

Dalarövägens historia

Sammandrag av föredrag på årsmötet den 18 mars 2001

Inledningsvis skall påpekas att här behandlas endast kommunikation till lands. Sjövägarna förtjänar ett särskilt kapitel, som passar bra att återkomma till efter sommarens utställning om varvens historia på Dalarö. Det viktiga avsnittet om kartor och vägvisare har här utelämnats. Den intresserade kan kontakta mig.

Gamla vägstumpar

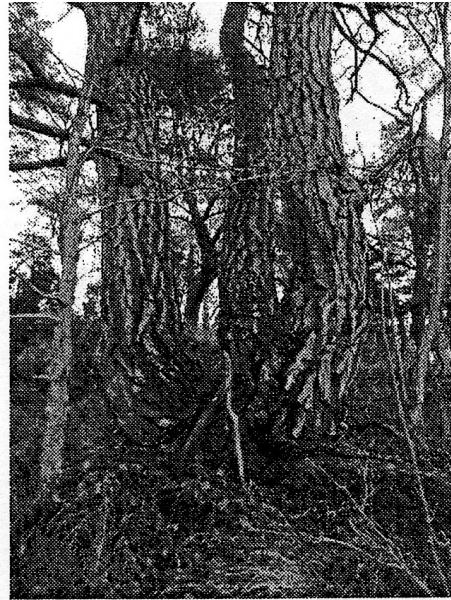
Man kan knappast undgå lägga märke till de äldre små vägstumparna här och var utefter dalarövägens sträckning från Brandbergen till Dalarö. Till och med i Enskede kan man hitta spår efter hur man förr tog sig till Dalarö genom att namnet Dalarövägen finns kvar - kanske en rest från 1600-talet då Dalarö plötsligt förändrades från ett obetydligt fiskesamhälle till rang och värdighet av sjötull för Stockholm. Närmare bestämt år 1636 introducerades en ny tullprocedur för att ta itu med samma problem som tullen arbetar med idag nämligen att hindra smuggling. Det var då också ganska naturligt att Dalarö samtidigt växte i betydelse som lotsplats. Som bekant drogs tullstationen in redan 1928 medan lotsstationen blev kvar ända till 1984. Även om befolkningen på 1600-talet bara omfattade ett 40-tal hushåll lades då grunden till ett samhälle som till att börja med utvecklades mycket långsamt.



Gammal snöplög vid Mörby

Gästgiverier och skjutsväsende

Kommunikationsbehovet i Sverige ökade kraftigt kring sekelskiftet 1600. Kungen och Kyrkan skapade förutsättningarna för att tillgodose legitima behov av myndighetsutövning. Metodiskt anlades



Tar man sig tid att stanna till och promenera ett stycke på resterna av forna tiders vägrest, väcks nyfikenheten hur man förr tog sig till Dalarö.

Här ser du "suftallen" som är lätt att hitta vid Olsholmens vägförgrening.

gästgiverier och skjutsväsendet organiserades centralt med lagstadgad ersättning. Dessförinnan hade det varit en skyldighet för allmogen att gratis stå herremän och befallningshavande till tjänst.

Till fots

Det är väl inte helt lätt att idag föreställa sig den forna tidens resande när det största problemet nu tycks vara att inte överskrida fartgränsen 70 km/tim. Men det är inte mer än drygt hundra år sedan snittfarten under sommarhalvåret för resande i Sverige var 7 (sju) km/tim. Det var också stor skillnad på vinter- och sommarvägar och svårt att reda ut var till exempel vägen till Dalarö gick vintern 1555, när Gustav Vasa införde inrikes passtväng för att hålla koll på undersåtarna. Och grindförbud på allmänna vägar infördes ju inte förrän 1927! Bara kvarn-



skjutsarna till Vitså kvarn hade 14 grindar att öppna och stänga från Österhaninge. Så det var väl inte att undra på att den välkända målningen "Grindslanten" fick sån genomslagskraft. Utvecklingen var ju långsam inte minst beroende på att de flesta gick till fots - endast myndighets-

personer red eller så småningom reste med kärror, vagnar eller diligenser. Men landskaps-
 lagar följdes av rikslagar för vägnätet för att
 tillgodose behov för handel, post och trupp-
 förflyttningar. Central-styrningen innebar ett
 helhetsgrepp med ett system vid anläggandet av
 landsvägar och sockenvägar under sen vasatid.
 Dessa utgjorde under lång tid grunden för vårt
 vägnät.



