 129
 » Trafik AB 126, 127, 129, 134,
 137, 191
 » Villastad, AB 127, 128
- Liljeholmens Stearinfabriks AB 24,
 170
- Lindéns busslinjetrafik 186
 Lindström & Johansson, markexploa-
 törer 102
- Malmström, Bröderna, bussägare 174
 Manhem, Byggnads AB 120, 153, 154
 Marabou, Chokladfabr. AB 53
 Mellersta Sveriges Egnahems AB 100
 Midsommarkransen, AB Förstaden
 153
 Mäljarbanken, AB 128
 Mäljarhöjden, Fastighets AB 153
 Mäljarprovinsernas Egnahems AB 62
 Mäljaröarnas Omnibus AB 186
 Mölna AB 132
- Nacka, Fastighets AB 89
 Nordeurop. Trans. & Försäkr.-bol. 94
 Norra Upplands Omnibus AB 189
 Norrvikens Villastad, AB 42
 Nya AB Atlas 160
 Nya AB Skärsåtra 131
 Nyborgs AB 120, 153
 Nyköpings mässingsbruk 16
 Näsby Fastighets AB 77, 78
 Näsby Slottspark, Fastighets AB 78
- Olsson & Rosenlunds AB 44, 81, 120,
 149, 153, 159
 Optimus, AB 46
 Ostkustbanan 174
- Reimersholms spritfabrik 25
 Riksbankens pappersbruk 33
 Rinkesta Trävaru AB 81
- Roslagsbanan 64, 188
 Roslagens flygflottilj, Kungl. 80
 Råsunda Förstads AB 138, 139, 140,
 141, 142, 143, 144, 163
 Rönninge AB 34
 Rörstrands Porslinsfabr. AB 129
- Saltsjöbanan 83, 85, 94, 130, 182
 Saltsjö—Dufnäs Villatomter, AB 90
 Saltsjökvarn 89, 97
 Separator, AB 32, 33
 Sieverts, Fabriks AB Max 53
 Sjökrigsskolan, Kungl. 78
 Skarpnäck, Byggnadsfören. 151
 Skuru—Björknäs, AB 91
 Skuru Fastighets AB 91
 Skuruhall, AB 91
 Skurusund, AB 91
 Skånska Cementgjuteriet, AB 42
 Skärsåtra, Nya AB 131
 Smista—Juringe egna hem, AB 31
 Solna Trafik AB 191
 Sommeli oljefabriker 89
 Statens Järnvägar 40, 48, 173, 186
 S.J:s busstrafik 45, 173, 186
 S.J:s verkstäder, Liljeholmen 25
 Sticklinge Intressenters AB 128
 Stockby AB 73
 Stockholm med Omnejd Tomt- &
 Fastigh. AB 104
 Stockholm—Nynäs Förlags- & Trafik
 96
 Stockholm—Nynäs Järnvägs AB 94,
 190
 Stockholm—Nynäs Trafik AB (gam-
 la) 97
 Stockholm—Nynäs Trafik AB (nya)
 97, 190
 Stockholm—Rimbo Järnvägs AB 64,
 188
 Stockholm—Västerås—Bergslagens
 Jvgs AB 47
 Stockholm—Västerås—Bergslagens
 Nya Jvgs AB 47, 175
 Stockholm—Västerås—Bergslagens
 Trafik AB 47
 Stockholm—Älvsjö u. p. a., Trafik-
 fören. 184
 Stockholms Byggnadsförening, AB 69
 » Centrala Omnibus AB
 179, 180
 » Enskilda Bank AB 39
 » Handelsbank, AB 98
 Stockholmshem, AB 154
 Stockholms Läns Engahems AB 80
 » » Omnibus AB 189,
 190

- Stockholms norra jästfabrik 42
- » Nya Spårvägs AB 66, 97, 107, 113, 121, 126, 134, 138, 139, 141, 142, 143, 144, 148, 162, 163, 164
 - » sjukhem 91
 - » Spårvägs AB 109
 - » Spårvägar, AB 115, 118, 120, 121, 148, 153, 156, 177, 186
 - » stads Lantegendomsnämnd 98, 122, 161, 162, 163
 - » stads spårväg 121
 - » Superfosfat AB 89
 - » Södra Spårvägs AB 98, 115, 116, 117, 118, 120, 148, 149, 154, 156
 - » Södra Tomt AB 154
 - » Trädgårdsstäder, AB 150
- Stuvsta Fastighets AB 29, 31
- Svanberg & Co., A., spannmålsfirma 97
- Svensk Jordförmedling, AB 30, 43, 62, 78
- Svenska AB Gasaccumulator 137
- » Handelsbanken, AB 128, 129
 - » Metallverken, AB 46
 - » Omnibus AB 175, 176, 177
- Svdsvenska Banken, AB 183
- Söderberg & Co., AB Alb. 112, 139
- Södertörns Trafik AB 183
- » Villastads AB 97, 98
- Södra City, AB 153
- » Förstadsbanan, AB 120, 154, 156
 - » Roslags Kustbana, AB 65
 - » Åkeribolaget 186
- Tammstorps AB 153
- Telegrafverket, Kungl. 25
- Telle, Bostadsfören. 153
- Tellusborg, Bostadsfören. 153
- Tjänstem.-samh. v. Mörby egnahemsf. 74
- Tjänstem. egnahemsf. f. Stocksund 74
- » » » Storängen 91
- Tomtcentralen, AB 78
- Trafik AB Stockholm—Björknäs 182
- » » » —Hästholmen 191
 - » » » —Kvarnholmen 191
 - » » » —Nynäs (gamla) 97
 - » » » —Nynäs (nya) 97
 - » » » —S. Lidingön 157, 190
- Trafikfören. Drevviken u. p. a. 185
- » Huvudsta—Stockholm 176
 - » Sthlm—Gribbylund, AB 190
 - » Sthlm—Älvsjö u. p. a. 184
- Transport-Inrättning Sthlm—Göteborg 17
- Tre kronor, kvarnen 89
- Turebergs Fastighets AB 43
- Täby AB 77
- Ulriksdals Trafik AB 175, 176, 190
- Union Elektrizitets Gesellschaft 116
- Upplandshem, AB 30, 43
- Walls Sägeri- & Trävaru AB, C. J. 60
- Valvet, AB 39
- Villahem, Fastighets AB 151, 183
- Vintervikens dynamitfabrik 25
- Väsby verkstäder 46
- Västberga, Fastighets AB 154
- Västra Yttringe, AB 127
- Yttringe, AB Västra 127
- Åkeribolaget, Södra 186
- Åkersberga—Trälhavet, AB 65
- Årsta AB 100
- Örby, AB 26
- Örby Förstad, AB 26, 149
- Östra Lidingöns Fastighets AB 131

