

Landsvägarna voro i Sverige under medeltiden af underordnad betydelse i jämförelse med sjölederna. I allmänhet voro de ej farbara för hjuldon, utan endast ridvägar, och så torde äfven hafva varit fallet i Stockholms närhet.

Från staden ledde i äldre tider väsentligen blott trenne hufvudvägar till landets öfriga delar. Den norra vägen gick väster om Brunkebergsåsen och delade sig snart i tvenne, den ena åt Uppsala, den andra åt Almarestäk, där en färja fanns och hvarifrån man fortsatte till Enköping och Västerås. Då Klara kloster anlades år 1286, befallde konung Magnus Ladulås, på det att klostrets ägor ej skulle lida men, att den gamla vägen skulle läggas öfver åsen, hvarmed väl får förstås att vägen, som förr gått närmare sjöstranden åt Karlbergshället, nu fick sin nya riktning uppför den nuvarande Kungsbacken och utefter Norrtullsgatans sträckning. Den andra hufvudvägen norr ut, Roslagsvägen, gick fordom ej såsom nu ut vid Roslagstull, utan vid gamla Ladugårdsgrinden invid Humlegården. Härifrån ledde vägen förbi Uggleviken och sammanföll först ett stycke bortom Kräftriket med den nuvarande vägen till Stocksund, där också torde ha funnits en färja. Först på 1690-talet anlades vägen förbi Ingemarshof genom Roslagstull. Söder ut ledde egentligen blott en väg, nämligen öfver det smala näset vid Skanstull, hvilken väg ett stycke längre bort delade sig, dels åt Dalarö, dels åt Södertelje. Beskaffenheten af äldre tiders landsvägar får en bjärt belysning genom ett bref af Karl IX af den 28 april 1604, som förmäler, att vägen till Telje, alltså hufvudkommunikationsleden mellan hufvudstaden och landets sydliga delar, då var så förfallen, att man icke vidare kunde där framkomma med vagn, hvarför bönderna i Stockholm omgifvande socknar, ända bort på Svartsjölandet och Lidingön, anbefalldes att hjälpa till att få vägen väl pyntad och på nytt uppräjd både med broar och annat.

När en så viktig stråkväg kunnat ge anledning till dylika klagomål, så kan man taga för gifvet, att de mindre vägarna i Stockholmstrakten väl närmast voro att likna vid vanliga gångstigar. I äldre tider funnos icke heller några broar i stadens omgifningar. Tidigast torde Djurgården ha blifvit förbunden genom bro med Ladugårdslandet vid nuvarande laboratorium; under 1600-talet omtalas också en bro öfver Uggleviken; i öfrigt hjälpte man sig med färjor. En sådan fanns vid Ropsten, där man ropade på båt från Lidingön; en annan inrättades 1661 öfver Hornsund, samtidigt med att väg upptogs till Fittja. Några år senare anlades här en bro, hvar efter vägen genom Hornstull blef hufvudleden till de södra orterna.

Då vintern stängde sjötrafiken, blefvo vintervägarna på vattendragens is de viktigaste kommunikationslederna. Norr ut begagnades en sådan väg öfver Klarasjö mellan Blekholmen och Klaralandet, där namnet Vintervägen på den korta gata, som leder från Gamla Kungsholmsbrogatan till Norra bangården, ännu bär vittne om vägens forna sträckning. En annan vinter-

väg gick öfver Träskets is till södra ändan af Brunnsviken och vidare öfver denna sjö till Järfva, och de västra skärgårdstrakterna hade sin vinterväg från Vintertullen vid Hammarbysjö öfver denna sjö, Järlasjön, Dufnäs och vidare öfver Värmdön.

Vägen till Drottningholm gick förr öfver Karlberg och Bällstabro till Tyska botten och därifrån på färja öfver till Lofön. Den nuvarande vägen öfver Kungsholmen, med de för Stockholms omgifningar karakteristiska flottbroarna — Tranebergsbro, Nockebybro och Drottningholmsbron — påbörjades 1786 och fullbordades påföljande år, så att »kungl. maj:t och den



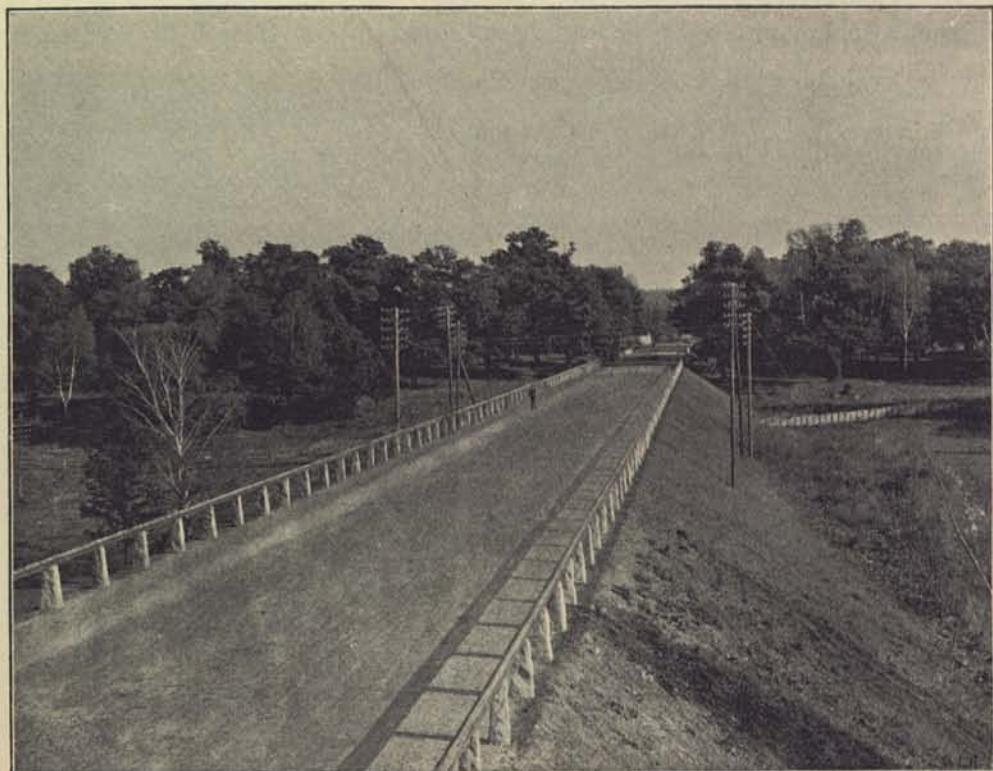
167. Tranebergsbro.

kungliga familjen kunde där med all bekvämlighet första gången färdas den 19 augusti 1787». På 1830-talet sattes Lofön genom en flottbro öfver Lullehofs sund i förbindelse med Svartsjölandet, och redan 1827 byggdes bro mellan Lofön och Ekerön vid Tappström, hvadan man nu kan från Stockholm färdas landvägen till de nämnda stora Mälareöarnas längst bort belägna delar.

