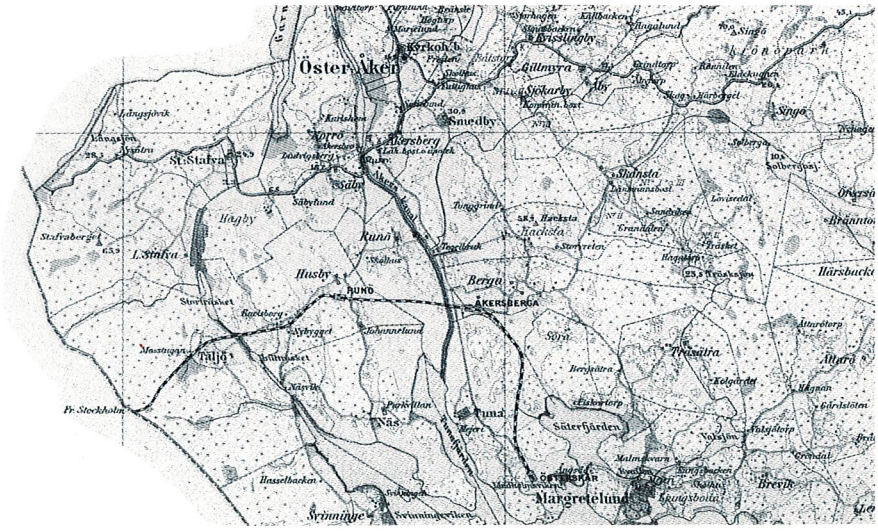
LANDSVÄGAR OCH GÄSTGIVERIER

INVID ÅKERSBRO växte en tidig centrumbildning fram beroende på att landsvägen mellan Stockholm och Roslagen här passerade över Åkersån, en sista rest av Långhundraleden. Det var den enda möjliga överfarten söder om Brottby i Vallentuna. Här låg en avlång ö mitt i Åkersån innan kanalen byggdes under 1820-talet i den västliga strömfåran. Resterna av ön är nu sammanvuxna med den östra stranden. Den gamla brovaktstugan, senare slussvaktarbostad och numera kanalmuseum, ligger på den tidigare ön. I dag går vid Åkersbro endast en gångbro över kanalen, men en gång i tiden var den viktiga korsningen mellan landsväg och vattenväg mycket livligt trafikerad.

Av en uppgift från år 1518 framgår att om man ville resa från Stockholm till Roslagens östra delar användes vägförbindelsen genom Östra Ryd. Vägen gick norr om Östra Ryds kyrka och fortsatte genom Ubby, sedan norrut genom skogen till Täljö, vidare över den torraste landtungan vid Gottsunda, genom Husby by, förbi Pilstugehöjden, genom Runö by och sedan utefter Åkersåns strand fram till den tidens passage över ån. Möjligen fanns där då endast ett vadställe. Denna äldsta kända vägsträckning är sannolikt förhistorisk. Det styrks av att det finns en 500 meter lång och



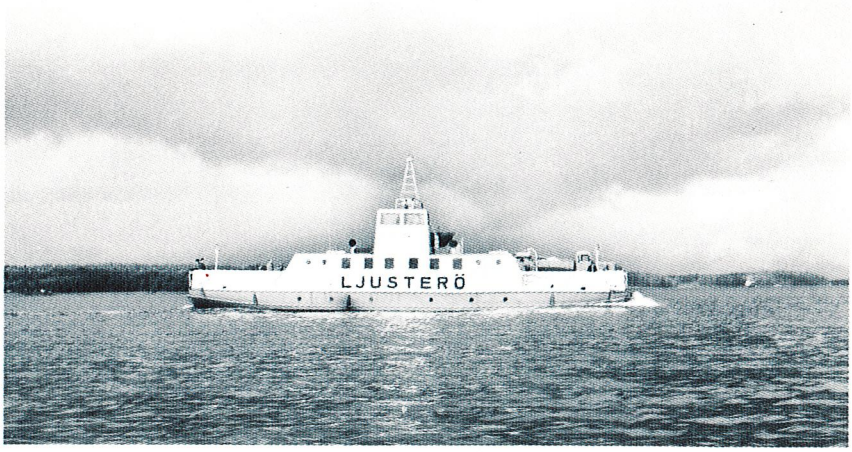
UTSNITT UR KARTA ÖVER ÅKERS SKEPPSLAG 1903. DEN GAMLA LANDSVÄGEN GÅR ÖVER ÅKERS KANAL VID ÅKERSBRO. Nytryck av karta 1995, Österåkers kommun.

