

## Från kreaturstig till motorväg

### Landsvägar

Under förhistorisk tid och en stor del av medeltiden bestod landsvägarna främst av dåligt röjda rid- och klövjestigar. Dessa var följsamt terränganpassade och gick ofta på grusåsar och längs med vattendrag. De lämpade sig dock inte för större transporter. Tyngre gods kunde därför bara fraktas på slädar under vintern eller transporteras med båtar under sommaren.

Uppsalaåsens långa sträckning genom Håbolandet gav dock goda möjligheter till långsträckta, torra och väldränerade vägar tvärs över hela bygden. Dessa åsvägar kan på vissa ställen än idag urskiljas som rännformiga fördjupningar i marken, så kallade hålvägar. Ett tydligt hålvägsystem finns vid Draget i Kalmars socken, där den längsta bevarade hålvägen är 150 m lång. Det finns även hålvägar i Skoklosters socken, exempelvis söder om Sanda där hålvägarna markerar en bit av den runstenskantade huvudväg som under järnåldern knöt samman bebyggelsen inom området. Generellt kan antas att dagens vägsystem till stor del är uppbyggt av vägsträckningar från forntid och medeltid.

Anläggandet av åsvägar krävde inte mycket mer än röjning, medan framkomligheten över sankområden var beroende av anlagda broar och vägbankar. Enkla träbroar, så kallade kavelbroar, som var uppbyggda av trästockar och ris var vanliga liksom vägbänor som var uppbyggda av jord och sten. Mansången i Kalmars socken var kring 1000-talet sank och svårframkomlig. Under 1600-talet omtalas här lämningar efter en 360 m lång vägbank som sträckte sig i östvästlig riktning över dåtidens sumpområden nedanför Våppeby. Längs vägbanken var flera runstenar resta. På en av dessa runstenar – som numera är försvunnen – omtalades att ett par personer gjorde ”Mansenki bro breda”. Ytterligare en runstensbro har funnits vid Ekilla i Yttergrans socken. Runstenskantade broanläggningar tillkom i övergången mellan vikingatiden och medeltiden, en tidsperiod då landsvägarna fick ökad betydelse. Den allt starkare centralmakten och den nyetablerade kyrkan hade båda stort intresse av ett väl fungerande vägnät. Kyrkans aktiva roll vid väg- och brobyggande blev av stor betydelse för vägväsendets utveckling.

I Upplandslagen från 1296 stadgades bönders och häraders skyldighet att underhålla de allmänna vägarna och broarna. De vägar som skulle underhållas var framför allt de som förband byarna, kyrkan och tingsplatsen med varandra. Först under stormaktstiden på 1600-talet började kronan i större utsträckning att organisera och utveckla vägväsendet. Vägsystemet byggdes ut och förbättrades. Den för bönderna krävande skjutsplikten och skötseln av vägarna organiserades efter mer rättvisa system. Vägunderhållet delades upp mellan bönderna och sträckorna märktes med speciella väghållningsstenar. Väg- och brounderhåll avsynades av länsman två gånger per år. På grund av senare vägomläggningar och vägbreddningar är de flesta väghållningsstenar numera borta. Bevarade stenar finns i Häggeby, Nederhassla och i Storkumla – de är dock samtliga flyttade från sina ursprungliga placeringar.



Väghållningsten med inskriptionen "Häggebylund 1870".



*Enköpingsvägen har i stort sett haft samma sträckning under de senaste 300 åren.*

Av äldre vägar kan bland andra Enköpingsvägen, väg 263/545, nämnas. Den har i huvuddrag haft samma sträckning i mer än 300 år. Vid 1600-talets mitt sträckte sig vägen från Kalmarsand längs åskränet till Grans gård och därifrån utmed åsens västra sida till Varpsund. Varpsund var en viktig trafikknutpunkt med flera sammanstrålande lands- och vattenfarleder. En äldre sträckning vek dock av vid Kumla för att via Bälsund och Hjälstavikens norra strand fortsätta mot Enköping. Bevarade äldre vägsträckor kan idag följas på den smala landremsan mellan Kalmarviken och Lilla Ullfjärden. På grund av svåra terrängförhållanden har området utgjort en besvärlig vägpassage och vid de så kallade Hälledagshällarna nära Kalmarsand var det inte ovanligt att häst ekipagen välte. Flera vägomläggningar har därför gjorts inom området och den nuvarande sträckningen mot Bålsta tillkom 1844.