REGISTER ÖVER ORTS- OCH PLATSNAMN

- Abrahamsberg 167
 Adelsö 186
 Adolf Fredriks Torg 115
 Akalla 54
 Alby 38, 139
 » , Lilla 39, 49, 54, 139, 140
 » , Stora 49, 140
 Allmänna gränd 106
 Almarestäket 47
 Alvik (Alviken) 48, 121, 163, 164, 165
 Arboga 17
 Aspudden 153, 154
 Augustendal 93, 186
- Bagare 42
 Baggeby 131
 Bakteriöl. anst. 191
 Bantorget, Norra 112, 175, 176, 177,
 181, 191
 » , Södra 148
 Barkarby (Järfälla) 62, 176, 177
 » (Lovö) 188
- Barsbro 63
 Beckomberga 158, 177, 180, 181
 Berga (Danderyd) 68, 73
 » (Drottningholm) 186
 » (Västerhaninge) 104, 186
- Bergaholm 35
 Bergendal 44
 Bergholm 98
 Björkby 61, 63
 » , Lilla 63
 Björkhagen 181
 Björknäs 182, 186
 Blockhusudden 181
 Bodal 131, 132
 Bollstanäs 45, 175, 177
 Boo (Lidingö) 127, 128, 134
 » (Värmdö) 186
 Bostadslotteriet (kvarter) 166
 Botkyrka 31, 32, 122, 145, 174, 186
 Brahelund 41
 Brevik (Lidingö) 126, 130
 » (Tyresö) 186
- Bro 177
 Bromma 15, 48, 49, 120, 125, 157—
 168, 170, 177
 » flygplats 181
- Bromma k:a 159, 180, 181
 » trädgårdar 159
 » villastad 159
 Bromsten 55, 60, 61, 177
 Broängen 33
 Brunkebergstorg 181
 Brunnbacken 115, 118
 Brännkyrka 11, 24, 31, 97, 118, 122,
 125, 145—157
- Byle 76
 Bällsta (Bromma) 54, 158, 163
 » (Vallentuna) 81, 82
 » bro 180
- Camstatt 169
 Centralpalatset 164
 Centralstation 23, 52
 Charlottenberg 24
 Charlottenburg 139
 Charlottendal 24
 Christiania 107
- Dalarö 95, 186
 Dalarövägen 184
 Danderyd 66, 77, 125
 Danviken 85, 87, 93
 De Gamlas Väg 148
 Dingle 173
 Djupdalsvägen 166
 Djurgården, Kungl. 11, 106, 107, 132
 Djurårdsbrunn 181
 Djursholm 14, 33, 65, 66, 67, 69, 75,
 125
 Drevinge 93
 Drivbänken (kvarter) 166
 Drottninggatan 107, 169, 170, 177, 178,
 179
 Drottningham 186
 Drottningholm 186, 188
 Drottningholmsvägen 162, 163, 188
 Drottningvägen 191
 Duvbo 54, 55, 59, 60, 61, 175, 177
 Duvebol 59
 Duvnäs (& Saltsjö-Duvnäs) 87, 88, 90,
 93, 186
- Ed 45
 Edsberg 42, 44, 176, 177