några decimeter djup hålväg invid torpet Korslöten norr om Östra Ryds kyrka, samt en numera försvunnen runsten som stått på Björkbys marker. Runstenar restes gärna väl synliga intill land- och vattenvägar. Hålvägar är rester efter vår äldsta typ av landsvägar. De uppstod av vanligt slitage och markerosion då gående och ridande personer nyttjade vägen en längre tid. Hålvägar ser ut som halvrunda eller v-formade längsgående fördjupningar i marken. I sandiga sluttningar där regn och smältvatten strömmade kunde de bli meterdjupa.

Först under 1600-talet började vägväsendet organiseras i landet. De större vägarna skulle då hålla en standard som medgav att man kunde färdas i vagn. Det var sannolikt då som vägen från Rosenkälla över Åkersbro och förbi Roslags-Kulla anlades. Denna väg omnämns som häradsvägen. Den anslöt till vägsträckningen Stockholm–Brottby–Grisslehamn vid vägkrogen Rosenkälla och gick genom Stavaskogen, förbi Stava gård, över Hagbyån, förbi Talludden och Lilla Säby gård och sedan över Åkersbro. Därifrån fortsatte vägen förbi Kvisslingby, Ruggsättra, Boda, Roslags-Kulla kyrka och genom Svensboda för att sedan lämna kommunen. "Åkers bro" nämns första gången i skrift år 1603. Bron vid Åkersbro förlorade sin betydelse som månghundraårig knutpunkt först år 1917 då en ny landsvägsbro byggdes ca 400 meter sydost därom mot Sockenvägen och Centralvägen. Dagens infart till Åkersberga tillkom 1966 och den nya rondellen och tunnelbygget invigdes 1993.

Sedan medeltiden hade allmogen skyldighet att bistå kungen och hans följe med reshjälp. Denna rätt till fri gästning och skjuts hos bönderna missbrukades gärna av adeln genom att de påstod sig resa i kungens tjänst. Skjutsplikten blev mycket betungande för bönderna. Adelns underlydande bönder var befriade från skjutsplikten, och eftersom adelns godsinnehav under 1600-talet växte kraftigt, fick de allt färre självägande bönderna bära hela den ökande skjutsbördan.

Därför tvingade bönderna i riksdagen år 1649 fram den betydelsefulla Krogare- och Gästgifware Ordningh, som visserligen förnyades under århundradena men vars principer kom att gälla till slutet av 1800-talet. Den stadgade att utefter de allmänna lands- och sjövägarna skulle gästgiverier och skjutshåll finnas med två till tre mils mellanrum. Där skulle de resande mot betalning få kost och logi samt skjuts. Vägarna röjdes och mättes så att alla mil skulle bli lika långa och för varje hel mil



VÄGVERKETS FÖRSTA FÄRJA MELLAN LJUSTERÖ OCH ÖSTANÅ, OMKRING 1960. Foto: Elliord Mattsson (vykort), Ljusterö hembygdsförening.

skulle en markering sättas upp. Under 1700-talet bestämde man att milstolpar även skulle ställas upp vid varje halv och fjärdedels mil. I Österåker står 13 milstolpar kvar utefter den gamla häradsvägen men några står ett stycke från dagens vägbana intill övergivna vägstumpar. Milstolparna som markerade en helmil pryddes med en förgylld kunglig krona och Gustav den III:s monogram. En sådan helmilstolpe står vid Stava gård, en annan intill avtagsvägen mot Skeppsdal och ytterligare en norr om samhället Boda. Dessa stolpar markerade respektive 3 mil, 4 mil och 5 mil från Stockholm. Uppmätningen av vägsträckan och uppsättningen av milstolparna ombesörjdes under 1770-talet av landshövdingen J. J. Gyllenborg, som även lät sitt namn huggas in i stolparna. Under åren 1994–95 rustade Vägverket upp milstolparna.