Det övriga vägnätet som genomkorsar Håbo överensstämmer ännu till stora delar med de gamla bygde- och sockenvägarnas sträckningar. Ett exempel på ett äldre vägsystem utgör de båda vägarna som går mot Krägga, dels från Gamla Bålsta, dels från Ekill. Av hög ålder är delar av den vägsträcka som sträcker sig från Varpsund via Höggeby socken till Skohalvöns centrala delar. Däremot har det gamla sockenvägnätet i Kalmar genomgått stora förändringar på grund av områdets utbyggnad. En äldre vägsträcka kan dock följas från Låddersta och utmed Ekolsundsvikens stränder.

År 1891, då en ny väglag tillkom, ersattes den gamla väghållningsorganisationen från 1600-talet av häradsvis inrättade väghållningsdistrikt. I Håbo upprättades Håbo härads vägdistrikt. Vägdistriktet svarade främst för nybyggnadsföretag och medel till dessa erhöles genom så kallade vägkassor, vilka delvis utgjordes av statsbidrag. Grusning och annat vägunderhåll fick bönderna svara för fram till 1920-talet. Vid denna tid hade motortrafiken ökat så pass att böndernas åtgärden inte längre räckte till för att hålla de större vägarna i skick. År 1923 inrättades därför ett rationellare väghållningssystem och flera berörda distrikt slog sig samman i en större vägförvaltning. En vägmästare anställdes och moderna underhållsmetoder såsom hyvling, sladdning och grusning utfördes därefter maskinellt. I Bålsta lät den nybildade vägförvaltningen uppföra garage och verkstadslokaler. Först 1944 avvecklades helt den lokala skötseln av riks- och länsvägar när föregångaren till dagens Trafikverket, Kongliga styrelsen för allmänna väg- och wattenbyggnader, tog över ansvaret.

Bilismens snabba utveckling från efterkrigstiden fram till idag har medfört allt högre krav på vägnätets standard. Gamla vägar breddas och rätas och nya vägar anläggs för att öka framkomligheten i landskapet. Dagens vägbyggen medför ofta stora ingrepp i kulturlandskapet, då man inte längre av tekniska skäl är bunden till naturliga stråk i terrängen. Den nya sträckningen av E18 bryter exempelvis med den urgamla traditionen att färdas genom Håbobygden längs Uppsalaåsen.



*Trafiken över Varpsund sköttes länge med hjälp av färjor. Dagens bro byggdes på 1980-talet.*

## Broar

De omgivande Mälarfjärdarna har naturligt nog medfört både färjehållning och brobyggen. Redan i de medeltida landskapslagarna stadgades böndernas skyldighet att svara för broarnas underhåll. Från medeltiden fram till 1700-talet var träbroar vanligast. I virkesbesparande syfte började stenbroar anläggas under 1700-talet.

Sedan urminnes tider har vägfarande passerat över Varpsund och Ekolsund. Från första början har platserna varit vadställen, därefter har det funnits färjeförbindelser och slutligen har broar anlagts. Under 1700-talet fanns en kronoägd bro med brovaktarbostad vid Ekolsund. Kronan arrenderade ut bron och bropeng fick erläggas vid överfarten. Genom 1891 års väglag överläts bron på de väghållningsskyldiga. Den nuvarande enspanniga bron uppfördes 1919 med en vägbredd om fem meter. Den allmer livliga trafiken medförde en breddning av bron 1935.