- Edsviken 43, 44, 177
 Ekensberg 24
 Ekerö 186, 188
 Ekhagen 190
 Ekholmsnäs 126, 128
 Ekholmsparken 131
 Eklund 98
 Eknäs 186
 Ektorp 91, 95
 Eldkvarnen 97
 Ella 77, 78
 Ellenhill 139, 140, 141
 Eneby 159
 Enebyberg 67, 68, 75, 189
 » , Västra 68
 Engelbrektskatan 65, 66
 Engelbrektsplan 190
 Ensta 77, 78
 Enskede 145, 157, 172, 183, 184
 » -Dalen 151
 » , Gamla 150
 » gård 122, 147, 148, 151, 159
 » » (stadsdelen) 151
 Enskedefältet 151
 Eriksberg 44
 Eriksbron, S:t 165
 Eriksdal 98
 Eriksgatan, S:t 106, 121, 163, 164, 181,
 188
 Ersta (Södermalm) 85
 Erstagatan 106, 115
 Erstavik 87, 89, 92, 93
 Ersta villastad (Brännkyrka) 151, 183
 Essingen, Stora 160, 181
- Fagerdala 186
 Fagersjö 97
 Farsta 97, 98
 Fatburssjön 23
 Finnboda, 89, 95
 Fisksätra 89, 93
 Fittja 174
 Flemingsberg 30
 Floragatan 69
 Florens 118
 Flvsta 55, 60, 61, 163, 175, 177
 Folkungagatan 115, 191
 Forsbro 98
 Forsen 98
 Forsängen 98
 Framnäsaviken 65
 Fredriksdal 174
 Fresta 45
 » vägsäl 176, 177
 Fridhemsgatan 180, 186
 Fridhems villastad (Mälarhöjden) 15,
 118, 120, 153, 156
- Frösunda, även Stora F—a (Solna)
 38, 39, 41
 Frösunda socken 82
 » , Övre (Solna) 139
 Fullersta 28, 29, 30, 31
 Fågelsta 35
 Fågelvik 186
 Färentuna (Svartsjölandet) 188
- Gamla Enskede 150
 Gasaccumulator 137
 Gillberga 42
 Gillbo 42
 Gimo 189
 Glasberga 35
 Glömsta 174
 Grana 175, 177
 Grebbestad 173
 Grevbron 109
 Gribb-lund 80, 190
 Grängesberg 12
 Grönbrink 154
 Gröndal 24, 120, 154
 Grönsta 131
 Grönvik 15, 159
 Gubbängen 181
 Gudö 100
 Gustav Adolfs Torg 136, 170, 179
 Gustav III:s stat⁴²
 » III:s väg 181
 Gustavsvik 186
 Gåshaga 126
 Gäddviken 93
 Göteborg 16, 17, 47
 Götgatan 115
- Haga 143
 Haga norra grindar 142, 143, 176, 177
 Haga södra grindar 38, 112, 138, 143,
 144, 176
 Hagalund 38, 39, 40, 41, 143, 144,
 176, 177
 » , Nya 41
 » , Västra 41
 Hagalundstunneln 40, 144
 Hagaparken 138
 Hall 190
 Hallsberg 16
 Hammar 104
 Hammarby gård 88
 » socken 45, 46
 » , stadsdelarna 181
 Hammarbysjön 85, 95, 147
 Hammersta 190
 Hamra 32, 33
 » egna hem 33
 Handen 102, 103

- Harg 189
 Hedvigsdal 44, 45
 Heleneborg 22
 Helenelund 42, 43, 44
 Henriksborg 89
 Henriksdal, 86, 88, 95
 Herrängen 28, 181
 Hersby (Lidingö) 126, 127, 128
 » (Sollentuna) 43
 Hersbyholm 134
 Herserud 137, 191
 Hjorthagen 181
 Holmgård 30
 Hornsbacken 115
 Hornsgatan 24, 116, 181, 184
 Hornskroken 24
 Hornsplan 181
 Horns tegelbruk 24
 Hornstull 22, 24, 156
 Huddinge egna hem 30, 31
 » mun.-samh. 28, 29, 30, 31
 » socken 23, 28—31, 87, 94,
 99, 174, 186
 » stormunicipium 31
 » villastad 30
 Hult 17
 Humlegården 20
 Hunnebostrand 174
 Husby 191
 Huvudsta 38, 39, 49, 140, 175, 176,
 177, 179
 » Nya 39, 49, 51
 Hägelby 32, 33
 Hägernäs 80, 81
 Hägersten 145, 153
 Hägerstens allé 154, 156
 Häggvik 42
 Häringe 104
 Hässelby 48, 55, 56, 61, 175, 177
 Hästhagen 93
 Hästholmen 191
 Högbergsgatan 115
 Höglandet 15, 159
 Höglandstorget 165, 166
 Hökarängen 98
 Hökmossen 151
 Hörningsnäs 28, 29, 31, 174, 184
 Höstsol 80
 Igelboda 87
 Inverness 75
 Isberga 28
 Islandstorget 165
 Islinge 126, 129, 130, 134, 136
 Jakobsberg (Järfälla) 62, 63, 177
 » (Södermalm) 24
 Jakobslund 31
 Jarlapan 190
 Johannesdal 153
 Johannesfred 168, 181
 Judarn 162
 Juringe 31
 Järfälla 42, 48, 55, 61—63
 Järta 85, 88, 91, 93
 Järva 37, 138, 177
 Järvafältet 38, 54, 62
 Kaknäs 132
 Kallhäll (Järfälla) 62, 177
 » (Sollentuna) 42
 Kalvsvik 186
 Karlavägen 106
 Karlberg 106, 136
 Karl Johans Torg 115
 Karlsro 68
 Katarina församl. 88
 Katarinahissen 191
 Katrineberg 24
 Katrinelund 131
 Kevinge 67, 68
 Kista 42
 Klingsta 67, 68
 Klippan 88
 Knivsta 37
 Kohagsviken (Framnäsvisken) 65
 Konradsberg 170
 Kottla 191
 Kratsboda 54
 Krigslida 104
 Kristineberg (Brännkyrka) 153
 » (Kungsholmen) 162
 Kristinehamn 17
 Krovvägen 150
 Kruthagen 139
 Krylbo 47
 Kråkvik 31
 Kummelnäs 186
 Kungsbron 163, 170
 Kungsbropplan 162, 180, 181
 Kungsholmen 11, 161
 Kungsholmsbron, Nya 163
 Kungsholmsgatan 162
 Kungsholms villastad 15, 159, 170
 Kungsängen 177
 Kvarnholmen 93, 191
 Kvarnängen 102
 Kynäs 29
 Kyrkogårdsvägen 148, 150, 151
 Kyrkviken 136, 191
 Källbrink 174
 Kälvesta 60
 Käppala 131
 Kärrdal 176, 177
 Kärrtorp 88