Ett stycke ifrån häradsvägen låg Norrö Gästgivare gård, senare flyttad till Lilla Säby, och längre norr ut låg Ruggsättra gästgivaregård, senare flyttad till Boda, med var sitt skjutsstall. Här kunde resenärerna äta, vila sig, stanna över natt eller endast byta till utvilade hästar, allt mot betalning. Nästa gästgiveri på vägen mot Stockholm var Ensta i Täby och det närmaste norröver var Bergshamra gästgiveri i Länna socken. Norrö gästgiveri finns omnämnt år 1724 i samband med ett sommarting som hölls i gästgiveriet. Halva huset monterades ned 1834 och flyttades till Lilla Säby, dit såväl gästgiveriet som tingsförhandlingarna flyttades. I folkmun kom Lilla Säby att kallas för krogen Lyktan. På Norrö återuppfördes en ny byggnad på den gamla grunden, och numera kallas hela byggnaden för tingshuset. Under mitten av 1800-talet flyttades gästgiveriet från Lilla Säby till Åkerstorp, där byggnaden även användes som hotell. I och med järnvägens utbyggnad behövdes inte längre gästgiverierna.

Krogar och gästgiverier gav extra inkomstmöjligheter för dem som bodde utmed landsvägen eller sjövägen. Gästgiverierna var reglerade och ofta välordnade, medan krogarna uppvisade stor variation. Många små torp erhöll krogrättigheter medan andra höll krogverksamhet utan tillstånd, så kallade lönnkrogar. I Österåker var krogarna vid Wira och Rosenkälla de mest kända. Byggnaden vid Rosenkälla revs 1996.

Vägnätet växte fram ur de vägar som naturligt hade knutit samman byar och gårdar i bygden. Vägarna förr anlades efter minsta motståndets lag på så plana och torra marker som möjligt. Åkermark undveks i det längsta. För att hålla lands- och häradsvägarna i stånd delades vägsträckningen inom socknen upp i mindre sträckor, som markerades med väghållningsstenar och vilkas underhåll fördelades på socknens gårdar. Det var av allmänt intresse att dessa vägar var lättframkomliga.

En färjförbindelse över till Ljusterö blev med tiden nödvändig allt eftersom sommargästernas antal ökade. Skepparen Birger Anderson ordnade från 1949 en daglig färjförbindelse mellan Östanå och Mörtsunda ångbåtsbrygga med sin motorpråm. Till en början kunde den endast ta fyra bilar men efter en ombyggnad kunde den ta tio bilar. Bryggan vid Östanå låg i närheten av sågen. Norr om Mörtsunda gård finns ännu tydliga rester efter den då använda vägen. Nuvarande färjetrafik mellan Östanå och Ljusterö öppnade Vägverket 1955 med färjor som kunde ta 22 bilar. Sedan dess har färjorna blivit allt större och färjelägena moderniserats.

Mellan bryggan Nantes vid Svinninge och Överby på Resarö fanns fram till mitten av 1960-talet en mycket livlig färjförbindelse som upphörde i och med att Resarö fick en bro från Vaxholm. **G P-E**

SJÖFART

UNDER ÅRTUSENDEN har vattenvägarna varit de mest betydelsefulla färdvägarna. Det var först i och med utvecklingen av järnvägarna under 1800-talet och bilismen under 1900-talet som båttransporterna fick konkurrens. Tidigare användes vägarna på land framförallt för den lokala trafiken. Ofta var vägarna mycket krokiga och hade besvärliga backar. De var dessutom knappt framkomliga under regniga tider. Förr band vattnet samman bygderna i stället för att skilja dem åt som det gör i dag. Under vintern användes speciella vintervägar, vilka gick rakt över landskapet; över sjöarnas isar och över frusna vattensjuka marker och i dalsänkor. Bönderna hade skyldighet att med enbuskar och granar staka ut vintervägarnas sträckning där isen var minst farlig. Bygderna var isolerade från varandra endast den korta tid på året då isen varken bar eller brast.

Österåkers kommun är en kust- och skärgårdskommun där de större gårdarna ursprungligen hade vattenkontakt. Detta kan numera vara svårt att se eftersom landhöjningen har medfört att avståndet till vattnet ibland är ganska långt. Förr har närheten till de viktiga segellederna och vintervägarna haft stor betydelse för invånarna.

