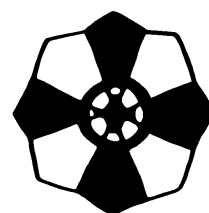


SPÅNGA BYGDEN

Nr 106

Oktober 2008

Spånga Fornminnes- och Hembygdsgille



SPÅNGA BYGDEN

Utges av Spånga Fornminnes- och Hembygdsgille, som tillhör Stockholms läns Hembygdsförbund. Utkommer med fyra nummer om året.

Redaktion

Carin Ljung, Leif Lennbom, Krister Nordin

Innehåll

Bussminnen	3
Min tid i kronans kläder	13
Offerstenar och flyttblock	17
Öppet hus på Nälsta gård	19
Ny medlem	20

Omslagsbild: Flystabussen med gengassläp i vårfloden på Spångavägen mitt för Sundbyvägen. Till höger syns trälandgången för icke simkunniga fotgängare. Privat bild; Eivor Kårsjö.

Spånga Fornminnes- och Hembygdsgille
Box 3303 163 03 SPÅNGA
PlusGiro 26 50 62-0 Bankgiro 5534-2471
Adress till Nälsta gård: Rättar Vigs väg 95
Buss 118, hållplats Nälstaplan
Hemsida: www.hembygd.se/stockholm/spanga

Bussminnen

av Åke Hägglund

Under min uppväxt i Flysta under 1940- och 1950-talet var det buss som gällde när man skulle ta sig någonstans. Antingen var det med SJ:s bussar – gula bussarna – eller Stockholms Spårvägars – röda bussarna. Från början var det i sällskap med föräldrarna och senare på egen hand. Det kunde vara resor till Sundbyberg för att handla (då handlade man – idag shopper man) eller gå på bio. Längre fram blev det till Norra Bantorget för vidare utforskning av vad storstaden hade att erbjuda.

Turtätheten var ju inte alltför påfallande under icke rusningstid. Det gjorde att de röda bussarna på linje 62 och 63 var ett alternativ, vilket i sin tur medförde en promenad till Bällstavägen eller Doktor Abrahams väg.



*Spårvägens buss, linje 62 vid Norra Bantorget
Foto: Trafiknostalgiska förlaget*

Innan Spångavägen stensattes ner till Enevägen såg den närmast ut som en korsning mellan vulkanlandskap och leråker. För att fotgängarna skulle bottna hade man gjort en landgång av trä som gick samma sträcka. När jag var riktigt liten lyckades mina föräldrar övertala mig att gå för

egen hand från Bällstavägen fram till infarten till Beckomberga. Där satt ett brandskåp med en röd lykta ovanför som jag hade som riktmärke. Väl kommen dit blev jag buren hem till Lövvägen. Att ha en egen bil var en till synes oundgänglig dröm för de flesta.

Historik

Busstrafiken började så smått den 17 september 1921 med en privatägd busslinje från Sundbyberg till Hässelby Villastad via Duvbo, Bromsten och Spånga. År 1927 fick Flysta sin första bussförbindelse med Norra Bantorget. Den linjen gick via Sundbyberg, Mariehäll, och Spångavägen/Centralvägen till Spånga Folkets hus. 1931 övertogs den privata busslinjen av Svenska Omnibussaktiebolaget (SOAB) som bildats under 1920-talet och som började köpa upp de privata bussbolagen.

SOAB köptes senare i sin tur upp och blev dotterföretag till Stockholm-Westerås-Bergslagens Järnvägar (SWB), som skötte tågtrafiken till bland annat Spånga. Busstrafiken växte och var ett bra komplement till tågtrafiken. Västeråsbanan förstatligades 1945 och året därefter överfördes SOAB till SJ Biltrafik som - namnet till trots - sysslade mest med busstrafik. SJ skötte lokaltågstrafiken i egen regi fram till 12 maj 1968 då SL tog över ansvaret. SJ behöll ansvaret för sin busstrafik inom Storstockholm fram till 1 februari 1969.

Taxor

Barn under sju år åkte gratis och barn under 12 år åkte på halv biljett. Jag har alltid varit stor för min ålder och det blev ofta diskussion om hur gammal jag var när jag skulle betala på bussen. Mamma skickade upp mig till pastorsexpeditionen där jag fick ett s.k. åldersbetyg att visa upp. Det fungerade bra. Eftersom det nu är preskriberat kan jag berätta att det hände någon gång (flera gånger om man ska vara exakt) att jag åkte på halv biljett ner till Spånga och gick på Grand och såg barnförbjuden film.