Trafiken över Varpsund sköttes under lång tid med färjeförbindelser. År 1756 väcktes ett förslag om brobygge vid Varpsund. Färjehållningen innebar ett stort slöseri med dåtidens ganska ringa skogstillgångar, då en ny färja behövde byggas var tredje år med hjälp av 60–70 timmerstockar. Även stora mängder trossar av björkvidjor förbrukades kontinuerligt. Häradet som ansvarade för färjehållningen betalade dessutom så kallad färjemåla – en fjärding spannmål för varje mantal – till färjekarlen. Trots fördelarna med en broförbindelse uppkom en segsliten opposition mot brobygget varför bron stod färdig först omkring 1810. Den nuvarande bron över Varpsund invigdes i början av 1980-talet.

## Gästgiverier och krogar

Redan under medeltiden gjordes upprepade försök av myndigheterna att upprätta allmänna gästgiverier och ett fungerande skjutsväsende för de som reste längs landsvägarna. Mer eller mindre verkningslösa regleringar försökte sätta stopp för våldgästning hos bönderna som dessutom var ålagda skjutsplikt. En radikal förändring kom till stånd först 1649. Då kom den viktiga "Krogare- och Gästgifware Ordningh" som stadgade att gästgivaregårdar skulle inrättas och att bönderna skulle befrias från skjutsplikten. För de resandes bekvämlighet skulle gästgiverier med möjlighet till kost och logi inrättas med högst två mils avstånd från varandra längs de större landsvägarna. Då även skjutsväsendet knöts till gästgivaregårdarna blev en av deras viktigaste uppgifter att svara för transporten av de resande. Vid varje skjutshåll skulle det finnas möjlighet till byte av häst för vidare färd. Den resande betalade efter en given taxa och hästarna tillhandahölls av gästgivaren eller av ett skjutslag som bestod av bönder. Gästgivaregårdar tillkom i byarna genom att ett eller flera hemman anslogs som gästgiverihemman med rätt att driva rörelse. Ofta var gästgiverierna förlagda till en och samma gård under lång tid. Verksamheten drevs under överinseende av landshövdingarna. Skjutsväsendets betydelse avtog på 1870-talet då järnvägen övertog alltmer av persontrafiken. Samtidigt var det vanligt att gästgivaregårdarna flyttades till de nya stations-samhällena.

Redan tidigt inrättades det gästgiverier utmed huvudvägen genom Håbo. I en gästgiveriförteckning från 1651 omtalas gästgivaregårdar i Bålsta och Jädra. I början av 1700-talet



Grans krog i en karta från 1699.



Bålsta gästgivaregård byggdes på 1850-talet. Stenen till vänster är en minnessten över Livregementets exercisplats.



*I 200 år drevs en sjökrog vid Stavsund i Skoklosters socken.*

flyttades gästgiveriet i Bålsta till Grans gård i Yttergrans by. Från Grans gästgivaregård utgick skjutlinjer till Tibble i Håtuna socken, Litslena i Litslena socken och Tunalund i Hjärsta socken. Gästgivaregårdens roll som centralpunkt i bygden medförde att tingsställe och exercisplats förlades i närheten av gästgiveriet. Därmed kunde man på ett enkelt sätt lösa inkvarteringsfrågan för häradsrätten och de militära befälen. Från 1736 var Grans gästgivaregård tingsställe för Håbo härad. En exercisplats för Livregementets dragoner har också legat intill gästgivaregården. Den tvåvånga före detta gästgiveribygnaden som ännu är bevarad vid Grans gård härrör troligen i sina äldsta delar från 1700-talet. År 1858 flyttades gästgiverirörelsen och tingsplatsen från Gran tillbaka till Bålsta där både gästgivaregård och tingshus hade uppförts. De båda byggnaderna som stod parallellt intill varandra, var likartat utformade med röda panelfasader och höga fönster. År 1903 upphörde Bålsta som tingsställe. Gästgiverirörelsen förde däremot en blomstrande tillvaro efter järnvägens tillkomst och verksamheten lades inte ned förrän på 1950-talet. Sedan 1966 är båda byggnaderna rivna och idag återstår endast den lilla arrestlokalen som står intill vägen. Fram till 1908 hade Sigtuna skvadron av Livregementet sin exercisplats vid Bålsta gästgivaregård. En minnessten är rest på platsen intill järnvägen.