Af öarna åt saltsjösidan är Lidingön sedan år 1802 förbunden med fastlandet genom Lidingöbro, den längsta flottbro i Sverige, hvilken 1883 förlades till sin nuvarande plats (se D. 2 s. 315); flottbron öfver Skurusund till Värmdön fullbordades 1832, och genom broar öfver Kolström och Strömma kanal förbindes nämnda ö vidare med Ingarö- och Fågelbrolanden.

Till Vaxön, på hvilken staden Vaxholm är belägen, kan man ännu ej komma annat än sjöledes.

I detta århundrade hafva vägarna i Stockholms närhet högst väsentligt utvidgats och förbättrats, bl. a. genom sänkning af de lifsfarliga backarna, bland hvilka den vid Nyboda, bredvid hvilken järnvägstunneln nu är framdragen, var särskildt ryktbar. Det mest betydande vägarbete, som på senare åren blifvit utfördt i stadens omgifningar, är Sturevägen, som, på bekostnad af Stockholms stad, byggdes åren 1891—93 för en summa af något mer



C. J. G. fot.

168. Sturevägen.

än 97,000 kr. Denna väg, som i Sturegatans förlängning förbinder Valhallavägen med Värtahamnen, anlades väsentligen för att bereda en lätt kommunikation med denna senare anläggning samt för förande af hufvudgasledningen från det nya Värtagasverket till staden. Den breda makadamiserade körbanan utgör också en omtyckt promenadväg för ryttare och velocipedister.

Före järnvägarnas tillkomst utgjorde skjutsen på landsvägarna en viktig inkomstkälla för befolkningen, ehuru det samtidigt öfverljudt klagades öfver, att de sålunda förvärfvade penningarna till stor del förlösades på krogar och gästgifvargårdar, under det att jordbruket för skjutsens skull försumrades. Om skjutstrafikens forna omfattning kan man göra sig ett begrepp

däraf, att ensamt vid de tre gästgifvargårdarna Fittja, Pilkrog och Kumla söder om Stockholm i medeltal under åren 1828—32 utgingo 25,650 skjuts-hästar om året, under det att i hela Stockholms län åren 1891—95 icke utgingo mer än 6,953 skjutshästar årligen.

De viktigaste farlederna i Stockholms skärgård och Mälaren äro redan här förut omtalade. Från söder inkommer man i Stockholmsskären vid Landsort och Hufvudskär, det östra inloppet är vid Sandhamn, de norra vid Söderarm och Arholma. På alla dessa ställen och en del andra platser i skärgården finnas lotsstationer. En rad af fyrar leder seglaren till inloppen eller varnar honom för de yttersta landgrunden. Af fyrarna är Landsorts den äldsta på svenska östersjökusten; den byggdes 1669 af trä; det ännu begagnade stentornet, på hvilket fordom fyrades med öppen koleld, härstammar från 1672. Korsö fyr utanför Sandhamn, som är närmast den äldsta (omkr. 1750), är släckt sedan 1882. Längst ut i Ålands haf ligger Svenska Björns fyrskepp. I de inre segellederna och äfven i Mälaren hafva på de sista årtiondena anlagts en mängd smärre ledfyrar, hvilka brinna dag och natt utan särskild bevakning. I öfrigt äro öfverallt till sjöfarande ledning uppsatta båkar, kummel och stångmärken på klippor och skär; undervattensgrunden äro utmärkta med otaliga »prickar» och här och hvar med »remmare» eller »bojar».

Utom de på sådant sätt utmärkta farlederna finnas en del s. k. militärleder, betecknade genom märken, hvilkas betydelse är känd endast för flottans folk, och som äro utsatta på de s. k. hemliga sjökorten. Dessa leder, jämte en del minpositioner och minlinier, tillhöra försvarsanstalterna i Stockholms skärgård, med hvilka vi här i öfrigt icke kunna sysselsätta oss. Därför skulle fordras ett särskildt kapital och sakkunnig författare. Vi inskränka oss därför till att omnämna, att inloppet vid Vaxholm befestades redan af Gustaf Vasa 1549. Den snart 350-åriga fästningens murar hafva dock aldrig träffats af någon fiendes kula, och detta är naturligtvis lika litet fallet med det vid Oxdjupet belägna, efter konung Fredrik I uppkallade Fredriksborg, hvars fordom ansenliga fästningstorn nu är delvis nedbrutet och täckt af ett spåntak, från hvars lanternin man har en härlig utsikt öfver Trälhafvet och Solöfjärden samt omgifvande öar. Ett kraftigare försvarsverk har Stockholm i det på Rindön belägna moderna Oscar-Fredriksborg med sina pansarväggar, jordvallar och i klippan utsprängda batterier. Till öfvergifna befästningar höra, utom Fredriksborg, den pittoreska Dalarö skans samt jordskansen vid Södra Stäket. Trakten kring den sistnämnda platsen torde vara en af hufvudstadens i försvarshänseende särbaraste punkter, och närmare än här har den sedan medeltidens slut aldrig sett fienden, ehuru, såsom bekant, det ryska anfallet slutades genom nederlaget den 13 augusti 1719. Behovvet af att vid Stäket anlägga befästningar har alltid framhållits, då förslag tid efter annan varit å bane att öppna ett nytt

inlopp för större fartyg vid Bo eller Moranedet, och har i sin mån bidragit till att frågan härom ännu är olöst.