Månadskort för februari 1963 gällande SJ:s busslinje 10 på sträckan Skälby Konsum – Guteribacken i Sundbyberg. Foto Ulla Widell.

Det fanns skolkort också. Bodde man mer än två kilometer från skolan betalade skolan kortet. Det utreddes noggrant genom att skolvaktmästaren skickades ut för att med hjälp av karta kunna fastställa exakta avståndet till skolan. Idag hade det väl kunnat göras via GPS.

Personalen

Bussföraren var alltid en man på den tiden. Först i mitten av 1950-talet började det komma kvinnliga förare. Föraren ägnade sig åt att köra och att sköta dörrarna samt att hålla reda på paketen. Att skicka mindre paket med SJ:s bussar var nämligen mycket vanligt och taxan var säkerligen moderat. En av de viktigare transportererna var buntarna med kvällstidningarnas sena utgåva på söndagarna som innehöll "Sportextra" som lämpades av vid några av kioskerna efter linjen.

På bussen fanns det också en konduktör som tog betalt. Biljetterna var förtryckta i olika valörer som satt i block uppradade i en långsmal plåtask. Dessa ersattes under 1950-talet av små behändiga ALMEX biljettmaskiner.

Det var många som åkte på samma tider till och från jobbet eller skolan varje dag. Konduktören kom ofta ihåg vilka som hade månadskort och behövde inte se kortet. Dessutom visste han vid vilken hållplats de skulle gå av och gav stoppsignal till föraren. Var någon trött på morgonen efter skiftarbete såg han till att de väcktes om de slumrat till. Konduktören var en trygghetsfaktor och genom att han rörde sig i bussen kunde eventuellt bråk kvävas i sin linda. Klotter och skadegörelse var inte uppfunna. Ofta tjänstgjorde samma förare och konduktör tillsammans under många år och blev ett sammansvetsat team. Kvinnliga konduktörer fanns redan på 1940-talet. Konduktörerna fick bokstavligen sätta sig ner när man i början av 1950-talet införde s.k. fast konduktör. Konduktören hade då ett litet bås vid bakhjulet. (När fast konduktör först infördes på Spårvägens trådbussar i början av 1940-talet protesterade passagerarna vilt mot att inte få sitta ner och betala i lugn och ro!) Från hösten 1960 blev konduktören av besparingskäl bortrationaliserad på gott och ont.



1954 hade konduktören fått sätta sig ner. Foto Vaho Eier.

Numera går det inte ens att köpa biljett på bussen och än mindre att få kredit till Brommaplan. Hade konduktörerna fått vara kvar hade de väl kallats bussvärdinnor respektive värdar idag.

Vagnparken

SOAB hade sitt kontor vid Sturegatan i Sundbyberg. Där låg också bussgaraget och serviceverkstaden ned mot järnvägen delvis under Ekensbergsbron. De flesta bussarna stod utomhus med kylsystemet kopplat till en värmeslinga. SOAB:s bussar var gröna med en svart c:a 20 cm ”midja” runt bussen. När SJ Biltrafik sedan tog över trafiken och vagnparken förnyades lackerades bussarna ljusgula med en smal grön rand under fönstren.

Bussarna hade en liten extra strålkastare på vänster sida riktad snett framåt för att föraren inte skulle missa någon passagerare.



*3:an inväntar avgångstid vid Hässeby Strandbad 1955.
Förare Vaho Eier. Obs cykelställ och extrastrålkastaren
under vänster lykta, Privat bild Vaho Eier.*

På bussarna fanns dessutom cykelställ framtill med plats för 2 cyklar. Det kunde ju vara praktiskt om man cyklat till jobbet på morgonen och

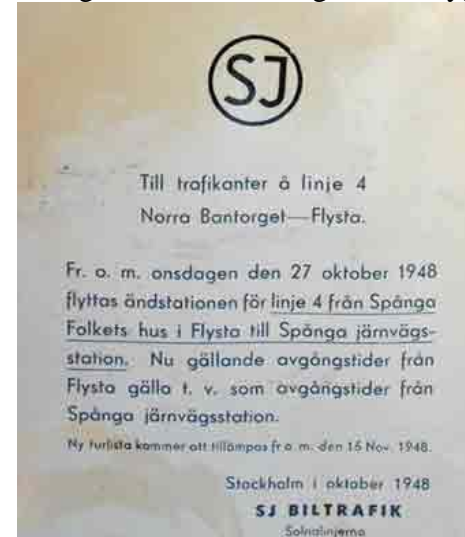
det hällregnade när det var dags att åka hem. Försök med det på 117 idag!

