

Om Råsundas tillkomst genom spårvägsrörelsen

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

När 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*. Instrument härför var det av Stockholms Nya Spårvägsaktiebolag grundade Råsunda Förstadsaktiebolag, och framställningen kommer att väsentligen röra sig om sistnämnda företag. Det är det enda fallet, då den stockholmska spårvägsrörelsen uppträder som exploatör; på järnvägarnas område finns ett motstycke i Saltsjöbanan som skapare av Saltsjöbaden.

Råsunda Förstadsaktiebolags verksamhet var grundad på följande markförvärv:

1. köp år 1907 av $\frac{3}{4}$ mantal Ellenhill, frälse säteri, av grosshandlanden Emil Herrman för en miljon kr. Ellenhill omfattade, inklusive några mindre avsöndringar, 92 hektar;

2. köp år 1907 av två avsöndringar från Övre Frösunda, vilka gemensamt bar namnet Charlottenburg, av inspektoren D. E. Ström och hans dotter Elin Ström för 120.700 kr. Från köpet undantogs vissa mindre avstyckningar bl.a. Rosklinten, Krut-

hagen och Mariehäll. Områdena utgjorde, inklusive avsöndringar, omkring 14 hektar;

3. köp av ett under $\frac{1}{4}$ mantal Lilla Ahlby nr 2 hörande område benämnt Storskogen av patron A. P. Löfström (Sundbybergs grundläggare) till ett pris av 12 öre per kvadratfot;

4. köp år 1909 av de från Övre Frösunda avsöndrade lägenheterna nr:is 1, 2 och 3 Stureland av överste Alb. Amundson utgörande omkring 11 hektar;

5. köp år 1911 av den förutnämnda avsöndringen Mariehäll (nr 1).

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 för vederbörande att försälja Ellenhill. Omständigheterna är så pass intressanta, att de här skall berättas.

Egendomen hade år 1870 på exekutiv auktion inropats av häradshövding Carl Humble på Lilla Ahlby. Häradshövding Humbles dotter Augusta (sedermera gift Zetterberg) hade i arv fått delar i Huvudsta och Stora Ahlby egendomar, på vilka andelar åvilade ett servitut på så sätt, att de i ägarinnans livstid ej fick försäljas, förpantas eller intecknas. Med Kungl. Maj:ts medgivande hade dessa egendomsandelar utbytts med Ellenhill, varvid servitutsbestämmelserna kom att åvila sagda egendom till $\frac{2}{3}$. För att möjliggöra en försäljning utbyttes, likaledes med tillstånd av Kungl. Maj:t, till grosshandlanden Emil Herrman 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



Båtsmanstorpet i Hagalund.



Hagalunds järnvägsstation i början av 1900-talet.



Hagalund 1904.

fru Augusta Zetterbergs, född Humble, år 1924 timade frånfalle.

Råsunda Förstadsaktiebolags konstituerande bolagsstämma hölls den 16 december 1907. Aktiekapitalet bestämdes till 1,5 milj. kr. i aktier på 5.000 kronor. Stockholms Nya Spårvägsaktiebolag tecknade 296 av dessa aktier, således samtliga utom fyra. Ett flertal av styrelseledamöterna var samtidigt medlemmar av S.N.S.'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 stenhus som villabebyggelse väl anpassad efter terrängens naturliga förutsättningar.

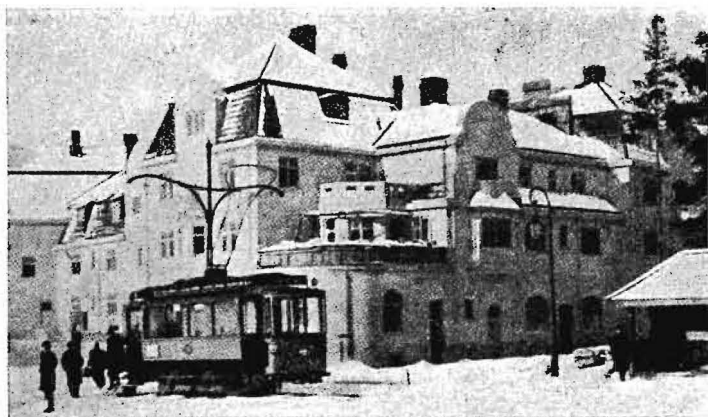
Huvudintressenten, det dåvarande spårvägsbolaget, fick för rörelsens bedrivande förlägga betydande belopp. År 1916 utgjorde fordringarna hos dotterbolaget 4 milj. kr. därjämte ansvarsförbindelser för minst 5 milj. kr.