En av de viktigaste vattenvägarna i skärgården var och är än i dag Furusundsleden som går utefter Österåkers fastland. Den har varit livligt trafikerad sedan urminnes tider och leder dels söder ut förbi Stockholm, dels norrut mot Åland, Finland och Norrlandskusten. Från segelleden nådde man även under forntiden Långhundraleden och senare infarten till Åkers kanal. Vid Bammarboda utmed Furusundsleden låg fram till mitten av 1920-talet ett sjögästgiveri och en sjöskjutsstation. Mellan sjögästgiverierna kunde den resande bli rodd för en fastlagd taxa. Sannolikt var sjögästgiverierna ganska små och nyttjades kanske främst av ämbetsmän och präster på besiktningsresor. De fungerade framförallt under 1700-talet och första hälften av 1800-talet innan ångbåtstrafiken hade kommit i gång. Det finns mycket lite skrivet om sjögästgiverier.

Kung Valdemars segelled är en på 1200-talet nedtecknad segelbeskrivning. Den består av en uppräkning av namn på latin utmed ostkusten från Utlängan i Blekinge över Åland och Finland till Tallinn i Estland. Seglingsbeskrivningen är den äldsta vi har över svenska vatten. Den danske kungen Valdemar II, med tillnamnet Seijr, segraren, lade år 1219 under sig norra Estland under förevändning att kristna det. Han for till Estland med en stor flotta och möjligen seglade han utefter

PIGGSKUTAN ALCEA SEGLAR IN I ÅKERS KANAL ÅR 1918. BILDEN ÄR TAGEN FRÅN ÅKERSBRO DÄR DEN ENDA KÖRBRON ÖVER ÅKERS KANAL FANNS. Foto: Österåkers hembygdsförening.

denna led. För Österåkers del nämns platserna "wiraesund", "enlang", "husarn" och "saersör", vilka har tolkats som ortnamnen: sundet vid Wira, Östra Lagnö, Husarö och Särsö. Det finns forskare som menar att "wiraesund" bör vara Tenösund i Vaxholms kommun för att Bogesundslandet under medeltiden kallades Väderö, sålunda Väderösund. Det är också möjligt att det svårtydda namnet "malaegstag", inte långt från "wiraesund", kan ha ett samband med platsen Stav, där en runsten står. Den medeltida seglingsbeskrivningen upptar dels en inre led som gick mellan Österåkers fastland och Ljusteröarna, dels en yttre led, som senare i historisk tid kallas för Husaröleden. Den yttre segelleden gick förbi Möja och Särsö till Husarö och sedan genom sundet vid Östra Lagnö för att gå mot Blidö. Det är fascinerande att namnen i skärgården i dag är desamma som på 1200-talet.

De nyckfulla farvattnen i skärgården har under alla tider berett sjöfarande stort bekymmer. Eftersom skärgårdsborna var de som bäst kände till de säkraste vägarna kom de tidigt att anlitas som lotsar. Från 1500-talets slut möter man i mantalslängderna "styrmän" som "haver sitt hemman fritt" för sina tjänster. Lotsningen var en inkomstbringande bisyssla. År 1568 fick en styrman på Husarö skattebefrielse för att han lotsade Erik XIV:s örlogsskepp. Husarö får officiell status som lotsstation år 1740. Under början av 1800-talet, då segelsjöfartens storhetstid inföll, sysselsattes där ett tiotal lotsar. Vanligen lotsades sträckan Berghamn–Husarö–Furusund. Berghamn, en ö strax utanför Stavsnäs på Värmdö, och Furusund intill Yxlan var lotsstationerna söder och norr om

Husarö. Under slutet av 1800-talet ökade antalet maskindrivna fartyg som gick andra leder genom skärgården. Husarö lotsstation kom att ligga avsides och lades ner år 1912.