Gengas

Under kriget förekom knappast någon privat personbilstrafik. De flesta bilarna stod uppallade utan däck. Däcken hade rekvirerats av myndigheterna, såvida inte hela bilen var ”inkallad”. Min pappa berättade att det hände flera gånger att passagerarna fick kliva av bussen i Mariehällsbacken och gå, eftersom bussen inte orkade upp. Det var annat än idag då tio minuters försening tycks kunna vara skäl nog till att inkalla en krisgrupp.

Linjer

De busslinjer som var aktuella för Bromsten, Flysta och Solhem var 3:an och 4:an. Båda hade gemensam sträckning via Haga Södra, Huvudsta till Sundbybergs Torg. Därifrån gick 3:an via Duvbo och Solhem till Hässelby Strandbad. Sommartid var danserna vid Strandbadet mycket välbesökta. Vissa turer gick också till Berghamns brygga och Lövsta.



*Efterlängtd trafikinformation 1948.
Repro Ulla Widell av bild från Sveriges Omnibusförening.*

Från Sundbybergs Torg fortsatte 4:an via Mariehäll och Spångavägen till Spånga Folkets hus. Här var föraren tvungen att backa då han skulle vända. Det var inte helt problemfritt – i synnerhet då släpet med gengasaggregatet var tillkopplat. Det var inte bara en gång som cykelstället utanför Folkan, till föreståndaren Willas Willéns stora förtret, fick önskad påhälsning. Först 27 oktober 1948 förlängdes linjen längs Centralvägen (Spångavägen) ner till Spånga Station.

Fyran körde Gamla Hässelbyvägen och under viadukten ner till Spånga Station. Chauffören som körde den tur som vi åkte till skolan tyckte det var synd att vi skulle gå ända från stationen till skolan. Han körde istället fram till Värsta Allé och släppte av oss mitt för där församlingshuset nu ligger. När han var ledig någon gång körde vikarien samma väg, tydligen informerad om vad som gällde.



De sista åren före nedläggningen 1964 var linje 4 avkortad till Sundbyberg och dessutom enmansbetjäнад. Foto Ulf Essén (troligen).

Spårvägens bussar 62 och 63 gick från Beckomberga Sjukhus (huvudgrinden) respektive Bromma Kyrka via Mariehäll, Ulvsunda område, Tranebergsbron, och Fridhemsplan till Norra Bantorget. Dessa linjer ersattes av matarbussar 1952 när tunnelbanan till Vällingby invigdes.

Hållplatser



Terminalen vid Norra Bantorget 1930. Den var utgångspunkt för busslinjer mot Bromma, Flysta/Spånga, Sollentuna och Håbo. Det gamla stationshuset "Stockholm Norra" är bevarat och ligger inklämt bland hus ned mörka glasfasader. Privat bild www.trafikminnen.se.

Vid Norra Bantorget där Torsgatan började låg en stor bussterminal som användes av inte bara SJ utan också av SS och Linjebuss. Passagerarna steg av vid den s.k. Rotundan innan bussarna körde fram till de snedställda hållplatslägena för att ta på nya resenärer. I Rotundan låg väntsal samt biljett- och godsexpedition och på övervåningen en restaurang. Det matställe som vi unga hade råd att frekventera var den ambulerande korggubben. Den korven var en delikatess som smakade

extra gott kalla vinterkvällar och som inte heller tärde alltför mycket på veckopengen.

I Rotundan såldes månadskort. De skrevs ut för hand i biljettluckan. I övre hörnen på korten stod ett "H" till vänster och ett "D" till höger och ena hörnet klipptes bort för att markera innehavarens kön. Innehavaren skulle dessutom själv skriva på namn och telefonnummer för att kortet skulle gälla.



Fortfarande kan man se var Pressbyråkiosken och väntsalen låg vid Hässelbyvägen i Solhem. Ingången till affärerna låg om hörnet vid Stjärnfallsvägen. Foto Åke Hägglund..

I Solhem fanns en liten väntsal på Hässelbyvägen i huset mitt emot nuvarande Handelsbanken. Den var kombinerad med en Pressbyråkiosk. Det som idag påminner om väntsalen är de snedställda burspråksliknande

fönstren som är vinklade mot Hässelbyhållet för att man lättare skulle se när bussen kom. Förutom kiosken och väntsalen fanns Carl Larssons Livs och Åbergs möbelaffär i samma hus. Man klarade sig med mindre affärsytor då. Risken att som idag gå vilse i varuhus och storköp var inte direkt överhängande. Övriga hållplatser efter linjerna saknade regnskydd. Under vinterhalvåret var det fysiskt härdande att vara bussresenär.