Förutom gästgivaregårdarna har det funnits ett flertal krogar som varit rast- och matställen för de resande. Att bedriva krogrörelse var ofta lönsamt, då även brännvinsförsäljning ingick i hanteringen, men för att bli krögare fordrades tillstånd. Genom det omfattande superiet var landshövdingarna restriktiva med utskänkningstillstånden. Många av de krogar som fanns i Håboområdet var knutna till herrgårdarna, på vars ägor krogarna anlades i gynnsamma lägen utmed landsvägar och sjövägar. Vissa av krogarna var utpräglade sjökrogar. De gick väldigt bra fram till 1800-talets mitt då den alltmer utvecklade ångbåtstrafiken – som hade servering ombord – gjorde sjökrogarna överflödiga.

Ett mycket gynnsamt läge hade Wij krog som låg i svackan strax väster om Varpsund. På platsen sammanstrålade flera landsvägar och en viktig vattenfarled. Krogen finns utmärkt på kartor från 1700-talet, men är förmodligen betydligt äldre. På Skohalvön har det funnits flera krogar. Under 1600-talets senare del etablerades en krogrörelse intill Skoklosters slott. Samtida var också sjökrogen Stavsund, som anlades på ett säteritorp som hörde till Skoklosters slott.

## Från kreaturstig till motorväg

Krogen var belägen på Skohalvöns nordvästra udde vid inloppet till Skofjärden. Troligen var krogrörelsen här mycket betydande även under vinterhalvåret, eftersom en viktig vinterväg passerade förbi Stavsund. Verksamheten lades ned under 1800-talet, men den stora krogbyggnaden är ännu bevarad. Vid Sandvik intill Ekolsundsviken har ytterligare en sjökrog funnits. Byggnaden som är en parstuga finns kvar intill stranden. Ännu på 1860-talet fanns den så kallade Loppkrogen, tidigare även kallad Sotkrogen, intill landsvägen strax nordväst om Dyarna. Intill krogen fanns även en marknadsplats där bland annat kreaturshandel bedrevs.

## Milstolpar

1649 års gästgiveriförordning stadgade att varje helmil från närmaste skjutshåll skulle markeras, bland annat för att underlätta kontrollen av skjutstaxorna. Ansvaret för milstolparnas uppsättande ålades landshövdingarna. I Håbo härad utfördes vägmätningar 1697 och de milstolpar som då sattes upp var gjorda i trä, troligen ek. På 1730-talet förbättrades avståndsmätningen genom att milstolpar sattes upp även vid varje halv- och fjärdedels mil. Under 1700-talet omtalades hur bristfällig vägmätningen i Håbo härad var trots stadgar och förordningar. Milstolpar fanns egentligen bara längs den stora huvudvägen och stolparna var ”merendels förlorade” eller omkullfallna. Eftersom de ursprungliga trästolparna höll dåligt, tillverkades milstolpar i sten och gjutjärn under 1700- och 1800-talen.

Längs den gamla huvudvägen genom Håbo finns idag endast ett fåtal milstolpar bevarade – en vid Övergrans kyrka, en vid Ekillas bro och en vid Kalmarsand. Samtliga är av gjutjärn och härrör från landshövding Robert von Kraemers ämbetsperiod omkring 1850. De massproducerade stolparna som tillverkades vid Hällefors bruk är märkta med en kunglig krona, miltalet från närmaste skjutshåll, årtalet för uppsättandet och landshövdingens initialer.



*Milstolpe vid Övergrans kyrka.*

## Vattenvägar

I Håbobygden – som i det närmaste är helt kringgårdad av Mälarens vikar och fjärder – har sjökommunikationerna genom tiderna varit av mycket stor betydelse. Mälarens sjösystem med dess havsförbindelser har spelat en avgörande roll för både när- och fjärrkommunikationer.

