

Uppkomsten av Stor-Stockholm i geografisk tidsföljd

För att finna en första början till ett "Stor-Stockholm" eller ett Stockholm utanför tullarna får man bege sig till dåvarande *Brännkyrka* socken och det där belägna Liljeholmen, en gång i tiden en avsöndring från stockholmstraktens historiskt märkligaste egendom Årsta. Från här på 1500-talet befintliga Horns tegelbruk härleder sig namnen Hornstull, Hornsgatan och Hornskroken. Länge en omtyckt plats för sommarställen anlade L. J. Hierta här år 1838 den kända stearinljusfabriken (nu vid Danviksgatan).

Efter Västra stambanans tillkomst 1860 blev platsen hemvist för även andra industrier bl.a. Reimersholms spritfabrik, Vintervikens dynamitfabrik och SJ:s verkstäder. År 1898 blev Liljeholmen det första municipalsamhället i stockholmstrakten och bestod av en samling ej så mycket väl- som tärbebyggda småsamhällen. År 1860 var invånareantalet 345, 1911 däremot 10.244.

Områden kring Älvsjö exploaterades vid sekelutslutet och i början av 1900-talet uppkom samhällena Örby, Långbrodal, Långbro, Långsjö och Herrängen.

År 1900 hade Fridhems Villastad (sedermera Mälarhöjden) 191 invånare. I Midsommarkransen var samma år 142 personer bosatta, år 1904 i Aspudden 46 personer. Utvecklingen togs om hand av olika exploateringsföretag, som även löste frågan om färdmedlet: spårvägstrafik från Liljeholmsbron till Hägerstens allé, Tellusborg och Midsommarkransen tillkom sålunda 1911.

Samtidigt med Nynäsbanans tillkomst 1901 exploaterades i Södertörn, Farstagård m.fl. egendomar. Sagda år var bostäder färdiga för inflyttning. År 1912 såldes emellertid samtliga egendomar till staden, de utgjorde tillsammans 645 hektar. Priset var 1 mkr, d.v.s. 15,5 öre per kvm.

En betydelsefull affär gjorde staden 1904 genom köpet av det märkliga mönsterjordbruket Enskede gård: 607 hektar till 2 mkr eller 33 öre per kvm. Huvudsakligen för bostäder köpte Stockholm 1904—39 i Brännkyrka—Enskede 4288 hektar mark till 18,2 mkr. Den första tomträttens datum är 18/5 1908. Den första byggnadsdagen inom "trädgårdstäderna" var 26/7 1908 och gällde ett

tvåfamiljehus på tomten nr 3 vid Kyrkogårdsvägen. Den 1 april 1909 öppnades spårvägslinjen Skanstull—Kyrkogårdsvägen för trafik. Fr.o.m. 1913 inkorporerades Brännkyrka med staden.

Från mitten av 1850-talet hade många stockholmare sina sommarnöjen i *Bromma* socken, och en och annan började att bosätta sig där året runt. Från början av 1860-talet blev socknen även hemvist för industri i modernare bemärkelse, förut gällde det huvudsakligen brännvinsbränning.