Under 17 år var Folketshus ändhållplats. Bussen var tvungen att backas för att vända. Repro Ulla Widell av bild från Sveriges Omnibusförening.

Tryggt

Helt naturligt har mina minnen litet av nostalgins skimmer över sig. Att ta bussen var emellertid ett bra och säkert sätt att förflytta sig och bussarna kändes ombonade och trygga. Det var en alldeles speciell känsla att sitta längst fram på snedbänken med perfekt utsikt. Mitt emellan mig och föraren var den stora motorhuven. Den nya destinationen "Ej i trafik" dit var och varannan buss tycks gå idag fanns inte utan bussarna gick snällt sina invanda linjesträckningar.

Den som vill veta mer om lokaltrafiken kan gå in på den utmärkta hemsidan www.trafikminnen.se som administreras av Lars-Erik Widell uppvuxen i Hässelby och Skälby.

Min tid i kronans kläder

av Karl-Erik Fridzén

När detta skrives år 2008 är det exakt 60 år sedan jag gjorde min värnplikt. Att rycka in i lumpen och bli berövad sin frihet under ett helt år bävade jag inför. Jag hade fått den uppfattningen att befälen njöt av att utsätta den nyinryckte soldaten för allmänt åtlöje, men också att det fanns mycket som var roligt i det militära. Hur som helst så avlöpte militärtiden utan problem och var inte så vidrig som jag hade föreställt mig.

Den 25 april 1947 inkallades jag till mönstring vid Svea livgardes gamla kaserner på Linnégatan i Stockholm. De flesta av de mönstrande tilldelades infanteriet och så även jag.

Den 2 maj 1948 skulle jag infinna mig till tjänstgöring vid Kungl. Svea livgardes nya kaserner vid Sörentorp i Solna som togs i bruk 1945. Jag minns så väl denna varma, soliga dag då jag från mitt hem i Bromsten cyklade över Järvafältet med blandade känslor. Det kändes svårt att rycka in under våren som snart skulle stå i sin fagraste blomningstid. Järvafältet, som jag kände så väl, skulle nu bli mitt övningsområde under nio månader framöver. Denna årskull var den första som fick ligga inne denna korta tid och sedan fördela de tre övriga månaderna tills ett år var avklarat. Tidigare hade man legat inne tolv månader på en gång.

Jag kom till fjärde kompaniet som var ett specialkompani. Här skulle jag utbildas till observatör samt gastjänst. En observatör har en mycket utsatt position framför de stridande förbanden. Med sitt avståndsinstrument skall han mäta ut mål till bakomvarande artilleri samt varna framryckande trupp för stridsgas och sanera väg om så behövs. Regementschef för Svea livgarde var överste von Stedingk, en stor kraftig karl med tordönsstämma. Min kompanichef, kapten Sten

Ljungqvist, var strängt militärisk och respekterad av alla, en så kallad stridis, sades det. Vår plutonchef, sergeant Eklund och vår troppchef, furir Hedrén var båda mycket sympatiska och bra befäl. Det vapen som vi skulle utbildas på var kulsprutepistol modell -45 samt handgranater och olika slag av stridsgaser. Vi blev utrustade med gasmask, ryggsäck, hjälm samt kokkärl och matbestick.



Författaren i permissionsmundering.

Cykel och skidor ingick också i vår utrustning, men de senare behövde vi aldrig använda då det var barmark hela denna vinter. Under varma sommardagar var vi klädda i ljusgrå linnekläder där den s.k. grötrocken

ingick. Annars var det den grå exercismunderingen som användes mest, med den obligatoriska båtmössan som huvudbonad. Permissionsmunderingen var snyggare och av bättre kvalitet, liksom skorna. De grova marschkängorna som användes till vardags fungerade mycket bra i både vått och torrt väder. En gång i månaden köade kompaniets mannar utanför fanjunkare Chööns kontor för att kvittera ut den mycket blygsamma avlöningen. De som hade familj med barn fick något mera i bidrag, men jag minns inte hur stor summan var.

Jag var lyckligt lottad som bodde så nära Järvafältet och kunde åka hem på permission varje kväll om jag så ville. Men vi måste vara inne på kasernen senast klockan 24.00 den första tiden. Senare räckte det med att vi fanns på plats strax före uppställningen på morgonen. Flera av mina kamrater bodde långt bort och några i andra landskap, och de kunde inte ens fara hem under helgerna.