\* \* \*

Den trakt, hvars natur och inbyggare vi här i flyktiga drag sökt skildra, får under den korta nordiska sommaren en väsentligt annan karakter än under öfriga årstider. Den ruskiga hösten, den kalla vintern och den kyliga, ombytliga våren tvinga i vårt klimat stadsbon att, mer än som med hälsa och välbefinnande är förenligt, hålla sig inom hus. Efter detta inne-  
lif, hvori först på senare åren en uppfriskande vintersport mera allmänt

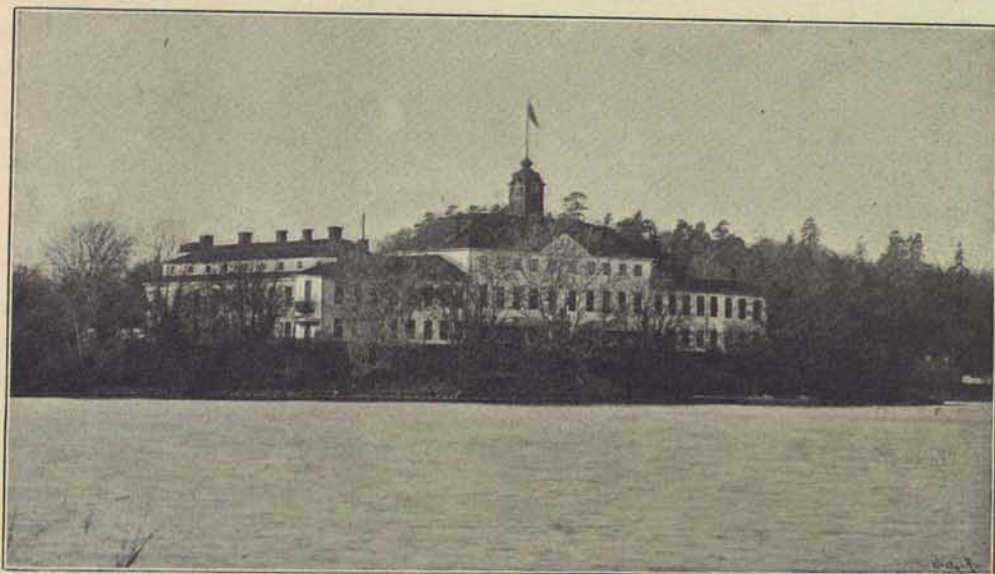


169. Drottningholms slott från parksidan.

medfört en hälsosam omväxling, ses därför mången kind, särskildt hos det uppväxande släktet, hafva antagit en blekare färg, och arbetskraft och lefnadsmod hos så väl gamla som unga behöfva stärkas och förnyas, innan hösten åter gör sitt inträde.

Då i de första junidagarna värmen stadgat sig, då löfsprickningen fullbordats och solen står högt på himmelen, gripes därför stadsbon af en oemotståndlig längtan att utbyta de instängda rummen, de kvafva affärs- och ämbetslokalerna, de dammiga gatorna mot ett uppfriskande utelif i den fria naturen. Detta för alla storstäders inbyggare, äfven i blidare luftstreck, gemensamma behof kan Stockholmsbon, tack vare den egendomliga naturbeskaffenheten i stadens omgifningar, kanske mer än någon annan tillfredsställa. Invånarne i utlandets större städer, kring hvilka hvarje fotsbredd

jord är upptagen af odlingar eller tagen i anspråk för industriella anläggningar, måste antingen för dyra penningar köpa sig nöjet och behaget af en landtvistelse på nära håll, eller ock, hvad som torde vara vanligare, resa långa vägar för att bli i tillfälle att stärka hälsa och krafter vid brunns- eller badorter. I Stockholmstrakten ställer sig saken vida lättare och billigare. Öfverallt på Mälarens och Saltsjöns stränder finnas platser, som svårigen kunna få någon annan användning än till sommarbostäder, och af dem begagna sig stadsborna år från år i allt större utsträckning. Uthyrning af sommarnöjen och sommargästernas förseende med förnödenheter af hvarje-handa slag har därför på senare tider blifvit en viktig förvärfskälla för befolkningen omkring Stockholm.



J. Cederquist fot.

170. Ulriksdals slott.

I äldre tider var nog landtvistelsens behag mera uteslutande förbehållet rikets stormän och ädlingar. Utom sina mer eller mindre prunkande palats i staden ägde de i allmänhet gods och gårdar flerstädes i landet, och de bodde nog lika mycket på det ena som på det andra stället. Redan för lång tid tillbaka började emellertid förmögnare personer i staden att i utkanterna anlägga s. k. malmgårdar, hvilka stundom, äfven de, kunde vara palats, men i allmänhet voro mera anspråkslösa trähus, omgifna af trädgårdar. Endast afsedda för sommarvistelse voro de dock icke; åtminstone var så ej fallet med de »malmgårdar», som funnits kvar ända till våra dagar, men som nu samtliga försvunnit för att gifva plats åt nya gator och kvarter. Mera tillfälliga uppehållsorter voro däremot de s. k. fåfångorna, trädgårdar med lusthus, anlagda på toppen af bergshöjder i stadens utkanter. Sådana voro Westmans fåfånga vid Sabbatsberg, där sjukhuset nu ligger, Titzens

fåfånga på Skinnarviksbergen, Lundins fåfånga på den plats, där Danviks skans fordom legat, Burgmans fåfånga på Djurgården (det nuvarande Skansen) och möjligen ännu andra. Man har trott, att benämningen »fåfånga» varit ett öknamn, hvarmed allmänheten velat utpeka det förment skrytsamma däri, att en eller annan rik borgare anlagt trädgårdar på kala berget och där uppfört för öfrigt ganska blygsamma byggnader. J. E. Rydqvist tar sig här af anledning i sin beskrifning öfver Djurgården (1833) till en lång moralpredikan mot tadelsjukan och afunden hos folk, som snarare borde visa erkänsla, »i fall någon gång förmögenheten använder



Fr. G. Klemming fot.

171. Från Hagaparken, vårbild.

sina medel för att tillvägabringa något angenämt, då arbetsförtjänsten i allt fall kommit den fattige till godo». Osannolikt är dock ej, att ordet »fåfånga» haft ett oskyldigare upphof och möjligen varit ungefär liktydigt med »sommarnöje».

På tal om sommarnöjen böra naturligtvis i främsta rummet nämnas de kungliga lustslotten. Hvert och ett af dessa skulle väl förtjäna sitt särskilda kapitel, men då sådant här ej kan komma i fråga, få vi nöja oss med ett enkelt uppräknande af dessa kungaboningar, hvilka utgöra Stockholms-traktens förnämsta märkvärdigheter och årligen locka tusentals besökande från när och fjärran.

I främsta rummet står *Drottningholm*, som skall hafva sitt namn efter drottning Katarina Jagellonica och hvars ståtliga slott, »Sveriges Versailles», uppfördes af änkedrottning Hedvig Eleonora efter ritning af Nikodemus Tessin d. ä. Här och på de närbelägna lustslotten Kanton och Kina höll Gustaf III sitt glada hof, och i den vidsträckta parken uppförde han sina lysande karuseller. Drottningholm har också vår nuvarande konung valt till sitt sommarresidens, hvilket han gjort känt och beundradt snart sagdt öfver hela världen genom sin storslagna gästfrihet.