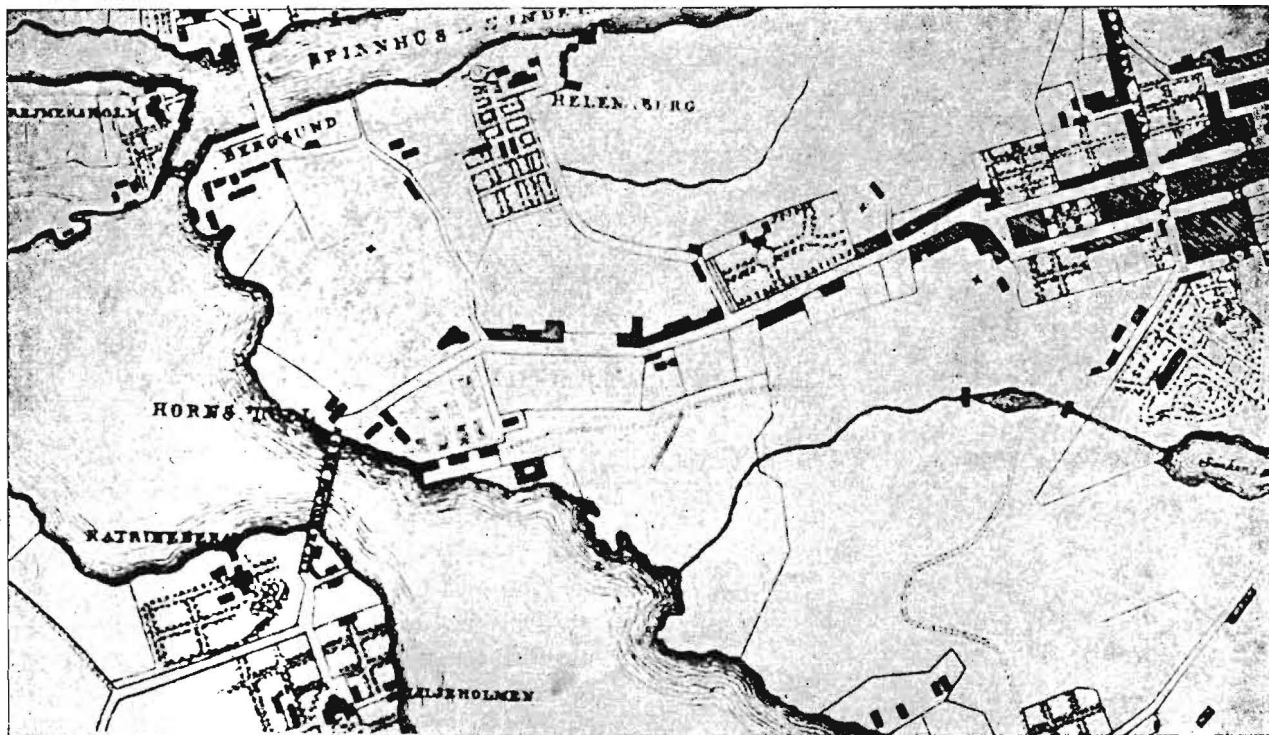
Ett säteri från 1600-talet nämligen Åkeshov blev i Bromma centrum första föremålet för exploatering. Från det tillhörande området Grönvik började tomtförsäljning 1902. Bebyggelsen här var mycket enkel men ansågs god nog åt sommarvärdar. Många grönviksbor sysslade med tvätt för Stockholm, vilket gav platsen det lustiga namnet Tvättvik.

Stockholms markinköp i Bromma började 1904 med Ulvsunda, Åkeshov m.fl. egendomar. Stadens egendomsköp där t.o.m. 1938 utgör 2389 hektar till belopp av 11 mkr. Genom staden tillkom även spårvägsförbindelsen från S:t Eriksgatan först till Tranebergssund (1912), sedan till Alvik, Äppelviken och Ulvsunda (1914). Själva trafiken handhades dock av Norra spårvägsbolaget.

Järnvägsstationen i Sundbyberg öppnades för trafik 15/12 1876, samma dag som Västeråsbanan började sin verksamhet. Redan 1877 finner man patron Löfström, ägare av Sundbybergs gård, genom tidningsannonser tillkännage sin villighet till tomtförsäljning. Det gällde tomter om 10.000 kvadratfot till 10 öre kvadratfoten. Löfström anlade även ett sågverk och erbjöd sig att leverera färdiga bostäder till 600 kr per eldstad.

De styrande i Bromma synes icke ha varit väl överens med sundbybergarnas åtgöranden utan ville tydligen helt enkelt sparka ut dem ur den kommunala gemenskapen. Efter många om och men erhöll Sundbyberg köpingsrättigheter 1888 (stad 1927). Redan 1888 kom storindustri till platsen genom Max Sieverts Fabriks AB.

Bromma inkorporerades med Stockholm fr.o.m. 1916.



Karta kring Liljeholmen år 1838.

Redan på 1860-talet är en folkökning genom inflyttning märkbar i den trakt, som 1887 genom sammanslagning kom att utgöra *Nacka* socken. Redan på 1870- och 1880-talen slog sig betydande industrier ned på Sicklaön: Bergsunds verkstad, Stockholms superfosfatfabrik och Sommelii Oljefabrik. Trakten kring Henriksberg och Finnboda betecknades 1890 i en offentlig utredning som köpingsliknande områden.

Genom tillkomsten av Saltsjöbanan (1893) inträdde ännu större förändringar genom nya industrier som Atlas Diesel och de Laval's ångturbin och en mängd egnahem och villabyggen och därav uppkomna samhällen. Om de vid Saltsjön belägna kvarnarna Tre Kronor och Saltsjökvarn samt Augustendals motorfabrik skall tillskrivas järnvägens eller sjöfartens inflytande är icke lätt att avgöra.

I egenskap av köping sedan 1909 är Saltsjöbaden skilt från Nacka. Marken ifråga köptes 1891 från Erstaviks fideikommiss. Redan 1893 var betydande byggnader färdiga i Saltsjöbaden.