En stor fördel var att jag kände markerna på Järvafältet och då särskilt när vi hade orienteringstävlingar. Jag behövde bara kasta en blick på kartan så visste jag hur det såg ut i närheten av den utsatta kontrollen. Ofta vann jag dessa tävlingar. Men det fanns en kille som bodde i Tureberg, som kände Järvafältet lika bra som jag. Vem av oss som vann berodde då på vilken som sprang snabbast eller gjorde något misstag. Efter dessa tävlingsdagar fick vi i regel permission och kunde vara lediga resten av dagen. Själv cyklade jag oftast hem en stund då.

År 1950 kom en inkallelse till min första repmånad. Eftersom jag då arbetade på en mindre lantgård och det var mitt i skördetiden, så fick jag anstånd det året. Året efter kom en ny inkallelseorder att jag skulle infinna mig vid pansarregementet i Strängnäs. Där blev det mest ett kringflackande i pansarbil på småvägarna i Södermanland samt utbildning i hur man skulle bekämpa pansarfordon genom att lägga ut stridsvagnsminor och skjuta med pansarskott.

År 1959 kom inkallelse till repmånad nummer två. Jag skulle då inställa mig till en mobiliseringsövning på en gård i Haninge, där vi utrustades och sedan transporterades med landstigningsbåtar till Ornö i Stockholms skärgård. Där skulle vi sedan inta en fientlig befästning på Mörtö-Bunsö.

Den tolfte och sista månaden under min värnpliktstid förlades till Utö år 1971. Vi fick där repetera det viktigaste som vi tidigare hade lärt oss samt öva skjutning med de nya vapnen raketgevär och granatgevär mot bogserade mål ute till havs. Sedan blev det äntligen dags för Militär Utryckning Civil Klädsel, vanligen kallat MUCK. Det var en härlig känsla att nu slippa lumpen för all framtid.

Under årens lopp har jag förträngt alla tråkiga stunder och tycker att militärtiden trots allt var en trevlig tid. Det var alltid ett gott kamratskap och en god stämning, ibland rå men hjärtlig som det brukar vara bland grabbar. Men lumpen blev ett minne för livet som jag inte skulle vilja ha ogjord, tycker f.d. infanterisoldaten 6781-147 Karl Erik Fridzén.

Sockenstämmoprotokoll skänkes.

Av utrymmesskäl skänker gillet del 1 till 3 i serien Sockenstämmo-protokoll till våra medlemmar. Böckerna kan hämtas vid våra Öppet Hus-dagar på Nälsta gård.

Offerstenar och flyttblock

av Lars-Jonny Studahl

Inget är heligt numer, idrottsplaner, skolgårdar och våtmarker bebyggs. Till och med skålgropsstenarna i Vällingby centrum som har legat där ca 1500 år är nu flyttade på grund av den nya breddningen och upprustningen av Vällingby.

En dräng skulle (förr i världen) kunna bära offerstenarna (150 och 50 kg) de 40 meterna till den nya platsen. Vårre var det med flyttblocken - de stora vägde 35 ton, mellanstenen 25 ton och "lilla" stenen 1500 kg. Det krävdes ordentliga doningar för att rubba dem. Stenarna kördes på trailer, det är därför man vet vikten, för den är utrustad med våg. Kranen gick inte av för hackor den heller.



Skålgropar inknackades troligtvis för att få god skörd. I groparna kunde man hälla olja som sedan fick brinna. Man offrade synålar, diverse metallföremål, och även mynt. Så kulten har haft sin givna plats.

När jag visade skålgropsstenarna (12 gropar i den stora och 4 i den lilla stenen) för Myriam Edholt i Vällingby hembygdsgille 1988 så lade hon en femkrona i en av groparna. Men vad hjälpte det? Myriam har flyttat, Vällingby hembygdsgille har bytt namn till *Kvarnvikens arbetscentrum, såg och museum*. Vällingbyvägen har bytt namn till Åregatan och offerstenarna har flyttat.

Så även jag.

Gillets höstmöte

Lördagen den 8 nov kl. 14.00

i Spånga församlingshus

Kåseri av Karl-Gunnar Bäck

Musikunderhållning med Stig Larsson m.fl.

Kaffeservering

Hjärtligt välkomna!

**Välkomna
till
Nälsta Gård**



**Vi har Öppet Hus med kaffeservering
Kl. 13 - 16**

26 oktober

9 november

23 november

14 december

Ny medlem

Tord Ljung, Tungalsta

Välkommen!

Medlemsavgiften: Kr 120:-, familjemedlemmar kr 20:-

ISSN 0281-5079