

H A M M A R B Y -
L E D E N

19 $\frac{25}{11}$ 29

H A M M A R B Y -
L E D E N





Tryckt hos

BRÖDERNA LAGERSTRÖM

BOKTRYCKARE

STOCKHOLM

1929



H A M M A R B Y L E D E N

TIDIGARE PLANER PÅ INRÄTTANDE AV FARLED GENOM HAMMARBY SJÖ OCH ÅRSTAVIKEN

Sedan lång tid tillbaka hade det varit ifrågasatt att genom Hammarby sjö och Årstaviken upptaga en farled mellan Saltsjön och Mälaren. I en underdånig skrivelse den 16 februari 1774 angående nybyggnad av den över graven vid Skanstull ledande bron yttrade sålunda överståthållaren Carl Sparre: "At åter igenom denna graf inrätta en Canal emellan Hammarbysjön och Årstaviken, som utgör en del af Mälaren, wore wäl möjligt, för at befordra Communicationen siövägen omkring hela Södermalm, men som Hammarbysjön ligger 5 alnar $2\frac{1}{2}$ quarter högre, än Mälaren, så är klart, at denna Communication icke kan wärkställas utan at till större delen aftappa wattnet i Hammarbysjön, hwaraf Mälare wattnens öfverflödande, som förut så mycket öfverklagas, ännu mera wore att befara: En olägenhet, som dock icke blefwo den enda, emedan Hammarby Siöns aflopp åt mälare sidan, skulle tillika ödelägga de qwarnar, hwaraf Danwicks Hospitalet har en betydlig inkomst och Stockholms Stad, i anseende till beqwämligheten med Sädens förmalande, ej mindre förmån och nytta."

Hammarby sjö hade icke alltid legat så högt över Mälaren, som härvid angavs. Före tiden omkring år 1200 lär mellan Saltsjön och Hammarby sjö funnits en öppen förbindelse vid Danviken, vilken dock anses hava blivit avbruten vid nämnda tidpunkt. Vid den avloppsränna, som därefter bibehölls, lät Gustaf Vasa sedermera anlägga en hammarsmedja och en mjölkvarn samt för att uppnå större fallhöjd uppdämma Hammarby sjö till den av Sparre omnämnda höjden. För ändamålet lät han utföra dammanlägg-





»Danvikskroken» år 1915. Dammanläggningen vid Danviken och Saltsjöbanans viadukt.



Danwicks hospitals gamla kyrkobyggnad år 1915.

ningar vid Skanstull och Danvikstull ävensom genom en dammanläggning avstänga Järlasjöns utlopp vid Lännerstaviken och avleda denna sjös vatten till Hammarby sjö.

Den av Gustaf Vasa uppdämda vattennivån har bibehållits ända till dess sjön vid den nu färdigställda farledens utförande åter blivit sänkt.

FARLEDSFRÅGANS AKTUELLA SKEDE

Efter att vid åtskilliga tillfällen hava varit å bane — bl. a. finnes farleden antydd i det "förslag till gatureglering i Stockholm", som framlades av särskilda kommitterade år 1866 — inträdde frågan om Hammarbyledens upptagande i sitt aktuella skede genom ett år 1900 av särskilda kommitterade avgivet betänkande angående ordnande av stadens hamnväsen. Häri framlades ett förslag till dylik farled, innebärande att Hammarby sjö skulle sänkas till Saltsjöns nivå och förenas därmed medelst en pråmkanal vid Danviken och en kanal för mera djupgående fartyg vid Svindersvik samt sättas i förbindelse med Årstaviken medelst en sluss vid Skanstull. Under de följande åren blev förslaget ett par gånger överarbetat och utmynnade slutligen i ett av dåvarande byggnadskontoret utarbetat och av hamnstyrelsen den 2 december 1913 framlagt förslag, vilket låg till grund för stadsfullmäktiges senare beslut i frågan.