Milstenar började sättas upp i samband med
 gästgiveriförordningen från 1649. Utgångspunkten
 var Stockholm slott. Bakgrunden var att man på
 något sätt måste kunna kontrollera och bokföra
 skjutspengarna. Milstenarna var också dåtidens
 hastighetsmätare. Vi har utefter Dalarövägen kvar
 alla milstenar utom två på vardera sidan om
 Sandemar som försvunnit. Annars ligger milstenar
 med en fjärdingsvägs mellanrum. En mil var fram
 till slutet av 1800-talet 18.000 alnar dvs 10.689
 meter. En fjärdedel av "gamla" milen blir då 2672
 meter och detta stämmer fint när man tar i
 beaktande att vägen har rätats ut här och var under
 framför allt 1900-talet.

Skatteböroda

Man finner också stenar av enklare slag vid några
 vägstuppar. De är inte uppsatta av
 landshövdingen utan av bonden eller markägaren
 enligt lantmätarens fördelning av den
 väghållningsskyldighet som fanns kvar ända till
 1920-talet. Man kan med viss svårighet utläsa
 väghållarens namn i några fall. Man får heller inte
 glömma bort att vägar och broar underhölls av de
 kringboende bönderna ända till 1891. Så det var

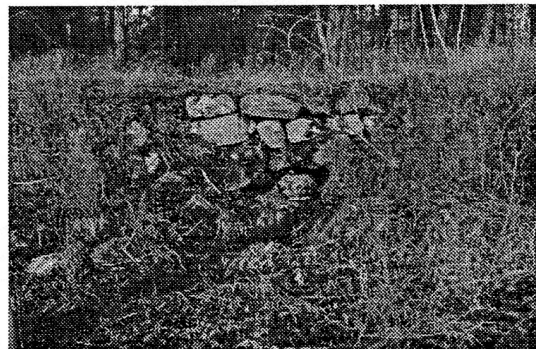


Väghållarstenen vid Skälbrunn

väl inte att undra på att
 skatteböroda blev för
 tung ibland och
 resulterade i
 demonstrationer och
 protestmarscher - då
 som nu!

Tunga transporter

Personligen har jag svårt att tro att dagens
 dalaröväg fanns före 1500-talet. Kanske fanns det
 en stig till Gålö från vägen som gick till Årsta
 eller det "Arestad" där Tyska Orden hade sitt säte
 på 1200-talet med betesmarker på "Gårdö". En
 forntida väg till Dalarö sträckte sig mera troligt
 via Tyresta alternativt Småhamra och Vinåker –
 där torde i varje fall vintervägen gått under lång
 tid. När Carl IX behövde få fram tunga transporter
 till reparationsvarvet på Stora Rotholmen i slutet
 av 1500-talet måste det ske vintertid. Tunga gods-
 transporter var förr omöjliga att klara på sommar-
 halvåret.



*Bron vid
 den gamla
 vägen
 mellan
 Stenkulla
 och
 Vaxnäs*

Gamla kartor och vägvisare finns

Stanna till och titta på de många vackra
 kallmurade flatstensbroarna, försök att tyda
 inskrifterna på väghållningsstenar, hitta
 skeppssättningen vid Tallbacken, njut av en
 svunnen vägkultur och undra över många roliga
 namn. Behöver du hjälp med kartan eller har andra
 frågor slå en pling.

Ulf Axelson, 504 700 20