- Köpenhamn 107
 Köping 17, 47, 48
- Ladugårdslandet (Östermalm) 11
 Lagnö 186
 Lahäll 67, 77, 78
 Landsnora 44
 »Lanthersområdet» (Huddinge) 29
 Larsboda 98
 Lidingö 14, 122, 125—137, 141
 Lidingöbro 42, 132, 137, 181
 Lil'eholmen 20, 23, 24, 125, 157
 Liljeholmsbron 120, 154, 156
 Lilla Alby 39, 49, 54, 139, 140
 » Björkby 63
 » Nackdala 32
 » Nyborg 153
 » Sköndal 98
 » Ursvik 55
 Lillgården 104
 Lillsjönäs 48, 170
 Lillsved 186
 Lillängen 91, 93
 Linboda 27
 Lindholmen 190
 Lindhov 32
 Lindvallsgatan 118
 Lindvallspan 118
 Liseberg 154, 181
 Lissma 174
 » -Björksätra 186
 Lisön 190
 Litselgärdet 127, 128
 Lovö k:a 188
 Lundbv 104
 Långbro 25, 27, 28, 122, 181, 184, 186
 Långbrodal 27
 Långholmen 22
 Långholmsgatan 186
 Långhundra 191
 Långsjö 27, 28, 181, 184, 186
 Långängen (Lidingö) 128
 » (Stocksund) 74, 75
 Länna (Huddinge) 99
 » (Uppland) 64
 Lännersta 186
 Lövberga 186
 Lövbrunna 78, 190
 Löttinge 80
 Löttingelund 190
 Lövsta 48, 55, 56, 62, 122
- Malmen (Österhaninge) 100
 Marieberg 162
 Marieborg 98
 Mariehäll (Bromma) 54
 » (Solna) 139, 140
- Markim 82, 190
 Matneholm 31
 Mellansjö 30
 Midsummarkransen 120, 153, 154, 180,
 184
 Moranedskanalen 83
 Munklägret (Kungsholmen) 11
 Munsö 186, 188
 Myrängen 174
 Mälarhöjden 15, 118, 120, 153, 156
 Märsta 37
 Mörby 67, 74
 Mörtviken 186
- Nacka gård 89
 » socken 15, 85, 87—93, 125
 Nackdala, Lilla 32
 Neglinge 92
 Neglingeön 92
 Nibbla 34, 35
 Nockeby 165, 166, 186
 Nockebybro 162
 Nockebyhov 160, 168
 Nora 42, 67, 68, 190
 Norra Bantoret 112, 175, 176, 177,
 181, 191
 » Kyrkogården 138
 » Ångby 167
 Norrby (Bromma) 48
 » (Österhaninge) 102
 Norrmalm 11, 20
 Norrmalmstorg 109, 144
 Norrtull 38, 106, 138
 Norrtullsgatan 177
 Norrtälje 64
 Norrviken 42, 44, 45, 176
 Norsborg 34, 174, 186
 Norsby 186
 Nya Hagalund 41
 » Huvudsta 39, 49, 51
 » Kungsholmsbron 163
 Nybergsgatan 191
 Nyboda 20, 145, 154
 Nyborg, Lilla 153
 » , Stora 153
 Nybrogatan 106
 Nybrohamnen 47, 134
 Nybroplan 181
 Nyckelby 34, 35
 Nyfors 186
 Nygård 80
 Nynäs 94, 95
 Nynäshamn 190
 Nysätra 91, 93
 Nälsta 55
 Näsby 67, 77, 78, 80, 81

- Observatorieplan 170
 Odenratan 179
 Odenplan 112, 175, 179
 Olovslund 167, 181
 Orhem 186
 Orkesta 82
- Pajala 174
 Parkvägen 137
 Petersberg 153
 Prins Gustavs udde 142
 Pungpinan 151
- Ragvaldsgatan 116
 Ranhammar 48
 Regeringsgatan 177, 178, 179
 Reimersholm 24, 120, 154
 Ribby 104
 Ridderholmen 23, 24
 Ridderholmsbron 23
 Ridderholmskanalen 22
 Ridderhustorget 170
 Riddersvik 62, 122
 Riga 161
 Riksbankens pappersbruk 33
 Riksby 167
 Riksmuseet 190
 Riksten 32
 Rimbo 64
 Ringens villastad 68
 Ringvägen 116, 174, 181, 183, 184, 186
 Rinkeby 67
 Risne 60
 Ropsten 132, 133, 134, 136, 137, 191
 Rosersberg 37
 Rosklinten 139
 Roslags Näsby 64, 65, 77, 78, 189, 190
 Roslagstorg 65, 109
 Roslagstull 65, 144
 Rotebro 37, 42, 44, 45, 175, 176, 177
 Rotsunda 44
 Rudboda 127, 128
 Rudviken 176
 Runby 45
 Runsätraäng 98
 Räcksta 55
 Rästahem 55
 Räsunda 38, 39, 113, 138, 175, 177
 Rödbotorget 164, 170
 Rönninge 34, 35
 Rösby 188
 Rösunda 92
- Sala 47
 Salem 34—35, 122, 145
 Saltarö 186
 Saltsjöbaden 14, 83, 85, 88, 92—95
- Saltsjö-Duvnäs (och Duvnäs) 87, 88, 90, 93, 186
 Saltsjökvärn 88
 Sandemar 100
 Sandvik 167
 Sankt Eriksbron 163
 » Erikskatan 106, 121, 163, 164, 181, 188
 Segeltorp 29, 31, 174, 184, 186
 Segersång 190
 Sevala 47
 Sickla 86
 » by 93
 » , Stora 85, 88, 91
 » udde 91
 Sickläö 87, 88, 89
 Sikreno 75
 Sjöberg 44, 190
 Sjöängen 186
 Skanstull 106, 148
 Skarpnäck 148, 151
 Skarpäng 78
 Skeppsbron 24
 Skinnarviken 22
 Skogalund 91, 93
 Skogs-Ekeby 104
 Skogshyddan 73
 Skogskyrkogården 181
 Skogsvik 68
 Skogsö 92
 Skottland (Lidingö) 122
 Skrubba 122
 Skuru 88, 91, 93
 Skuruhall 91, 93
 Skårby 34
 Skälby (Järfälla) 62, 63
 » (Sollentuna) 44
 Skäcklinge 33
 Skärholmen 31
 Skärsätra 126, 131, 137
 Skärvik 186
 Sköndal, Lilla 98
 Slakthuset 149
 Slussen 87, 107, 144, 148
 Slussplan 109, 148
 Smedslätten 165, 166
 Smista 31
 Snättringe 29, 30, 31, 174
 Sockenvägen 181, 184
 Solhem 55, 60, 61
 Sollentuna 41, 56, 177
 Sollentunaholm 42
 Solna 38—39, 49, 54, 56, 113, 125, 138
 Solnagåden 176
 Solsidan 87, 186
 Solsunda 91
 Solvalla 55, 177