*Karlberg*, anlagdt af riksamiralen Karl Karlsson Gyllenhjelm, beboddes,



172. Rosendals slott.

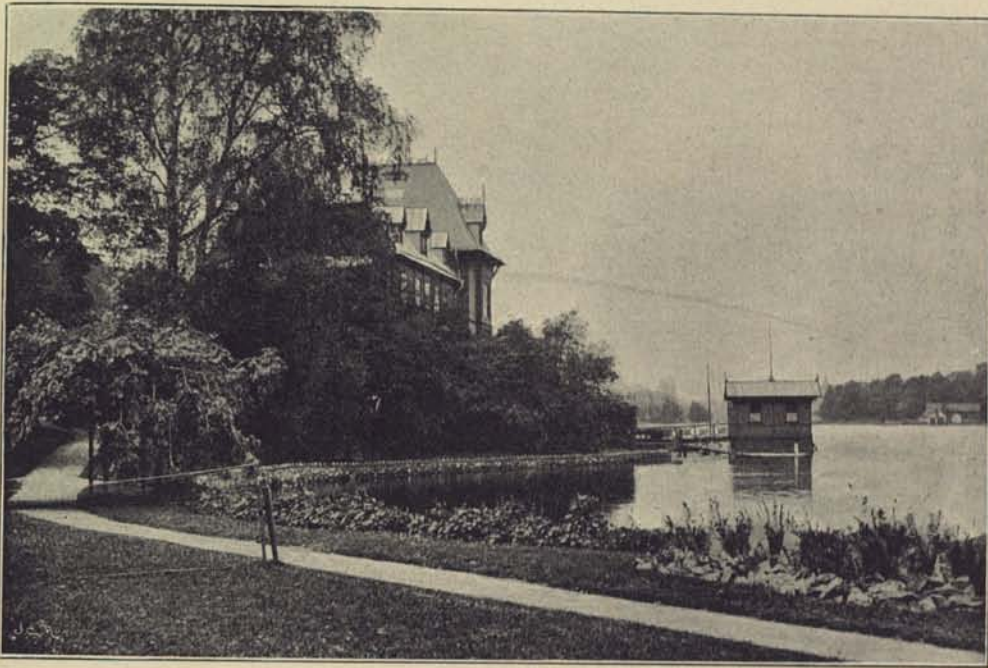
sedan det blifvit reduceradt till kronan, företrädesvis af konungarne Karl XI och Karl XII, och är nu lokal för krigsskolan. Sin bestämmelse såsom lustslott har också det ända från Folkungatiden såsom kungsgård bekanta *Svartsjö* förlorat. Slottet, som stått öde sedan drottning Lovisa Ulrika där slutade sina dagar, är nu (sedan 1891) upplåtet åt kronoarbetareskåren.

*Ulriksdal*, förr efter sin grundläggare Jakob De la Gardie kalladt *Jakobsdal*, hade ock sin glansperiod under Gustaf III:s dagar; det återställdes efter långvarigt förfall af konung Karl XV, som hit sammanförde större delen af sina dyrbara konstsamlingar. Vida yngre än de nämnda slotten äro *Haga* och *Rosendal*. Det förra anlades af Gustaf III, som dock ej förmodade fullborda sina där påbörjade storartade byggnadsplaner; det senare har för sin uppkomst att tacka konung Karl XIV Johan, men är knappast



mer än en tämligen anspråkslös villa, som, utom det härliga läget på Djurgården, har sin största märkvärdighet i den där utanför år 1825 uppställda väldiga porfyrvasen från Elfdalen i Dalarne. — Ehuru ej belägen inom hvad vi betecknat såsom Stockholms omgifningar, bör här ej förbigås den gamla Vasaborgen *Gripsholm*, berömd för sina historiska minnen, för sin märkliga arkitektur, som en särskild förening gjort till sitt mål att restaurera, och för sin stora, staten tillhöriga porträttsamling och öfriga konstskatter.

De egentliga sommarnöjena i modern mening leda sitt upphof från slutet af 1700-talet. Den då framträdande smaken för vistelse på landet



C. Adelsköld fot.

173. Sirishof på Djurgården.

kan måhända ställas i samband med den återväckta känsla för naturens skönhet, som utmärkte detta tidevarf och hvaraf många yttringar träffas i tidens så väl litteratur som konst. Man fann då ej längre behag i de franska trädgårdarnas klippta häckar och cirklade gångar, knappast mer i det idylliska landskapet med dess staffage af herdar, herdinnor och hvitulliga får; i stället började man mer och mer uppsöka den äkta, oförfalskade naturen, dock ännu ej den romantiskt vilda, utan företrädesvis den blida. Italiens natur erbjöd naturligtvis ur bilden för det klassiska landskapet, men om man ej hos oss kunde återfinna dess cypresser, lagrar och oleandrar, så motsvarade de slokande björkarna, den djupa skuggan under ekars och lindars kronor, de mossbeklädda hållarna, glimten genom löfverket öfver speglande vattenytor så mycket bättre den alltmer framträdande smaken

för det sentimentala. Denna smak var framför allt Djurgårdsnaturen ägnad att tillfredsställa, och häri, jämte det lätt tillgängliga läget, torde vi kunna se anledningen, hvarför denna trakt af Stockholms omgifningar först blef bebyggd med landställen och sommarnöjen. För minnena från Italien och andra sydliga länder fann man ett uttryck, om ej genom annat, åtminstone i ställenas namn: så uppstodo Frescati, namngifvet af G. M. Armfelt, Manilla, anlagdt af spanska ministern Corall, Albano, Tivoli m. fl. Byggnadsstilen blef också, åtminstone efter tidens uppfattning, italiensk. Romantiken i början af vårt århundrade riktade sedermera valet på bygg-



A. Blomberg fot.

174. Utsikt öfver Järlasjön från Siklaborg, nära Nacka kyrka.

nadsplatser af annan art, betecknad genom namnen Bergshyddan, Eols kulle, Fjeldstuen m. fl.