Mälarens vidsträckta vatten har naturligt nog omfattat flera viktiga vattenvägar. Många av dem blev betydande redan under yngre järnåldern då Uppsalaområdet utvecklats till ett viktigt centrum för ett fastare organiserat rike. Några av de viktigaste segellederna passerade genom Håbobygden. En av dem sträckte sig från Ekoln, genom Skofjärden och vidare förbi Sigtuna till Stockholm. Den här östliga sjövägen är den enda som fortfarande är farbar i hela sin sträckning. Den så kallade Kalmarleden, som var starkt trafikerad under forntiden och medeltiden, skär genom hela Håboområdet. Från Ekoln leder den genom Gorran, Oxen, Stora och Lilla Ullfjärden mot Kalmarviken. Redan vid början av järnåldern bildades dock ett näs mellan Lilla Ullfjärden



*Farleden från Ekoln via Skofjärden till Sigtuna och vidare till Stockholm är den enda av de förhistoriska vattenlederna som fortfarande är farbar i hela sin sträckning.*

och Kalmarviken, men trots att denna landremsa uppkom, upprätthölls sjötrafiken längs farleden åtminstone under 1500-talet. På Olaus Magnus sjökarta från 1539 markeras sjöleden som farbar trots landhindret. Anledningen var helt enkelt att båtarna drogs över landområdet. Området mellan Kalmarviken och Ullfjärden kallas än idag för *Draget* och ända fram till 1920-talet lär det på platsen ha funnits spår efter en dragränna som anlagts för att underlätta förflyttningen av båtar över näset. Under 1600-talet lär kalmarborna ha kallats Kalmarbo kånkare, vilket antagligen syftade på att de hjälpte till vid dragrännan genom att antingen dra båtar eller att bära last.

Ytterligare en mycket gammal vattenväg som har gått från Ekoln i norr till Ekolsund i söder har även den passerat genom Gorran och Oxen mot Biskops-Arnö. Därifrån tog leden av i västlig riktning, mot Bälsunda, längs en dåtida å fram till Hjälstaviken för att utmynna i Ekolsundsviken. Under medeltiden var ärkebiskopens borganläggning på Biskops-Arnö en mycket viktig bevakningspunkt, strategiskt placerad mitt i den betydande vattenfarleden.

Under 1800-talet blomstrade sjötrafiken upp då ångbåtarna började trafikera Mälaren. Den första reguljära ångbåtlinjen öppnades 1818 mellan Stockholm och Uppsala. Flera ångbåtsbolag bildades och snart genomkorsades Mälaren av ett stort antal linjer i olika riktningar. Ångbåtstrafikens snabba utveckling kom att bli oerhört viktig framför allt för landsbygdsbefolkningen längs Mälarens stränder. Genom Mälarbåtarna knöts nämligen storstad och landsbygd samman som aldrig förr. Den kombinerade person- och godstrafiken hade många fördelar. Bättre möjligheter skapades för landsbygdsborna att färdas längre sträckor till överkomliga priser samtidigt som deras produkter på ett praktiskt sätt kunde transporteras för försäljning till Stockholms torg-



*Hjälstaviken var tidigare en viktig del av vattenfarleden mellan Ekoln och Mälaren.*

platser. Efter 1800-talets mitt skedde även tyngre transporter med ångfartygen. Från Håboområdet fraktades spannmål till Stockholms storkvarnar och likaså skeppades tegelprodukter till den omfattande byggnadsverksamheten i storstaden.

Ångbåtstrafiken medförde också att ett stort antal bryggor och lastplatser anlades längs med stränderna. I allmänhet uppfördes de på de stora gårdarnas ägor som ofta sträckte sig ända ner till vattnet. Ångbåtsbryggor har bland annat funnits vid Kalmarsand, Bistaborg, Kalmarnäs, Krägga, Katrinedal, Överhassla och Skokloster. Som exempel kan nämnas att en ångbåtstur från Kalmarsand till Munkbron i Stockholm tog ca tre timmar. Under 1800-talets slut började de snabbare järnvägskommunikationerna att konkurrera ut ångbåtstrafiken, som trots allt kom att vara ett viktigt transportmedel fram till 1940-talets början.