- Sommarbo 134, 136
 Sorunda 190
 Spånga 54—61, 163, 177
 » station 48, 52, 55, 57, 60, 177
 Spångbro 190
 Stadsgården 23, 24, 85, 86
 Stadshagen 162
 Stadsholmen 11, 145
 Stallmästargården 138
 Stavnäs 186
 Stenstorp 30
 Stensången 29, 30
 Sticklinge 128, 130
 » udde 191
 Stockby (Danderyd) 73, 74, 75
 » (Lidingö) 131
 Stockholms sluss 19
 Stockholmsvägen (Enskede) 150
 » (Råsunda) 142
 Stocksund 42, 67, 73, 75
 Stocksundsbro 75
 Stocksunds torp 190
 Stora Alby 49, 140
 » Essingen 160, 181
 » Frösunda, även Frösunda (Sol-
 na) 38, 39, 41
 » Mossen 166
 » Nyborg 150
 » Sickla 85, 88, 91
 » Ångby 160
 Storskogen 139
 Stortorp 186
 Storvik 47
 Storången (Huddinge) 30
 » (Nacka) 87, 91, 93
 Stråkvägen 142
 Strömdal 188
 Strömgatan 164
 Stureby 151, 181, 183, 186
 Sturehov 34, 35
 Sturelund 139
 Stureplan 64, 136
 Stuvsta 29, 31, 174
 Stångberga 190
 Stäket (Ed) 177
 Stängslet (kvarter) 167
 Sundb» (Ekerö) 186
 » (Lidingö) 127
 » (Spånga) 55
 » gård (Sundbyberg) 49
 Sundbyberg 14, 48, 49—54, 56, 125,
 168, 175, 177
 Sundb»bergsgränsen 38, 143, 144, 175
 Svalnäs 73
 Svandammen 153
 Svandammsplan 153
 Svartvik 167
 Svartviksvägen 186
 Sveavägen 179
 Svedmyran 151
 Säby 35
 Söderby 34, 35
 » (Österhaninge) 102
 » brygga 190
 Söderbytorp 102
 Södergarn 127, 128
 Söderhagen 102
 Södermalm 11, 20, 22, 23, 107, 115,
 145, 148
 Söder Mälärstrand 120
 Söderskogen 75
 Södertälje 20, 174
 Södertörn 94, 186
 Södertörns villastad 97, 99
 Södra bantorget 148
 » begravningspl. 148
 » station 16, 95, 191
 » tunnelmyn. 23
 » varvet 85
 Tallarna (kvarter) 166
 Tallkrogen 98, 151, 181
 Tanto 22
 Tantolunden 24
 Tanum 173
 Tappström 188
 Tegelbacken 164, 165
 Tegeludden 132
 Tegnérgatan 179
 Telefonplan 153
 Tellusborg 120, 153, 154
 Tillberga 47
 Tibble 77
 Tjmtberga 31
 Torsvik 130, 132, 133
 Torsviksplatån 131, 191
 Torö 190
 Traneberg 160, 167, 181
 Tranebergsbro (gamla) 162
 » (nya) 165
 Tranebergssund 121, 161, 162, 163, 164
 Trehörningen (Huddinge) 174
 Trollhätte kanal 19
 Trunsta mosse 36
 Trångsund 99
 Tråkvista 186
 Tullinge 32, 33, 174
 Tumba 23, 32, 33, 34, 94, 174
 » skog 32
 » villastad 33
 Tunberget 44
 Tungalsta 103, 104, 190
 Tureberg 42, 43, 44, 45, 47, 177
 Tutviken 100

- Tyresta 102
 Tyresö 92, 93, 100
 » -Brevik 186
 » strand 186
 Täby by o. m:e 76, 77
 » socken 67, 68, 76—81, 190
 » vägsäl 176, 177
 Täckerråker, Östra 102
 Töreboda 16

 Ulriksdal 42, 138, 143, 176, 177, 190
 Ulvsunda 15, 48, 158, 159, 160, 164,
 165, 168, 186
 Ulvsundavägen 165, 180
 Uppsala 36, 47
 Ursvik, Lilla 55
 Uttringe 34