Så länge kommunikationerna voro outvecklade, måste naturligtvis sommarnöjena hålla sig inom stadens närmaste omgifningar. Till Djurgården kunde man förflytta sig med roddarmadamernas tillhjälp, till Haga, Drottningholm och en del andra ställen var färden med vagn ej alltför tidsödande, men dock företrädesvis förbehållen dem, som kunde hålla sig med egna hästar; på gårdar och torp i Stockholms öfriga omnejd bodde nog en eller annan sommargäst, men särskildt för sommarvistelse uppförda villor torde knappast före medlet af detta århundrade hafva förekommit annat än i närheten af de nämnda lustslotten, i trakten omkring Liljeholmen och några andra närbelägna ställen.

Annorlunda blef det, sedan ångkraften omgestaltat Stockholms kommunikationsförhållanden. Redan tidigt fanns visserligen ångbåtsfart till Drottningholm, Vaxholm och Gustafsberg, men den äldsta enkom för sommar- nöjestråfik upprättade ångbåtsleden torde ha varit den på Brunnsviken mellan Stallmästaregården och Ulriksdals allé. Hjulångbåten »Haga», som här började sina turer 1854, kallades af folkhumorn för »Lungsoten», dels med anledning af maskinens våldsamma pustande, dels därför att den i allmänhet efter ett par veckors gång blef »sjuk» och måste repareras. De vid Lindholmen och Motala byggda ångsluparna, som gjorde sitt inträde i slutet



Fr. G. Klemming fot.

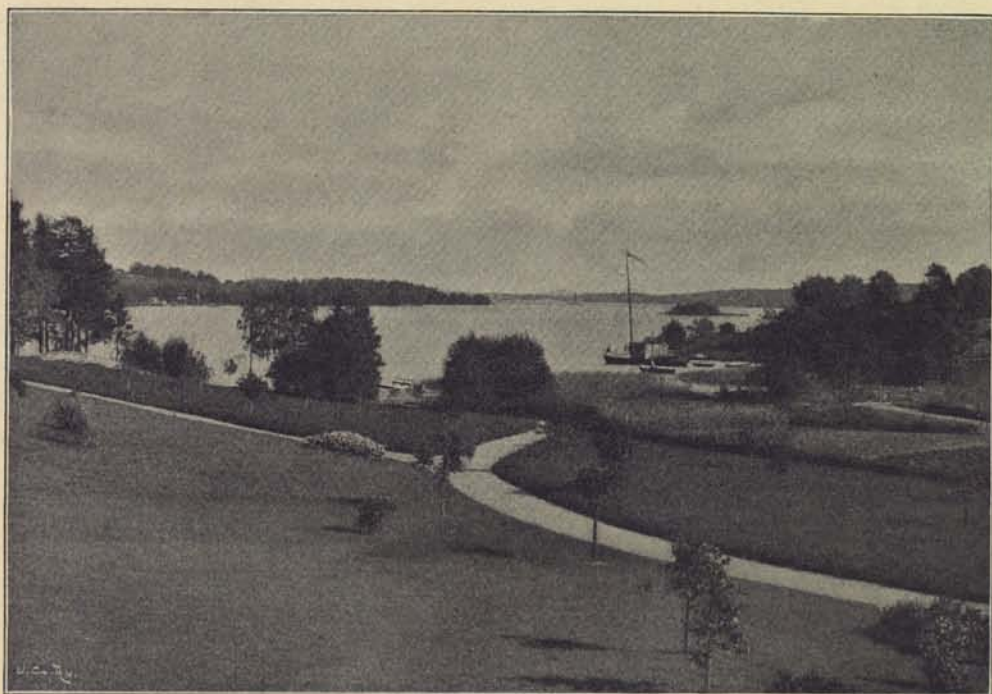
175. Utsikt öfver segelleden från Villa Metsola på Lidingön.

af 1850-talet, voro däremot vida bättre och snabbare farkoster, och länge dröjde det ej, innan de utsträckte sina färder till snart sagdt alla trakter af Mälaren och Saltsjön. I närvarande stund torde det knappast finnas något sund eller någon än så undangömd vik, som ej under sommarmånaderna har sin reguliera ångbåtsförbindelse med staden. Nu kunna på långt när ej Djurgårdens stränder och lustlottens omgifningar tillfredsställa stockholmarnes behof af sommarbostäder. Det förefaller snarare, som om tendensen vore att alltmera draga sig bort från stadens närhet, och denna tendens underlättas som sagdt i hög grad af kommunikationerna.

Djurgårdens sommarnöjen ha sin egen befolkning. De äro bostäder för rike män, hvilka äro oberoende af de vanliga kommunikationerna, kunna hålla sig eget ekipage eller egen kolibriå. I stadens öfriga närhet bo de

hvilka för sitt arbete nödgas dagligen vara i staden. Dessa kunna i allmänhet ej tillbringa mycket mer än en timme på färden till och från staden och befolka därför företrädesvis trakten innanför Vaxholm och Gustafsberg. Dock finnas äfven personer, som ej tröttnas af att tillbringa ännu längre tid på de dagliga resorna, som »fara in och ut» ända från Dalarö och lika långt bort belägna trakter. Dessa äro i allmänhet ämbetsmän och andra, som kunna tillbringa åtminstone någon del af sommaren oafbrutet på landet under semester eller annan ledighet.