Detta förslag avsåg en farled från Saltsjön till Mälaren för fartyg av 5.5 meters djupgående och med sluss vid Skanstull, men utan hamnanläggningar i Hammarby sjö. Kostnaden beräknades till 5.880.000 kronor. Farleden genom nämnda sjö skulle erhålla en bottenbredd av normalt 40 meter och ett vattendjup av 6 meter under lågvattenytan. I förslaget ingingo klaffbroar vid Danvikstull och Skanstull med 12.5 meters fri höjd över medelvattenytan, den förra avsedd för Saltsjöbanan och för gatutrafik, den senare enbart för gatutrafik. Farleden till Långsjön och Järlasjön skulle avbrytas och regleringsdamm anläggas i Sicklasundet.

BESLUT ANGÅENDE FARLEDENS ANLÄGGANDE

I anslutning till hamnstyrelsens hemställan beslöto stadsfullmäktige den 25 maj 1914

1:o) att — under förutsättning av kungl. maj:ts bifall till under 2:o) här nedan föreslagna framställningar — en farled för fartyg med 5.5 meters djupgående skulle anläggas från Saltsjön vid Danviken genom Hammarby sjö, Årstaviken och Liljeholmsviken till Mälaren med sluss vid Skanstull (se karta sid. 8), i huvudsaklig överensstämmelse med av byggnadskontoret utarbetat förslag den 5 september 1913, utvisande en kostnad av 5.880.000 kronor;

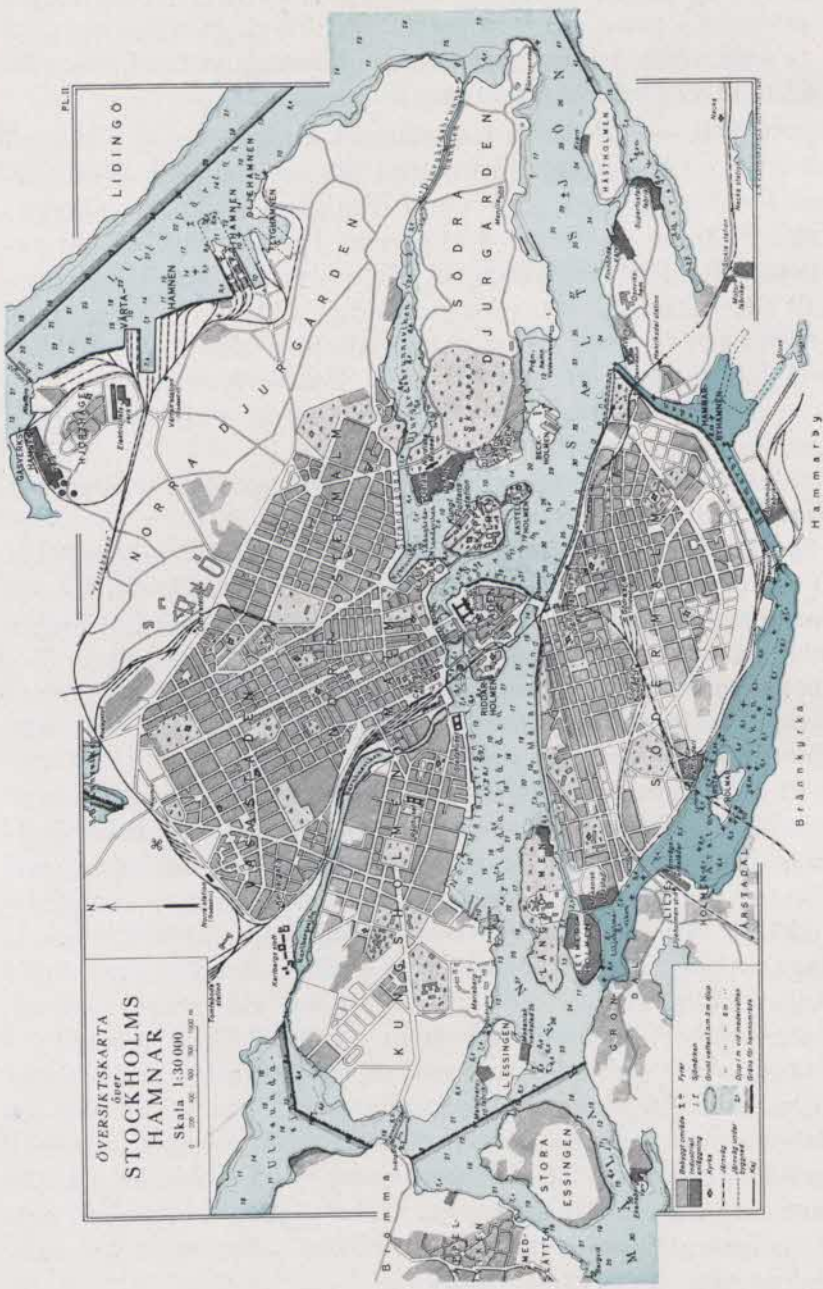
2:o) att, vid bifall till vad under punkt 1:o) föreslagits, i underdånig skrivelse till kungl. maj:t