 Vallabrink 80, 190
 Vallentuna 81—82
 » stat.-samh. 82
 Vanförestalten 176
 Varvsgatan 181, 184, 186
 Vasabron 164
 Vasagatan 136, 144
 Vasalund 41
 Vattängen 127, 128
 Vaxholm 134
 Vega 102
 Vendelsö 100, 102, 103, 172, 182, 184,
 186
 Vibv 42
 Viggbyholm 80, 81
 Vika 190
 Vikdalen 15, 91, 93, 186
 Villagatan 69
 Vinsta 55
 Vinterviken 25
 Visinge 80
 Vistaberg 30
 Vreten 31
 Vårby 31
 Vårgårdet (Solsidan) 87
 Vällinø 35
 Värmdö 186
 Värsta 60
 Värtan 106, 133
 Väsby 37, 45, 46
 Västberga 154
 Västerhaninge samh. 104
 » socken 103—105, 190
 Västerås 47
 Västra Enebyberg 68
 » Hagalund 41
 » Yttringe 128

 Ytterby 77
 Yttringe, Västra 128
 » , Östra 127, 131

 Zinkensdamm 174

 Åresta 31
 Åkerby 77
 Åkersberga 64, 65
 Åkeshov 158, 159, 160, 167
 Åkeslund 167
 Ålkistan 190
 Ålsten 166
 Ålstengatan 166
 Ålstens gård 165
 Årsta (Brännkyrka-Enskede) 24, 145
 146, 153, 181
 » (Österhaninge) 100
 » Havsbud 186
 Årstabron (bankbron) 20
 » (nya) 20
 Årstadal 25
 Årstaviken 20, 23, 148
 Åva 77, 78

 Älgviken 190
 Älgö 92, 186
 Älsta 104
 Älta 93, 182, 186
 Älvsjö 25, 27, 95, 181
 Älvvik 126, 131, 191
 Äneby 181
 » , Norra 167
 » , Stora 160
 Ängelsberg 47
 Äppelviken 164, 165, 166, 167

 Örby 26, 125, 148, 149, 157, 181, 184
 Örebro 17, 47
 Öregrund 189
 Ösby 65
 Ösmo 190
 Österhaninge 100—103
 Östermalm 11
 Österskär 64, 65
 Östertälje 35
 Östervik 94
 Östervägen 141
 Östhammar 189
 Östra station 64, 65, 66
 » Täckerråker 102
 » Yttringe 127, 131
 Övertorneå 174
 Övre Frösunda 139

LITTERATURFÖRTECKNING

- av Tibell, W:a. Beskrifning över Uttringe och Rönninge från 1480 till 1870. Sthlm 1875.
- Adelsköld, Claës. Utdrag ur mitt dagsverks- och pro diversekonto. Sthlm 1899—1901.
- Statens Järnvägar 1856—1906. Historisk-teknisk-ekonomisk beskrivning. Sthlm 1906.
- Minnesskrift vid Stockholms stadsfullmäktiges 50-årsjubileum. Sthlm 1915.
- Stockholms Stads statistiska kontor. Brännkyrka. Stockholms stads statistik. X. Specialundersökningar. Nr 8. Sthlm 1914.
- Stockholms stads statistiska kontor. Bromma. Stockholms stads statistik. X. Specialundersökningar. Nr 9. Sthlm 1917.
- Svenska aktiebolag (och enskilda banker), årg. 1922, 1923, 1946—47.
- AB Hem på landet 1899—24. Minnesskrift. Sthlm 1924.
- Forsstrand, Carl. Nacka socken. En hembygdsskildring. Uppsala 1924.
- Wedberg, Birger. Lidingöliv i gamla dar. Sthlm 1924.
- Palme, Henrik. Djursholms villastads tillkomst och första utvecklingsskeden. Skrifter utg. av Samfundet Djursholms Forntid och Framtid. Årg. 1925.
- Lidingön i våra dagar. Sthlm 1925.
- Svenska Järnvägsföreningen 1876—1926. I—IV. Sthlm 1926.
- Sundbyberg 1337—1926. Sundbyberg 1926.
- Stockholm—Nynäs Järnväg 25 år. 1901—1926. Sthlm 1926.
- Örby Förr och Nu. Minnesskrift utg. av Örby Fastighetsägareförening. Sthlm 1927.
- Stockholms Spårvägar 1877—1927 utg. av AB Stockholms Spårvägar. Sthlm 1927.
- Svenska Spårvägsföreningens årsskrift 1927. Sthlm 1928.
- Larsson, Yngve. Utredning angående demografiska, ekonomiska och kommunala förhållanden i Nacka, Lidingö och Solna kommuner samt övriga delar av Stockholms förortsområde. Stadskollegiets utlåtanden och memorial. Bihang nr 48 A—D. Sthlm 1928.
- Selling, Gösta. Säterier och gamla gårdar i Stockholmstrakten. Sthlm 1928.
- Söderlund, A. Stockholms folkmängd och utsträckning. Ymer nr 3/1930.
- Hannell, F. Stocksunds köping. Sthlm 1930.
- AB Hem på landets trädgårdsstäder. Sthlm 1930.
- Roslund, N.-I. Huddinge kyrka och gårdar. Sthlm 1932.
- Utredning av den av kommunalfullmäktige i Sollentuna tillsatta kommittén rörande municipal- eller köpingsbildning för kommunen. Sthlm 1932.
- Schalling, Erik. Utredning 10/1 1933 ang. införlivning med Stocksunds köping av vissa delar av Danderyds socken samt Stocksunds kommunalfullmäktiges avgivna yttrande 9/2 1933. Sthlm 1933.
- Bååth, L. M. Det gamla Stockby. Stocksunds kommunala meddelanden nr 12/1934.