År 1949 blev Nacka socken staden Nacka.

I *Botkyrka* hade man samtidigt med järnvägens tillkomst 1860 upplåtit tomter på arrende, som sedan övergick till fastighetsköp. Denna socken var dock alltjämt i slutet av 1800-talet en utpräglad herrgårdsocken, den ende bonden fann man på Lilla Nackdala. I början av 1900-talet anmälde sig även här den nya tiden genom tillkomsten av Tumba villastad och exploateringen av Tullinge gård.

Fram till 1870-talet behöll *Solna* väsentligen sin prägel av jordbrukskommun. En viss industri

fanns dock; man hämtade nämligen i Stockholm byggnadssten från granitbrott i socknen.

Västeråsbanans närhet medförde omkring 1880 tomtavsöndringar från Stora Alby, något senare även från Huvudsta.

År 1890 vidtog från Stora Frösunda tomtförsäljning på Hagalunds område. Tomterna innehöll i regel 10.000 kvadratfot, priset 10 öre kvadratfoten. Hyra för en lägenhet om 2 rum och kök ungefär 300 kr. Närmaste tågförbindelse var vid Haga Södra grindar, där spårväg fanns sedan 1886. Först 1899 fick SJ hållplats i Hagalund.

Samtidigt med spårvägens utdragning etappvis till Sundbybergsgränsen (1908—10) bildades Råsunda Förstads AB av Norra Spårvägsbolaget. Bl.a. exploaterades den inköpta egendomen Ellenhill, frälse säteri om 92 hektar. Första spadtaget togs 14/7 1908.

Utvecklingen medförde tillkomsten av ett flertal municipalsamhällen, vilka upphörde, då Solna blev stad år 1943.

Bankdirektören J. H. Palme köpte 1889 i *Danderyds* socken egendomen Djursholm (1600 tunnland), som från omkring år 1500 till 1813 tillhört en och samma släkt — den Banérska. Enligt anteckning i en jordebok för 1498 var Djursholm redan då ett ekonomiskt och agrikulturellt ordnat godscomplex. För exploatering överläts egendomen åt det för ändamålet bildade Djursholms AB. Tomterna växlade från 50.000 till 100.000 kvadratfot, och priset utgjorde efter läget 7, 5 och 3 öre per kvadratfot. Djursholm blev 1901 köping och 1914 stad.

I grannsamhället Stocksund (köping 1910) var år 1895 ett 10-tal villor uppförda och antalet invånare 101 personer.

Efter utbrytning av Djursholm och Stocksund utgör resten av socknen sedan 1946 Danderyds köping. I köpingen ingår ett stort antal samhällen däribland Enebyberg. (Järnväg: Rimbobanan 1885, Djursholmsbanan 1895).



Sundbyberg år 1886, då alltiämt en del av Bromma socken.

I *Sollentuna* socken hade visserligen industrin gjort sitt intåg redan 1893, då en jästfabrik anlades i närheten av Rotebro och som medförde en bosättning på omkring 150 personer. Men ännu i början av 1900-talet hade ej någon större förändring inträtt i ortens förhållanden trots järnväg sedan 1866. 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.

Exploateringarnas rad inleddes 1906 genom styckning av egendomarna Viby och Kista, vilket skedde genom AB Norrvikens villastad. Den första uppkomsten av Tureby daterar sig från 1905 samma år som Skånska Cementgjuteriet där anlade filial. År 1930 tillkom Norrvikens municipalsamhälle, och 1944 erhöll Sollentuna köpingsrättigheter.

Från 1899 visar *Salems* socken en från Stockholm hänförlig folkökning, sedan de gamla och kända egendomarna Rönninge och Uttringe sålts för att gå den för egendomarna i stockholmstrakten vanliga upplösningen till mötes. Rönninge municipalsamhälle 1915. (Järnvägens tillkomst 1860.)

Inflyttning börjar i *Huddinge* socken i slutet av 1800-talet. Från sekelskiftet vidtager en först måttlig, sedan en intensiv folkökning, huvudsakligen orsakad av inflyttning från Stockholm. En rad municipalsamhällen tillkom efter hand: Hörningsnäs (1914), Stuvsta, Huddinge, Fullersta, Segeltorp (alla 1923) och Snättringe (1928). (Järnväg sedan 1860.)

Vid sekelskiftet etablerades i *Spånga* socken tomtförsäljning från Hässelby gård i större skala.

Rätt många blev då intresserade av att här anlägga handelsträdgårdar. Den stora tillgången på hästspilling i Stockholm var en betydelsefull omständighet; det kom hela tåg med varan över Spånga station. Den första anläggningen härleder sig från år 1900.