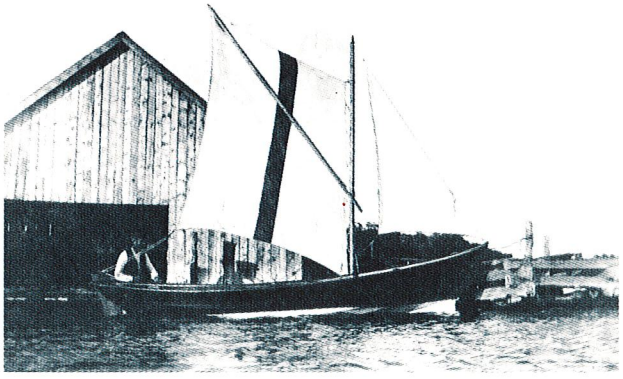
Långhundraleden var en mycket viktig pulsåder som förband den rika Upplandsbygden och staden Uppsala med Östersjön. Leden fick stor betydelse redan under forntiden och trafikerades livligt även under 1800-talet. Den som under medeltiden var herre över Långhundraledens inlopp hade därmed god kontroll över trafiken till det inre av Uppland. Därför uppstod det många stridigheter mellan kyrkan och kronan om Tunaborgen, som låg mycket strategiskt. På grund av landhöjningen grundades vattenleden successivt upp och den blev allt mer svårframkomlig. Under slutet av 1700-talet omtalas en besvärlig fors vid platsen för Åkersbro. Åkers kanal, en nästan fyra kilometer lång sträcka med sluss, byggdes omkring 1825 och breddades och fördjupades åren 1884–86. Ångbåtar med passagerare trafikerade sträckan Stockholm–Brottby under åren 1860–1927. Brottby ligger i nuvarande Vallentuna kommun. Efter ångbåten Nya Åkers Kanal, numera omdöpt till Gurli, följde en ångbåt vid namn Åkers Kanal som i folkmun kallades Tuppen. Den lär ha fått sitt namn efter sina tidiga morgonturer då den väckte alla i området. Åkers kanal renoverades så sent som in på 1920-talet, då pråmar och timmerflottar ännu drogs fram. När bil- och busstrafiken övertog ångbåtarnas transporter förlorade Långhundraleden sin betydelse. I och med att mjölktransporterna från 1927 sköttes av bilar och att en fast bro byggdes 1939 upphörde all ångbåtstrafik i kanalen.

Några äldre större båtvarv från 1700- eller 1800-talet lär det inte ha funnits i kommunen, men båtbyggarkunskapen vad gäller mindre och traditionella båtar har sannolikt funnits och nedärvts sedan forntiden. I dag finns flera marinor och mindre båtvarv som framförallt servar fritidsbåtar. De största ligger vid Svinninge, Österskär och i Tunaviken. På Ingmarsö ligger en båtbyggarskola för bygge av traditionella träbåtar, men under 1970-talet tillverkades plastbåtar på ön.

G P-E

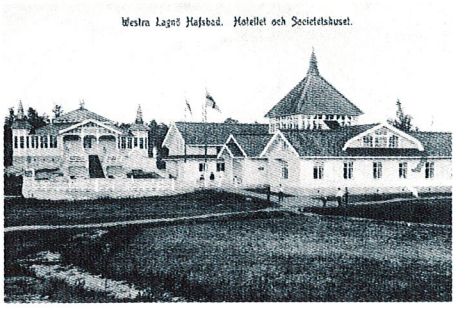
(Vänstra bilden) MÄSTERLOTSEN REINHOLD SUNDSTRÖM PÅ HUSARÖ I SIN LOTSÖKA OMKRING 1915. Foto: Nordiska museet.

(Högra bilden) ÅKERS KANAL VID ÅNGBRYGGERIET, TROLIGEN PÅ 20-TALET. BILDEN ÄR TAGEN FRÅN JÄRNVÄGSBRON. VID BRYGGAN VÄNTADE BÅTARNA PÅ ATT BRON SKULLE ÖPPNAS. Foto:Österåkers hembygdsförening.



ÅNGBÅTSTRAFIKEN OCH SOMMARBEBYGGELSEN

ÅNGBÅTSTRAFIKEN var en direkt förutsättning för sommarbebyggelsen utmed stränderna i skärgården. Fram till och med 1930-talet var ångbåtarna i stort sett det enda färdmedlet. Waxholmsbolaget, som senare kom att dominera ångbåtstrafiken, hade i början konkurrens av bolag som Östanå ångfartygsaktiebolag och Åkers kanalbolag. Billigare biljettpriser och tätare ångbåtsturer bidrog med tiden till att skärgården även blev mer lättillgänglig för en större allmänhet.