- Minnesskrift utgiven med anledning av Råsunda Municipalsamhälles 25-årsjubileum 10 november 1936. Sthlm 1936.
- Roslagsbanan. Data och händelser från 50-årsperioden 1885—1935. Sthlm 1936.
- William-Olsson, W. Huvuddragen av Stockholms geografiska utveckling 1850—1930. Sthlm 1937.
- Nacka 1887—1937. Minnesskrift till kommunens och församlingens 50-årsjubileum. Sthlm 1937.
- Waldner, A. Något litet om Stocksund genom tiderna. Stocksunds scoutkår 1912—1937. Sthlm 1937.
- Nerén, John. Automobilens historia. Sthlm 1937.
- Omnibustrafiken och linjetrafiken med lastbilar i Sverige. Redigerad av Harald Nielsen och Börje Falck. Sthlm 1938.
- AB Svensk Jordförmedling 1913—38. Sthlm 1939.
- Utredning av den av kommunalfullmäktige i Sollentuna år 1936 tillsatta kommittén rörande municipal-, köpings- eller stadsbildning för kommunen. Sthlm 1939.
- Utredning med förslag av den av kommunalfullmäktige i Huddinge kommun tillsatta kommittén om förändrad samhällsbildning inom kommunen. Sthlm 1939.
- Lindhagen, Carl. Carl Lindhagens memoarer III. Sthlm 1939.
- Tureberg Förr och Nu. Utg. av Turebergs Fastighets AB. Sthlm 1941.
- Utredning rörande frågan om Solna sockens ombildande till stad. Av stadsutredningskommittén. Stencil. Sthlm 1941.
- Widegren, J. A. Brännkyrka genom tiderna. Sthlm 1941.
- Heckscher, Eli F. Svenskt Arbete och Liv. Sthlm 1942.
- Stor-Stockholms villastäder i ord och bild. Under huvudredaktion av Fredrik Ström. Sthlm 1942.
- Utredning angående demografiska, ekonomiska och kommunala förhållanden i Djursholms, Stocksunds, Lidingö, Nacka och Saltsjöbadens kommuner. Stadskollegiets utlåtanden och memorial. Bihang nr 12 A—E. Sthlm 1943.
- v. Schulzenheim, H. Utredning rörande köpingsbildning för Danderyds socken. Sthlm 1944.
- Ängbybanan Ängbyvagnarna Brommahallen. Utg. av AB Stockholms Spårvägar. Sthlm 1944.
- Holmberg, Sten. Spårväg och Buss nr 4/1944 (»Södra Förstadsbanan»); n:ris 8 o. 9/1944 (»Gammalt och nytt om Bromma»); n:ris 4 o. 7/1945, nr 7/1946 (»Södra Spårvägsbolaget»).
- Bromma Hembygdsförenings årsskrift 1944. Sthlm 1945.
- Ferenius, H. O. m. fl. Täby socken I. Sthlm 1945.
- Floderus, Erik. Täby och Danderyd med Djursholm och Stocksund. Vägledning utg. genom Kungl. Vitt.Hist. och Antikvitets Akademien. N:o 33. Sthlm 1945.
- Statistisk Årsbok för Stockholms stad 1946. Sthlm 1946.
- Handbok rörande koncessioner och tillstånd etc. 1876—1945 utg. av AB Stockholms Spårvägar. Sthlm 1946.
- Stockholms Spårvägsbolag 70 år utg. av AB Stockholms Spårvägar. Sthlm 1946.
- Berglöf, Lennart. Utredning angående införlivning med Stockholms stad av Spånga socken och Hässelby villastads köping. Stadskollegiets utlåtanden och memorial. Bihang nr 4/1946.
- Lidingö Hembygdsförenings Årsbok 1946 (»Lidingöboken 1946»). Sthlm 1947.

FÖRTECKNING ÖVER KARTOR OCH BILDER

	Sida
Karta över kommunerna i Stockholms-trakten	2
S:t Göran och draken	11
Bebyggelsen i Stockholm 1859 och 1912	12
Stor-Stockholm i början av 1890-talet	13
Bostadsnöden i Stockholm på 1870-talet	14
Centralstationen i Stockholm 1871	16
A E von Rosen	17
Töreboda järnvägsstation på 1860-talet	18
Hallsbergs järnvägsstation 1876	18
Nils Ericson	19
Sprängning vid Liljeholmen 1858	21
Bankbron över Årstaviken vid Liljeholmen	21
Sammanbindningsbanan och infarten till Kungsholmen i början av 1870- talet	22
Södra station år 1860	22
Centralstationen, stora vestibulen	23
Liljeholmens municipalsamhälle 1899	25
Liljeholmens järnvägsstation 1914	26
Långbro gård	27
Huddinge kyrka och prästgård på 1860-talet	29
Vy av Stuvsta	30
Vy av Tullinge	32
Arbetarbostäder vid Tumba Pappersbruk	33
Rönninge gård	35
Snälltågslokomotiv för S.J. år 1862	36
Personvagn (S.J.), 1856 års modell, II klass	37
Personvagn (S.J.), 1884 års modell, III klass	37
Hagalunds järnvägsstation vid 1900-talets början	38
Båtsmanstorpet i Hagalund	39
Hagalund år 1904	40
Edsbergs slott	41
Bilder från Tureberg	43
Från Edsvikens villastad	44
Parti från Upplands-Väsby	46
Snälltåg på linjen Stockholm—Köping i slutet av 1870-talet	48
Patron A P Löfström	50
Sundbyberg 1885	51
Lokomotivet »Sundbyberg» 1880	52
Mariehälls gård	53
Storgården i Akalla	55
Hasselby köping 1932	56
Roteman Carl Alm	57
Målaren Knut Wiberg med hustru	58
Den första egnahemsstugan i Duvbo	59
Parti från Solhem	61