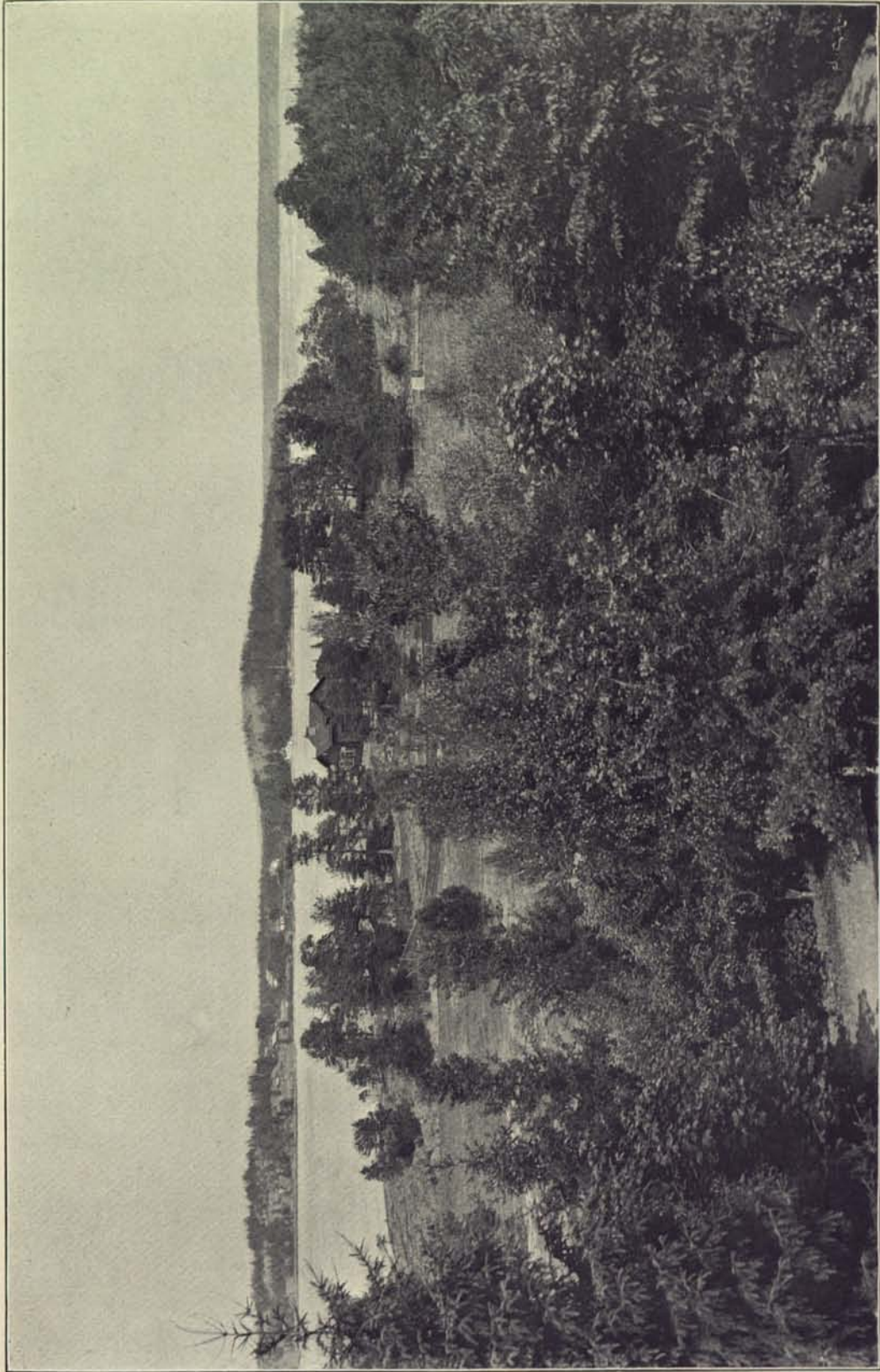
Den rayon, inom hvilken resan tager intill 1 à 2 timmar i anspråk, är



Fr. G. Klenning fot.

176. Kyrkvikens mynning sedd från Rasta på Lidingön.

egentligen den, där de särskildt uppförda sommarnöjena förekomma. Åt saltsjösidan finna vi sådana öfverallt på stränderna ända ut till Trälhafvet och Lindalssundet samt ännu bortom Baggensfjärden på Elgö och Gåsön. Åt mälaresidan förekomma de ej mindre talrikt, företrädesvis vid segelleden hitom Vårby samt på Lofön omkring Drottningholm. Ofta äro sommarnöjena mycket dyrbara byggnader, riktiga små slott eller större sten- och trähus, i sådant fall vanligen bebodda af sina ägare. »Villastilen» är dock den förhärskande. Denna har på senare tider förnämligast hämtat sina impulser från den engelska cottage-stilen, men företer i allmänhet ganska enkla former, för hvilka det enda utmärkande är verandorna, som aldrig få saknas. Till hvarje välbeställdt sommarnöje hör också en båtbygga och ett badhus, eller åtminstone andel i sådant. Däremot inskränka sig trädgårdsanläggningarna



J. Cederquist fot.

177. Utsikt öfver Norra Lagnö och Torsbyfjärd; i bakgrunden Tynningö och Värmdölandet.



ofta till en eller annan blomsterrabatt och några sandade gångar mellan den naturliga trädväxten.

Invånarne i de enklare villorna äro endast till en mindre del ägare af desamma; vanligen är det jordägaren, som funnit med sin fördel förenligt att uppföra sådana till uthyrning. Det säger sig själf att på byggnadernas soliditet ej får ställas för stora anspråk, och mången sommarbostad, som nu prunkar med ett poetiskt namn på -lund, -dal eller -ro, har haft en föregående tillvaro såsom lada eller båtskjul.

I de trakter, dit ångbåtsfärden kräfver mer än 2 timmar, blifva sommarvillorna mera sällsynta, men sommargästerna saknas därför icke. Hit, framför allt till den yttre skärgården, begifva sig de stockholmsbor, hvilka, såsom exempelvis lärare, kunna tillbringa hela den vackra årstiden borta från staden, eller ock de, som hyra sommarnöje väsentligen blott för sina familjer och själfva få åtnöja sig med att besöka dem om söndagarna. Här är det mest landtfolk och fiskare som spekulera på sommargästerna, i det att de när våren kommer flytta ur sina vinterbostäder, som uthyras, och själfva med familjer packa in sig i någon tvättstuga, redskapsbod eller annan oansenligare byggnad. Dylika sommarnöjen, helst då de blott bestå af ett par rum, kunna ofta fås för ett synnerligt billigt pris, och därigenom möjliggöres landtvistelsen äfven för de mindre bemedlade stadsinvånarne.

I allmänhet torde man kunna säga, att stockholmarne vid valet af sommarbostäder söka så mycket som möjligt få vara för sig själfva. I staden ha de intet emot att bo sammanpackade i de väldiga hyreskasernerna, men på landet tycker man ej om att ha grannar för nära inpå sig. Visserligen finnas rätt många villor för två familjer — ja, man får t. o. m. se sådana oting som villor med 3 våningar och hvarje våning afdelad för två familjer — men regeln är att hvarje hus inrymmer blott en familj. Däremot hyser man ej samma obenägenhet mot att gyttra ihop sommarvillorna i större eller mindre kolonier, enär därigenom en del fördelar så väl i kommunikationshänseenden som i afseende å lifsmedelstillförsel kunna vinnas. Redan i stadens närmaste närhet spåras antydningar till dylika villakolonier, och på några ställen hafva de utvecklats till större samhällen. Städerna Vaxholm och Södertelje, synnerligast den förstnämnda, hafva numera en väsentlig betydelse såsom sommarvistelseorter för stockholmare. De äro därjämte badorter, d. v. s. äro utrustade med badinrättningar, badparker, musik och »direktioner för nytta och nöje». Andra dylika kombinationer af sommarnöjes- och badortslif äro Dalarö, Furusund och Stafsnäs och på senare tiden har det längst ut vid hafvet belägna Sandhamn blifvit en eftersökt plats för dem, som vilja riktigt njuta af hafsluft och hafsbad, så salt och friskt som Östersjön kan bjuda på. Alla dessa platser få sommartiden sin befolkning ökad med ansenliga skaror af stockholmsbor; i Vaxholm, Södertelje och Dalarö torde dessa tillfälliga gäster nog stiga till ett par tusen eller mera.