VÄSTRA LAGNÖ HAVSBAD FÖRE 1910. Foto: Ljusterö hembygdsförening.

De första hjulångarna, som byggdes under första hälften av 1800-talet, användes framförallt till reguljär trafik men de gjorde även lustturer från Stockholm in i Mälaren och ut på Saltsjösidan. Bland omtyckta resmål omnämns Rydboholm, som vid den tiden bör ha uppfattats som en plats mycket långt ut i skärgården.

Under mitten av 1800-talet började enstaka förmögna familjer bygga sommarvillor utmed stränderna i närheten av Stockholm. Där kunde familjerna tillbringa sommaren medan männen reste till och från sina arbeten i staden. Man ville undkomma det ohälsosamma stadslivet. Vid denna tid byggdes villorna framför allt i Stockholms omedelbara närhet på Djurgården, Lidingö, Sicklaön, intill Skurusundet och på Tegelön. Sjötomternas priser steg kontinuerligt närmast Stockholm och därför kom de billigare tomterna att ligga allt längre ut i skärgården.

Modet att sommarbo i skärgården hade under 1880-talet även spridit sig till de övriga borgerliga kretsarna. Den friska havsluften, de kalla uppfriskande baden och de vida vyerna lockade. De som inte hade råd med ett eget sommarnöje kunde hyra ett sommarhus eller hyra in sig hos skärgårdsbefolkningen. Sommargästerna kunde bo i kammaren om skärgårdsfamiljen trängde ihop sig i köket, men vanligen tog sommargästen över stugan och skärgårdsborna flyttade ut i ett uthus. Många pensionat växte upp på öarna för att ta emot sommargäster. De mest kända var Rastaborg i Linanäs, Västra Lagnö havsbad och Äpplarö. På Österskär fanns pensionaten Västergården och Östergården. I Vaxholm och Furusund uppstod omtyckta stora offentliga anläggningar med restau-

LINANÄS BRYGGA PÅ 20-TALET. Foto: Ljusterö hembygdsförening.

ranger, hotell, varm- och kallbadhus, teatrar och kägelbanor med mera.

De tidigaste sommargästerna hittade till Österåker redan under slutet av 1880-talet, men de var inte många. Det största antalet familjer, omkring tio, bodde och byggde delvis eget vid Svinninge och Svinningeudd, som låg närmast Vaxholm och Stockholm. På den tiden tillhörde tomterna där säkert de billigaste i skärgården. Dit fram men inte längre hade sommarbebyggelsen expanderat vid sekelskiftet. Den första villan byggdes år 1884 av grosshandlare Grönqvist och kallades Olivehäll. Därefter följde fler villor under 1890-talet på tomterna utmed stranden. En statistik som Waxholmsbolaget gjorde visar att enstaka familjer vid sekelskiftet stannade även vid andra bryggor som Tuna gård, Skeppsdal, Nykvarn, Dyvik, Marum, Kårboda och Edö. Förmodligen hyrde de in sig hos skärgårdsborna. Med tiden insåg många markägare att de kunde få extra inkomster genom att sälja obrukbar strandmark. Så skedde också på många håll.

Sommarbebyggelsen utefter stränderna expanderade snabbt fram till 1930-talet. Då hade sommarbebyggelsen förtätats mycket vid Svinninge och Svinningeudd. Nya platser som Linanäs på Ljusterö, Mjölkö och Älgö utanför Margretelund samt på Margretelunds marker och Österskär hade vuxit och blivit stora sommarorter. På nämnda platser bodde mellan 50 och 100 familjer sommartid. Störst antal sommarboende fanns vid Linanäs. I mindre grupper hade sommargästerna under 1930-talet sökt sig till alla öar ända ut till Husarö. Vid Grundvik och Lagnö på Ljusterö, Ingmarsö, Edö och Äpplarö vistades omkring 30 familjer på varje plats. Välbevarade sommarvillor från 1910- och 1920-talen finns framför allt vid Gärdsvik, Siarö, Östra och Västra Lagnö och vid Stensvik på Södra Ljusterö. Sedan 1930-talet har sommarbebyggelsen ytterligare förtätats överallt i skärgården. I takt med den kraftiga avfolkningen under 1950- och 1960-talen har den äldre skärgårdsbebyggelsen tagits i bruk för sommarboendet. **G P-E**