

## Hur såg det ut i Bergshamratrakten 1919, när de första kolonisterna kom?

Många av de anläggningar som behövs för att ett samhälle ska fungera – det vi brukar kalla infrastruktur – fanns naturligtvis redan för hundra år sedan. Vägar som Roslagsvägen, Ulriksdalsvägen och landsvägen till Uppsala hade underlättat transporter av människor och varor långt, långt innan de första kolonisterna anlände. Vägen fram till Bergshamras huvudbyggnad, som idag kallas Bergshamra allé, hade funnits i flera hundra år. Järnvägen (Roslagsbanan) hade bara några årtionden på nacken och hörde därmed till de relativt nyare inslagen i Bergshamratrakten.<sup>1</sup> Persontrafiken vid Stockholm Östra uppgick vid den här tiden till över tre miljoner resor. Antalet bilar i Stockholm var knappt 3000 och saknade därmed betydelse för persontransporterna. För kolonisterna kom den busstrafik som utvecklades på 1920-talet att bli viktigare än den alltför dyra järnvägen. Ett annat viktigt transportmedel för de Bergshamrakolonister som inte gick till fots från hemmet i Vasastan eller Sibirien var cykeln, som blivit allt vanligare. År 1919 fanns det över 100 000 cyklar i Stockholm.

En annan transportväg var Ålkistekanalen som vid den här tiden hade funnits i bra över femtio år. Om någon av de första kolonisterna hade satt sig ned och räknat antalet fartyg 1919 så kunde det antecknas 646 lastade ång- eller motorfartyg, 13 lastade och lika många olastade segelfartyg samt 60 lastade och 60 olastade pråmar. Därtill måste det ha passerat ett ansevärt antal rodd-, segel- och motorbåtar, men de togs inte med i statistiken. På det hela taget rådde det en livlig trafik till lands och sjöss i koloniområdets närhet.

En helt nybyggd och mycket påtaglig anläggning som mötte kolonisterna var kraftledningen mellan Untraverket vid Dalälven och Värtaverket, vilken togs i bruk den 23 december 1918. Det kom däremot att dröja väldigt länge innan kolonisterna själva fick någon glädje av elektriciteten. Koloniområdets festplats med dansbana, teaterscen med mera, fick visserligen någon form av elbelysning i slutet av 1930-talet, men det dröjde ända fram till 1970-talet innan el drogs fram till kolonistugorna.

Ännu en ”modernitet” berörde koloniområdet utan att kolonisterna fick någon praktisk nytta av anläggningen. Det var den kloakledning som drogs från Järvaområdets lokstallar och militärbarackerna där via Bergshamra och ut till Lilla Värtan ”där spillvattnet ej skulle åstadkomma någon skada.”<sup>2</sup>

Anna Åbergsson hade personligen fått löfte om att arbetena med kloakledningen skulle vara färdiga och marken återställd till vårbruket 1922.<sup>3</sup> För kolonisterna innebar anläggningsarbetet med ledningen att man fick behålla en ny och stor brygga och en väg som ledde till bryggan.

Ytterligare ett par händelser i Bergshamras närhet kan uppmärksammas. En av lokaltidningens rubriker den 17 juni 1919 lyder: ”Kapplöpningsbanan vid Järva invigs idag”.<sup>4</sup> Kolonin och Ulriksdals galopp är med andra ord årsbarn. Filmstaden börjar byggas 1919, och Svensk Filmindustri (SF) bildades detta år.

Den bebyggelse som mötte kolonisterna var en blandning av gammalt och nytt. Här låg Bergshamras huvudbyggnad (”Ryska villan”), arrendatorsbostaden och den stora ladugården,

byggnaderna i det vi idag kallar Bergshamra by, bebyggelsen uppe på Tivoli (drygt tioalet byggnader av olika slag) och till sist det lilla villasamhälle som vuxit upp i närheten av Ålkistans hållplats vid Roslagsbanan och där alla fastigheterna hade ett eget namn: Lilla och Stora Lagersberg, Tallbo, Ista, Krontorp, Bettyberg och så vidare.<sup>5</sup> Den enda av villorna som fortfarande står kvar är Villa Klinten, som ligger vid Gamla Vägen, alldeles ovanför lotterna 15 – 17. På andra sidan vattnet och granne med Bergianska trädgården låg då som nu villorna Sofielund och Fridhem.

Det mest påtagliga som mötte de tillträdande kolonisterna var det gamla jordbrukslandskapet, dominerat av åkermark. Förenklat kan man säga att praktiskt taget hela koloniområdet byggdes på åkermark. Fanns det en bergknalle på lotten lade man gärna själva stugan där.

Tidigare fanns här mycket ängsmark, men det skedde stegvis en omläggning till åker, och i slutet av 1800-talet utgjorde åker omkring 80 procent av den odlade arealen i Solna.<sup>6</sup> För kolonisterna innebar det naturligtvis en fördel att jorden hade bearbetats och var förberedd för odling.



*Mitt i det gamla odlingslandskapets åkermark står en av de karakteristiska stolparna från kraftledningen mellan Untraverket i Dalälven och Värtaverket i Stockholm. Till höger syns Villa Klinten, som idag är den sista resten av det villasamhälle som växte fram kring Ålkistans station på Roslagsbanan. Framför Villa Klinten kan vi se en kolonistuga, troligen stugan på lott nummer 16.*

*Foto från Tage och Anna-Lisa Hellstrands fotoalbum. Anna-Lisas föräldrar, Bernhard och Paulina Jansson på lott nummer 8, tillhörde de allra första kolonisterna i Bergshamra.*

---

<sup>1</sup>Statistisk årsbok för Stockholm stad. Uppgifter om Roslagsbanan, antal bilar och cyklar, trafik genom Ålkistan.

<sup>2</sup>Sundbybergs och Solna Tidning 1917-10-17.

<sup>3</sup>Stockholms stadsarkiv. Odlingssällskapet Stockholms omnejd. Årsrapport 1921.

<sup>4</sup>Sundbybergs och Solna Tidning 1919-06-17.

<sup>5</sup>Kungl. Domänstyrelsens arkiv. Landsarkivet i Härnösand.

<sup>6</sup>Gösta Walldén; "Ett förortsområdes utveckling. Solna och Sundbyberg 1870-1945" i Ymer 1953.