Huru många stockholmare som bo på sommarnöje är icke lätt att säga. Om utflyttningarnas talrikhet vittna de öfverallt på hufvudgatorna under sommartiden kritade eller med papper öfverklädda fönstren. Rörelsen i staden är väl ej märkbart förminskad — turister och andra resande bidraga då att fylla de luckor, som de infödda stockholmarne lämna på allmänna platser och förlusteställen — men ett lifligt intryck af sommartrafikens storlek får man, om man betraktar ångbåtarnas ankomst om morgnarna vid 9-tiden eller deras afgång på middagarna mellan kl. 3 och 4. En räkning af de på Euréns ångbåtskarta utmärkta tilläggsplatserna utvisar, att inom det område, som här inbegripits under omgifningarna, sådana platser finnas till



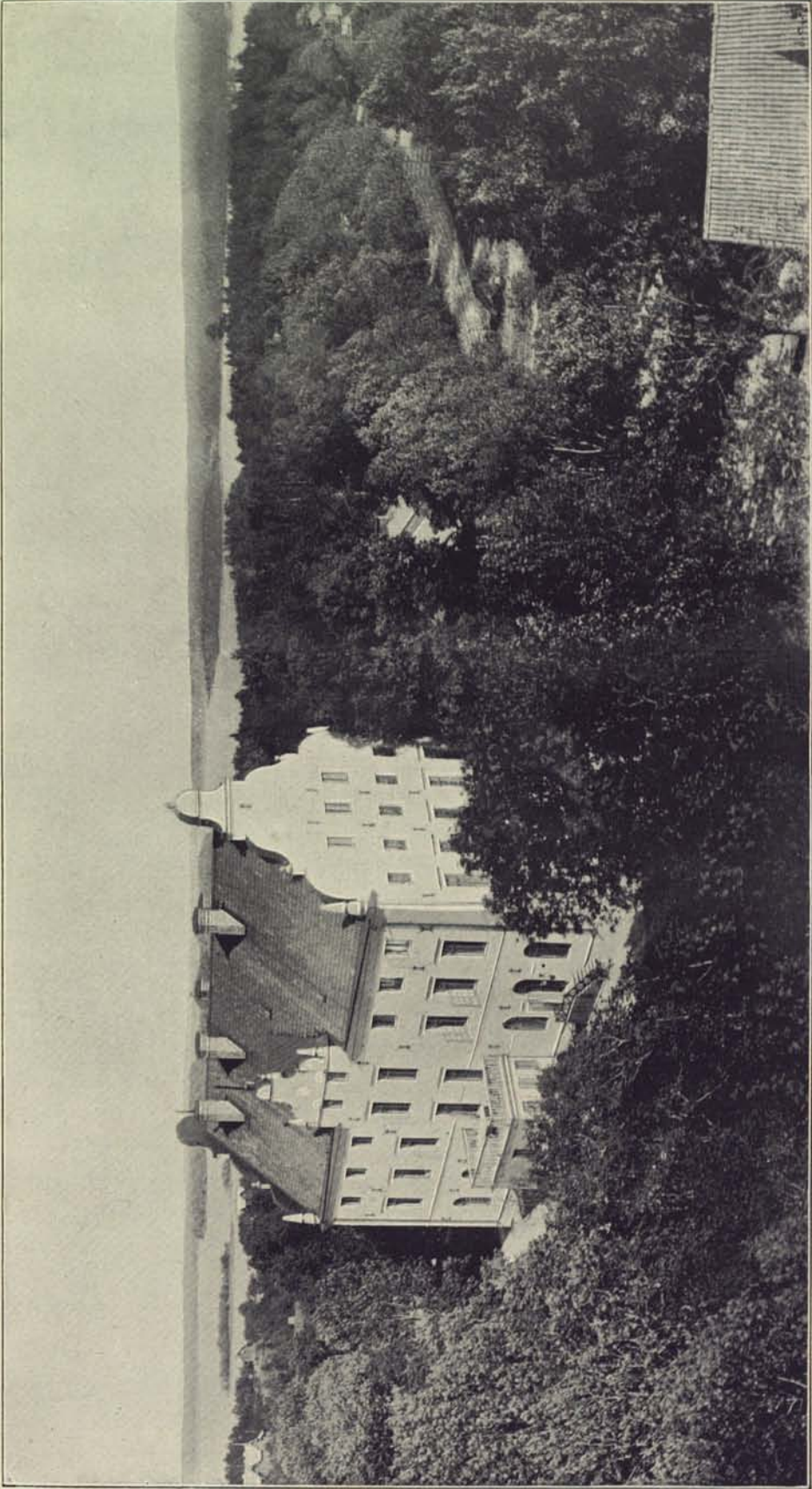
J. Cederquist fot.

178. Ångbåtsbryggan vid Norra Lagnö, söndagsmorgon.

ett antal af 175 åt mälaresidan och 561 åt saltsjösidan, eller tillsammans 736. Om man antager, att hvarje tilläggsplats i medeltal är gemensam för endast fyra sommarbostäder, så skulle dessas antal uppgå till inemot 3,000, hvilket dock säkert är alldeles för lågt. Och i denna summa äro för öfrigt ej inräknade hvarken de större villakolonierna och badorterna, ej heller de talrika sommarställen, hvilkas invånare begagna sig af järnvägarna med dessas särskildt för deras behof under sommartiden ökade tågförbindelser. Helt visst kunna stockholmarne på sommarnöje skattas till åtskilliga tiotusental, och vi äro däraf berättigade att, såsom ofvan sagts, beteckna Stockholm såsom en stad, där kanske mer än annorstädes seden att draga ut på landet är utvecklad.