a) anhålla om koncession å den omförmälda farleden och därtill hörande sluss,

b) begära tillstånd att — för den händelse frivillig överenskommelse ej kunde träffas med vederbörande mark- och vattenrättsägare — i enlighet med gällande författningar om jords eller lägenhets avstående för allmänt behov förvärva, vad för företagets utförande nödigt vore, inbegripet rätt till avlopp under byggnadstiden genom näset vid Saltsjö-Duvnäs järnvägsstation.

c) tillkännagiva, att, därest kungl. maj:t för något statens ändamål, för försvaret eller eljest, skulle önska ändring eller tillägg till de arbeten, som i sammanhang med Hammarbyledens utförande kunde komma att av stadsfullmäktige beslutas, staden vore villig upptaga underhandlingar i sådant hänseende, under förutsättning, att ändringen eller tillägget ej vållade staden olägenhet, och att staten vore villig att betala därav betingad ökad kostnad;

3:o) att i sammanhang med den i punkten 2:o) förutsatta skrivelsen till kungl. maj:t göra framställning, att staten senast till ingången av år 1922 måtte hava anordnat ingångslinjen för västra stambanan till Stockholm på sådant sätt, att den blivande sjötrafiken genom Årstaviken och järnvägstrafiken bleve så vitt möjligt oberoende av varandra, samt



4:o) att i särskild skrivelse till kungl. maj:t göra framställning om ett statsbidrag av 2.000.000 kronor till bygande av Hammarbyleden, att utgå med 250.000 kronor om året från och med år 1915.

I särskilda underdåniga skrivelser samma dag gjorde stadsfullmäktige de framställningar, som föranleddes av de under punkterna 2:o), 3:o) och 4:o) fattade besluten.

Framställningen i avseende på punkten 2:o c har icke föranlett åtgärd från kungl. maj:ts sida, och rörande punkten 4:o) har kungl. maj:t ännu icke fattat beslut.

TILLSTÅND ATT INRÄTTA FARLEDEN

I avseende på framställningen under punkt 2:o) a, angående koncession å farleden och därtill hörande sluss, vidtogs senare den förändringen, att hamnstyrelsen, efter stadsfullmäktiges bemyndigande, den 2 november 1914 anhöll hos överståthållarämbetet och konungens befallningshavande i Stockholms län om tillstånd för Stockholms stad att inrätta den ifrågavarande farleden samt att utföra den sjösänkning och de övriga arbeten och anordningar, som erfordrades för farledens bringande till stånd.

Genom av överståthållarämbetet och konungens befallningshavande i Stockholms län utfärdad gemensam resolution den 20 september 1915 meddelades staden härefter tillstånd att inrätta farleden under förutsättning, att frågan om västra stambanans ingångslinje till Stockholm ordnades i enlighet med kungl. maj:ts här nedan omnämnda beslut den 18 juni 1915 och med iakttagande bland annat:

att Stockholm—Saltsjöns järnväg efter därtill utverkat nådigt tillstånd skulle ombyggas på sätt, som kunde av vederbörande myndigheter godkännas,

att kostnaden för denna ombyggnad för delen inom Nacka socken skulle bestridas av staden och för delen inom Stockholm gäldas på sätt, därom upprättat kontrakt angiver,

att staden vid sjöns sänkning och vid arbetenas utförande skulle iakttaga nödig försiktighet samt medelst förpåningar, tryckbankar och stödmurar eller annorledes förhindra lermassornas glidning till skada för strandägarna,

