

VANDRING RUNT HAMMARBY SJÖ 23 SEPTEMBER 2014

Redan på 1700-talet fanns planer på att sänka Hammarby sjö, 1866 kom första förslaget om att sätta sjön i förbindelse med Saltsjön, och slutförslaget kom 1913. 1929 invigdes Hammarbyleden, för övrigt samtidigt med Årstabron.

Området var sparsamt bebyggt till 1700-talet då ett flertal industrier etablerades på Sickla gårds mark, bl a Sveriges första kattunstryckeri (1729) vid Sicklasjön (kattun – tunn, glättad bomullsväv med tryckt mönster). Efter det arabiska ordet för bomull, *al qutn* (italienska *cotone* och spanska *algodón*. På franska blev formen *coton* (jfr engelska *cotton*), vilket holländarna övertog som *katoen* och tyskarna som *kattun*. Anläggare var holländaren Jan de Broen, som inkallats av Jonas Alströmer.

På 1800-talet blev det populärt att ha sommarnöje, och välbärgade stockholmare flyttade då in i flera hus i området. Antalet industrier växte snabbt i slutet av 1800-talet, med exempelvis Atlas Diesel (idag Atlas Copco) och Saltsjöqvarn (nu omvandlad till bostäder och hotell).

Största jordbruksegendomen i området var Hammarby gård (mangårdsbyggnaden från 1700-talet revs 1945). På 1880-talet arrenderades Hammarby gård av Stockholms största slaktmästare, August Johansson, och dit sökte sig också en rad mindre slaktare, som anlade fähus i området. Några år in på 1900-talet flyttade dessa till det nya Slakthusområdet i Enskede.

1917 hade Stockholms stad köpt egendomen Hammarby av Danviks hospital. Syftet var att sjöfartsberoende företag skulle etablera sig i det planerade hamnområdet. Samtidigt som Hammarby kanal byggs pågick byggandet emellertid även Södertälje kanal och hamn ut. Södertälje kom att ta hand om större delen av den tyngre sjöfarten till Mälaren, och Hammarby kanal fick inte den kommersiella betydelse som Stockholms stad räknat med. Redan på 60-talet inleddes avvecklingen av hamn- och industriområdet.

På det område staden köpte fanns förr bl a kvarnar knutna till Danvikens hospital. Dämningar för kvarndriften gjorde att Hammarby sjös yta så småningom kom att hamna nästan 5 meter över Saltsjöns. Vattnet från Hammarby sjö passerade först kvarnarna, sedan Danvikens tvättstuga för att till slut skölja ett antal avträden (WC!), sägs det i en beskrivning över kvarndriften.

Inte heller Sickla kanal och sluss fick den betydelse man hoppats på. De anlades väsentligen för pråmfrakter till och från de stora industrierna i området mellan Hammarby sjö och Järlasjön (Atlas Diesel och AGA, t ex) men mötte svår konkurrens bl a i den nyanlagda Saltsjöbanan.

Lugnet. Sjöbotten fylldes efter Hammarbyledens invigning för att ingå i det nya hamnområdet. Så blev det emellertid inte, i stället användes området till soptipp. Bara provisoriska verksamheter etablerades, och en kåkstad i korrugerad plåt växte upp på soptippen. 1998 inleddes rivningen.

Hammarby gård låg ungefär vid nuvarande Lumaparken. Till gården hörde flera torp, som Blåsut, Kärrtorp och Mårtensdal.

Många av de gamla fabriksbyggnaderna i Södra Hammarbyhamnen och Sickla industriområde har återanvänts. På Atlas Copcos före detta industriområde ligger idag Sickla Köp kvarter. Under köpcentrumet används fortfarande Atlas Copcos gamla testgruva med tre kilometer tunnlar under jord. Delar av gruvan kan besökas av allmänheten. Diesilverkstaden används av Nacka kommuns kulturavdelning.

I slutet av 80-talet började man planera Hammarby Sjöstad. Huvudidén var att vidga den centrala innerstaden med vatten i fokus, samtidigt som ett gammalt industri- och hamnområde skulle förvandlas till en modern stadsdel. Men utbyggnaden på sydsidan gick rätt trögt till en början.

1996 beslöt emellertid Stockholms stad att söka Olympiska spelen år 2004 och förlägga OS-byggnaden till Hammarby Sjöstad. Det förändrade i ett slag inställningen. Det politiska intresset för Södra Hammarbyhamnen hade dittills varit ganska ljust. Nu las blockpolitiken åt sidan, en projektorganisation direkt underställd stadshuset tillsattes – Hammarby Sjöstad skulle bli "världens mest miljöanpassade stadsbyggnadsprojekt". Ett skäl till detta var att Sydney fått OS 2000 med en begränsad miljöinsats som bidragande merit.

De första företagen som etablerades i Södra Hammarbyhamnens industriområde var Altea, som gjorde trikåkläder, samt General Motors (GM) och KF-ägda Luma. GM uppförde en sammansättningsfabrik i slutet på 20-talet. Under Andra världskriget ströps materielleveranserna från USA. I stället tillverkade man då bl a kanonlavetter, Mustang-spårvagnar och Stockholms trådbussar.

Lumas glödlampsfabrik stod klar 1930. För arkitekturen svarade KFs arkitektkontor (i detta fall Artur von Schmalensee och Eskil Sundahl). Fram till våren 1978 lyste glödlamporna i provtornet dygnet runt. Då hade emellertid redan lampproduktionen flyttats till Kalmar och Karlskrona. Därefter har Luma fungerat som industri- och kontorshotell (bl a för Vattenfall åren kring 2000) och byggs nu om till bostäder.

Hammarbyslussen byggdes i samband med Hammarbyleden i mitten av 1920-talet och invigdes 1930. Beslut om leden hade fattats 1914 och i projektet ingick förutom Hammarby sluss tre klaffbroar: Danviksbron (invigd 1922), Skansbron (invigd 1925) och Liljeholmsbron (invigd 1928). Dessutom högbron Årstabron över Årsta holmar (invigd 1929) samt Danvikskanalen (invigd 1930).

White arkitekter är Skandinaviens största arkitektkontor med omkring 700 medarbetare. Huvudkontoret finns i Göteborg, där företaget grundades 1951 av arkitekterna Sidney White och P A Ekholm. Företaget är medarbetarägt, vilket betyder att drygt 100 av medarbetarna är partners i kontoret och totalt har man cirka 440 aktieägare. Kontoret har fått en lång rad priser genom åren, bl a för detta hus.

Folksamhuset, klart 1960, med fasader i vit blåstrad ekebergsmarmor.

På 1600-talet anlades Barnängen, som växte till en av landets största textilfabriker, av Jacob Gavelius (jfr Gaveliusgatan). Senare tillkom även kemitekniska varor (t ex Barnängens barntvål). Herrgårdsbyggnaden är från 1767.