Från Spånga utbröts Hässelby villastads köping (1926). De först bosatta var renhållningsarbetare vid Lofsta.

Egnahemsbolaget Hem på landet tillkom 1899 med socialt syfte. Verksamhetens första föremål var Duvbo (municipalsamhälle 1904). Medelpriset för bostadstomter var 7 öre kvadratfoten. En tiondel av köpeskillingen skulle erläggas kontant, resten genom amortering under 10—15 år. Senare tillkom municipalsamhällena Bromsten (1905), Solhem (1909) och Flysta (1916).

Då Spånga införlivades med Stockholm 1949 innehade staten 60 % av socknens areal och staden 26 %. (Västeråsbanan 1876, järnvägen Spånga—Hässelby—Lofsta 1889).

Åren 1903—04 exploaterades i *Järfälla* socken Barkarby egendom. Inflyttandet från huvudstaden betonades genom att Bolinders år 1909 vid Kallhäll anlade gjuteri och mekanisk verkstad. Tiden efter 1918 styckades det välbelägna Jakobsberg (670 hektar) till 32 småbruk, 14 trädgårdsbruk och ett stort antal bostadstomter. (Järnväg se ovan under Spånga.)

År 1903 tillkom i *Hammarby* socken Väsby villastad samtidigt med att Väsby verkstäder började sin verksamhet. Få år senare finner man AB Optimus utvecklande en inom kort betydande rörelse. (Järnväg 1866.)

Sedan *Lidingö* fideikommissnatur upphört under 1700-talet, kom ön inom kort att i huvudsak tillhöra borgare och tjänstemän i Stockholm. Sin jordbrukskaraktär behöll Lidingö dock ännu de



Lars Johan Hiertas stearinfabrik vid Liljeholmen 1839—41.



Äppelvik år 1915.

första åren av detta århundrade. År 1906 hade socknen 1600 invånare, vartill kom 3000 sommar-gäster. Detta var i den idylliska epokens yttersta tider, ty det året bildades i exploateringssyfte AB Lidingö Villastad. Spårvägstrafiken började året därpå på sträckan Islinge—Hersbyholm med Norra Spårvägsbolagets personal och vagnar.

De bägge socknarna *Österhaninge* och *Västerhaninge* behöll länge sin ostörda lantliga prägel trots Stockholms närhet och Nynäsbanans tillkomst 1901. Dock började 1907 tomtförsäljning från Vendelsö och Gudö gårdar i Österhaninge och i Västerhaninge tillkom samma år Tungelsta samhälle.

Norrut behöll även *Täby* länge sin genuina jordbrukskaraktär. Förhållandena ändrades dock slutligen fort och grundligt. Då kommunalfullmäktige första gången 1919 sammanträdde i Täby, tillhörde av 25 ledamöter endast en socknens gamla näring — jordbruket.

Exploateringen började emellertid 1907 i Täby kyrkby, och samma år bildades Näsby Fastighets AB för styckning av Näsby urgamla gods med historia från 1200-talet och omfattade 12 3/4 mantal — 1200 hektar varav 450 åker. År 1927 blev Täby by municipalsamhälle och Täby socken 1948 köping. (Järnväg från 1885.)

Betydande skogstillgångar i *Vallentuna* socken har intresserat trävaruindustrins folk i skilda delar av landet. Omkring 1908 började samhällsbildning kring Vallentuna station och Bällsta. (Året för järnväg även här 1885.)

Här ovan har endast omnämnts den de olika orterna berörande järnvägs- och spårvägstrafiken och ingenting har sagts om den sedan mitten av 1850-talet uppkomna och efterhand synnerligen utvecklade ångbåtstrafiken i Stockholm och dess omgivningar. Orsaken är, att dess samhällsbildande verkan varit ringa. En person med dagligt arbete i Stockholm vågade icke bosätta sig utanför tullarna, om han för resorna skulle enbart lita på sjöfarten, som under kalla vintrar och utan tillgång på isbrytare kunde vara stängd i veckotal.

Till sjöfartens blygsamma bidrag för uppkomsten av Stor-Stockholm anser vi Fridhems villastad (Mälarhöjden) höra och även Grönvik och Kungsholms villastad i Bromma. Likaledes Vikdalen och viss bebyggelse på Sicklaön i Nacka och Brevik samt möjligen ett par samhällen till på Lidingö.

Bussrörelsen har ej kunnat nämnas i detta sammanhang, då den först på 1920-talet blir av betydelse.



Enskede gård år 1904 — året för stadens inköp av den stora egendomen med dess berömda mönsterjordbruk.