	Sida
Riddersvik	62
Jakobsbergs gård	63
Första lokomotiv och första personvagn vid Roslagsbanan	64
Första Djurholmståget 1895	65
Villa i Enebyberg från 1912	67
Bankdirektören J H Palme	68
Villagatan omkring 1880	69
Djursholms slott	70
Villabyggnadsprospekt för Djurholm	71
Djursholms-villa från 1907	72
Kommunalhuset i Stocksund	74
Stocksunds-villa från 1915	75
Domarring vid Löttinge	76
Täby by	77
Näsby slott	79
»Näsby slottspark»	79
Bild från Gribblyund	80
Järnvägsstationen i Vallentuna	82
Saltsjöbanans invigning 1895	85
Bankdirektör K A Wallenberg	84
Saltsjöbanans station i Stadsgården	85
Lännerstasundet	86
Danviksbron 1888	87
Flottbron över Skurusund	88
Nya Skurubron	89
Nacka kommunalhus, Storängen	90
Saltsjöbaden på 1890-talet	92
Professor Hj. Sjögren	95
Hamnen i Nynäshamn	96
Grosshandlanden Fredrik Althainz	98
Farsta gård	99
Vendelsö gård	100
Utsikt över Vendelsö	101
Handens järnvägsstation	101
Parti av Handen	102
Tyresta by	103
Trädgårdsbruk vid Tungelsta	104
Hammars gård, Tungelsta	105
Spårvägsbolagets palats	106
Karta med av 1875 års spårvägskommitté föreslagna linjer inlagda ..	106
Ingressen till 1875 års spårvägskommitté Memorial	108
Generallöjtnanten Br. A Leijonhufvud	109
Stockholms första spårvagnstyp	110
1946 års innerstadsspårvagn	111
Skriftställaren Fredrik Ström	112
Spårvägsdirektören Ludvig Broomé	113
Professor Torsten R Åström	114
Direktör Martin Helin	115
Direktör Wilh. Augustinsson	116
Bild av ångspårvagn	117
Den äldsta typen av el-spårvagnar i Stockholm	118
Södra bolagets kontor 1911	119
Byggmästaren J M Redtz	120
Kaptenen Ernst Hjortzberg	120
Boktryckaren G Valfr. Wilhelmsson	121
Borgmästaren C Lindhagen	122

Stadsingenjör H Ygberg	123
Fastighetsdirektör A Dahlberg	123
Normalmstorg i slutet av 1800-talet	124
Ingenjören Hj. Arwin	126
Hersby (Lidingö) omkring 1870	127
Janne och Maria Zetterberg	128
Lidingö-villa från 1908	129
Lidingö-villa från 1918—20	130
Lidingö flottbro 1858	132
Färgläget vid Sommarbo (Islinge)	135
Färja på väg mellan Ropsten och Sommarbo (Islinge)	135
Dr Gustaf Daléns Skärsätra-villa	136
Kyrkogårdslinjens ändpunkt vid Haga södra grindar	138
Ellenhills corps de logi	139
Charlottenburgs gård	140
Den första spårvagnshållplatsen i Råsunda	141
Strutsen Amanda	143
Ärsta gård	145
Enskede gård	146
Villor vid Björkvägen i Enskede	147
Dubbelhus vid Björkvägen i Enskede	149
Villa i Enskede uppförd av »Hem genom eget arbete —»	150
Spårvägen kommer till Mälardalshöjden den 1 maj 1913	152
Bild från Midsommarkransen	154
Gamla och Nya Liljeholmsbron 1915	155
Bojkotten av Södra Förstadsbanan 1920	156
Gamla flottbron Kungsholmen—Bromma	158
Flottbron, pontonbron och högbron Kungsholmen—Bromma	159
Invigningen av pontonbron Kungsholmen—Bromma 1914	160
Sixten von Friesen talar vid invigningen av pontonbron Kungsholmen— Bromma 1914	161
Hållplatsen »Tranebergssunds Östra» 1912	162
Spårvägen kommer till Nockeby den 1 oktober 1929	163
Från Ängbybanans invigning den 1 oktober 1944	164
En av de första villorna i Äppelviken	165
Villa i Smedslätten från 1923	166
Villor vid Bergviksvägen, Bromma, uppförda 1922—23	167
Förslag till busstation 1929	169
»Bullerbussen» — Sveriges första motoromnibus	171
»Bullerbussen» som lastbil	171
Busshändelse vid Konradsberg 1907	172
Scania-Vabis-buss från 1912	173
Buss Stockholm—Sundbyberg—Hässelby 1925	175
S.J.- och SS-bussar 1947	176
Vulcan-buss från 1923	179
1947 års deiselmotorbuss (Spårvägsbolaget)	180
Buss Enskede—Älta	182
Buss Ringvägen—Örby—Älvsjö 1923	183
Buss Midsommarkransen—Segeltorp 1922	184
Björknäs-buss 1947	185
Södertörn-buss 1947	185
Florén-buss från omkring 1921	187
Florénska garaget 1926	187
Buss tillhörig »Mälardöarna» 1947	188
S.L.O.-buss 1947	189
Karta över Stor-Stockholm med markerad tätbebyggelse	190