Den uråldriga traditionen med sjötransporter till och från Håbobygden upprätthålls än idag. På 1960-talet anlades en djuphamn i Kalmarviken för att möjliggöra råvarutransporter till Gyp-roc's gipsskivefabrik, som då etablerat sin verksamhet i Håbo.

## Järnvägen

Under 1800-talets andra hälft tillkom järnvägsförbindelserna i Sverige. Det nya och moderna kommunikationsmedlet var snabbt och bekvämt både för person- och godstrafik. Landsvägs- och ångbåtstrafiken fick en nedgångsperiod då den allmänna trafikströmmen till stora delar övergick till tågen.

Enligt ett riksdagsbeslut 1853 skulle de viktigaste järnvägsträckorna, de så kallade stambanorna, byggas och drivas av staten. Många och livliga diskussioner fördes bland annat om den västra stambanans sträckning. Ursprungligen var det tänkt att den skulle gå norr om Mälaren, via Örebro och Västerås, men efter bittra strider fick den sin nuvarande sträckning söder om Mälaren.





*Bålsta järnvägsstation invigdes 1876.*

Därmed kom inte Håbotrakten att beröras av något statligt järnvägsbygge. På 1870-talet fick i stället ett enskilt bolag, Stockholm-Westerås-Bergslagens järnvägsaktiebolag, koncession på byggnadet av en järnvägslinje över norra Mälardalen från Stockholm mot Bergslagen. Möjligheten till goda transporter året om av Bergslagens malm var en av de drivande faktorerna för järnvägens anläggande. Västerås stad var också en viktig intressent.

Järnvägens färdigställande var förenat med en hel del problem, bland annat ekonomiska, men 1876 kunde järnvägen öppnas för trafik. Järnvägen med dess hållplatser i Bålsta, Nyckelby och Krägga blev av avgörande betydelse för Håboområdets kommunikations- och bebyggelsestruktur. Bansträckningen genom Håbo följde inte det gamla trafikstråket längs Uppsalaåsen, i stället lokaliserades järnvägen i rak nordvästlig riktning genom de södra socknarna i nuvarande Håbo kommun. Person- och godstrafiken mot Enköping och framför allt mot Stockholm fick en stor betydelse då res- och transporttiderna förkortades med flera timmar i jämförelse med ångbåtsresorna. Därför fraktades i allt större utsträckning tegel och jordbruksprodukter, främst spannmål, med järnvägen från Håbobygden. Längs järnvägslinjen växte en helt ny typ av bebyggelse upp. Stationshus, banvaktarstugor, godsmagasin och tjänstemannabostäder byggdes i järnvägsspårens omedelbara närhet. Husen som utformades efter centrala typritningar fick ett likartat utseende utefter bansträckningen. Stationen innebar också att en ny tätort uppkom, se *Bålsta – från stationssamhälle till tätort*.

År 1945 införlivades Stockholm-Westerås-Bergslagens järnvägsaktiebolag med Statens järnvägar. Ett par år senare elektrifierades järnvägen och i samband med det öppnades en ny hållplats i Kalmarsand. Den ökande landsvägstrafiken under 1950- och 1960-talen medförde en minskning av persontrafiken på tågen och 1962 drogs hållplatserna in. Tio år senare lades även godstrafiken ned. Bålsta centralort fortsatte dock att expandera kraftigt och under 1990-talet beslutades att pendeltågslinjen mellan Nynäshamn och Kungsängen skulle förlängas till Bålsta. År 2001 öppnades den nya tågstationen, som idag tjänar både som lokal- och fjärrtågsstation.



*När Håggeby var en egen landskommun användes ett rum i småskolan som kommunalrum.*