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

Verksamheten inriktades icke enbart på tomtförsäljning, man uppförde även i egen regi en del bostadshus av de typer, som var avsedda för samhället. Vid Stockholmsvägen tillkom sålunda tre hyreshus färdiga för inflyttning år 1910. Ett kvarter bebyggdes med mindre enfamiljshus, och vid Stråkvägen uppfördes ett kopplat fyrfamiljshus — den tidigaste 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 kvot för välbelägna stenhustomter. På en bibana från Haga norra grindar till en nyanlagd lastbrygga på Prins Gustafs udde vid Brunnsviken, för vilken bananläggning särskild koncession erhöles, 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 Råsundas 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 när-



Den första spårvägsbållplatsen Stockholmsvägen/Tottvägen.

het till dess 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 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 Spårvägsaktiebolag överlämnade detta bolag år 1921 till Råsundabolaget större delen av sina kvarvarande tillgångar, vilka uppskattades till ett värde av 6,75 milj. kronor. 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 värdet av aktierna till 50 kronor. Detta skedde för att möjliggöra för det likviderande bolaget att direkt till sina aktieägare kunna utdela Råsundabolagets aktier i avräkning på deras tillgodohavande. Från denna tid blev aktiekapitalet i Råsundabolaget 7,5 milj. kr.

Utdelning ägde rum åren 1909—1911 med 6 %, 1912—1917 ingen, 1918—1942 växlade utdelningarna från 3,5 till 7 %. År 1923 introducerades aktierna på fondbörsen, vilket utgör ett bevis på, att företaget betraktades med förtroende.

Solna stad köpte år 1943 av ingenjör Torsten Kreuger 75.001 st. aktier i Råsundabolaget, d.v.s. den bekanta formeln 50 + 1, en transaktion, som ännu flera år senare var föremål för upprepade omnämmanden i dagspressen. År 1944 ägde Råsundabolaget alltså 310.926 kvm. tomtmark. Bland annan egendom lägger man vid samma tid märke till fem stenhus, elektricitetsverk och vattenledningsverk.

Så återstår att se huru kommunikationsfrågan ordnades. Kungl. Maj:t beviljade den 4 okt. 1907 koncession åt Stockholms Nya Spårvägsaktiebolag för anläggning av dubbelspår från Haga södra till Haga norra grindar och därifrån vidare till närhe-



Ellenhills gamla hvardbyggnad.

ten 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 och norra grindar, som behövdes för banans framdragande. Från Hagalund kunde spårvägstrafiken 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 fick promenera omkring 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 fick *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 gick tåg till och från Sundbybergsgården var 10:e minut, och omstigningen i Hagalund upphörde. Den genomgående trafiken Sundbyberg — Haga s. gr. — 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 (endast motorvagn) 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 biskoppen till morbror.

Utom ovan omnämnda passagerareavgifter fanns 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 på en resa till Haga södra grindar. Sedan trafik till Sundbybergsgården öppnats, tillkom följande lokaltaxa:

Haga södra grindar—Hagalund 5 öre.

Haga södra grindar—Sundbyberg 10 öre.

Hagalund—Sundbyberg 5 öre.

År 1910 hade Råsunda 391 invånare, år 1940 var invånarantalet 8.586, senare separata befolkningsuppgifter för Råsunda är icke offentliggjorda. Då Solna 1943 blev stad, upphörde givetvis Råsundas administrativa ställning som municipalsamhälle, men Råsunda Förstadsaktiebolag består alltjämt.

Några ord skall även sägas om spårvägens stora konkurrent järnvägen. År 1899 köpte SJ 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.

Samhällsbildningen i Hagalund är dock ett tiotal år äldre än järnvägen. År 1890 fanns på platsen endast ett gammalt båtsmanstorp, tillhörande Stora Frösunda. Samma år började den dåvarande ägaren, sedermera överste Albert Amundson, att försälja byggnadstomter därifrån. Till grund för tomtstyckningen låg en av markägaren upprättad plan över samhället.

Tomterna innehöll i regel omkring 10.000 kv.-fot och försåldes till att börja med efter 10 öre pr kv.-fot. Vid köp fordrades 200 kr. kontant, resten fick anstå omkring åtta år med 5 % ränta.

Fr.o.m. år 1900 tillkom Nya Hagalunds municipalsamhälle. Därmed sammanslogs år 1927 Västra Hagalund, Vasalund och Brahelund under namn av Hagalunds municipalsamhälle. All denna mark hade tidigare ingått i Stora Frösunda.



En tid fanns även en strutsfarm i Råsunda.