De stora arbetareskarorna, hvilka af sin sysselsättning äro mera oafbrutet bundna vid staden och hvilka ej hafva råd att inhysa sina familjer





B. Örling fot.

179. Djursholm; utsikt från vattentornet.



på landet, deltaga också på sitt sätt i den allmänna utflyttningen. Deras dag är söndagen. Då befolkas Hagaparken, Solnaskogen, Stadshagen, Tantolunden, eller hvarhelst en skogsbacke eller strandsluttning finnes i stadens närhet, af talrika grupper, medförande matkorgar, kaffepannor och hängmattor. Redan på lördagskvällarna börjar folkvandringen; då ser man också hela flottiljer af småbåtar, roende eller seglande, draga ut åt Mälaren och Saltsjön. Dessa invasioner af nomadiserande sommargäster ses ej alltid med blida ögon af de bofasta, men konflikter förekomma nog sällan, tack vare den omständigheten, att Stockholms omgifningar, trots allt sommarnöjesbyggande, ännu erbjuda talrika platser, som ej äro upptagna och där marken är af föga värde för ägaren.

\* \* \*

Stockholm har intill senaste tiden företett den olikheten mot många andra större städer, att det saknat förstäder. Bebyggandet har inom det vidsträckta och ännu på långt när ej till fullo begagnade stadsområdet gått tämligen regelbundet från medelpunkten ut mot omkretsen. De industriella anläggningarna utom staden ha ej haft anledning att samla sig på vissa punkter och till dessa draga arbetarebefolkning och arbetarebostäder i större omfattning. Under det att en del andra städer tillvuxit genom att i sig inkorporera dylika mindre samhällen, är Stockholm alltsedan den aflägsna tid, då malmarna införlivades med staden, en enhet, som ej vid sin sida haft andra stadsligt bebyggda orter. I detta förhållande har först den senaste tiden börjat medföra förändring.

De tidigaste försöken att utanför stadens reguliärt bebyggda delar grunda »villastäder» med friare byggnadssätt, familjebostäder och trädgårdar, följdes ej af framgång. »Villastaden» norr om Humlegården hann ingen vidare utveckling, innan den omslöts af vanliga stadskvarter och delvis med sådana ombyggdes. En annan tillämnad villastad, vid Hornsberg på Kungsholmen, hvars behof af friare anläggningssätt och större oregelbundenhet man sökte tillgodose vid stadsplanens uppgörande, har aldrig blifvit till verklighet.

Behofvet att bereda bostäder, som förenade stadens och landets fördelar, som skulle tillfredsställa begäret efter ett eget hem hos dem, som ej kunna förlika sig med lifvet i hyreskasernerna, och som framför allt skulle gifva dessa förmåner för billigt pris, gjorde sig emellertid fortfarande gällande. I stället för att söka realisera dessa fordringar inom stadens område, vände man sig då till mera aflägsna platser, och så uppstod först *Sundbyberg*.

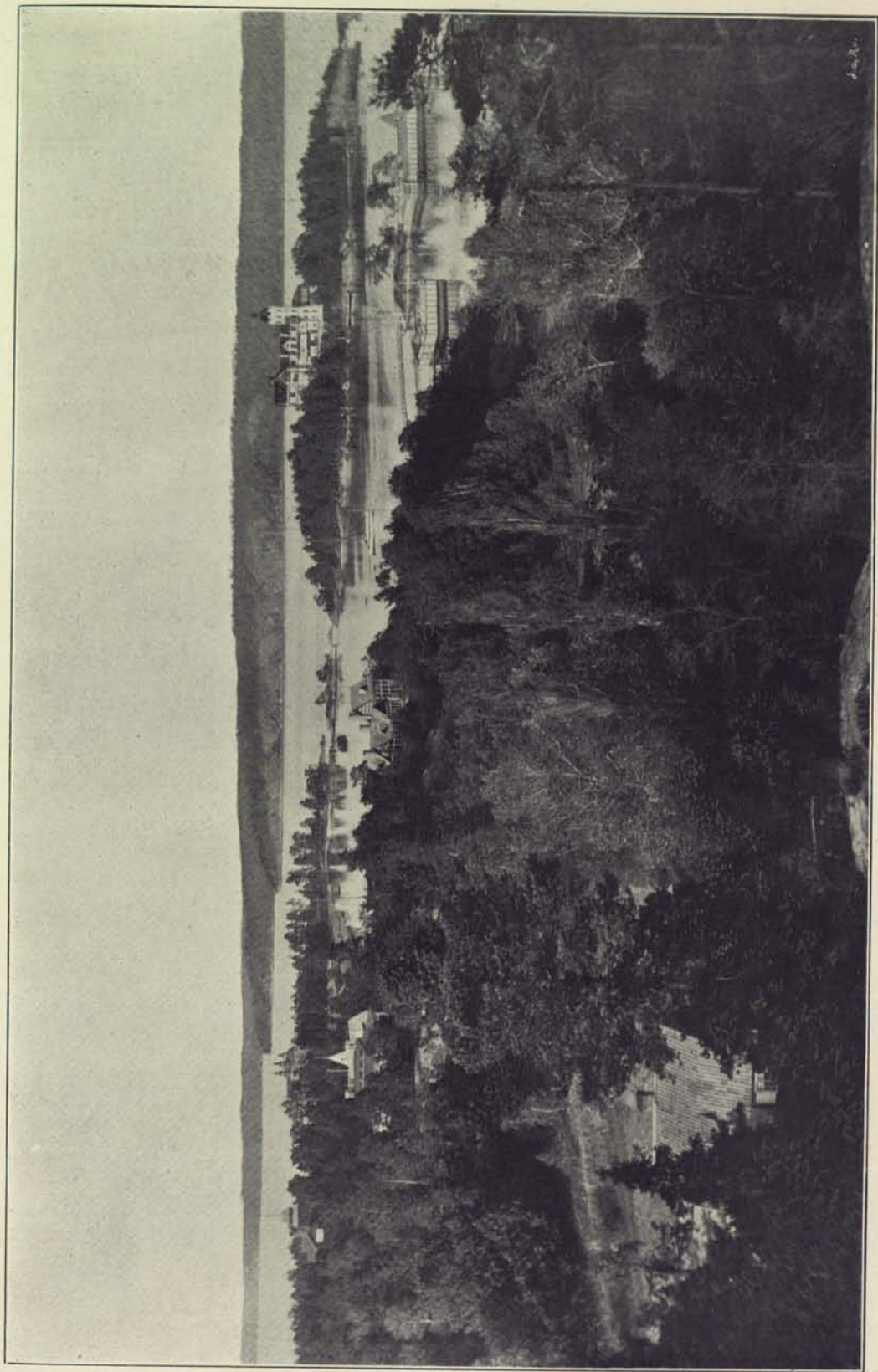
Denna orts bebyggande framkallades af den stora bostadsbristen i midten af 1870-talet. Sundbyberg är beläget vid järnvägsstationen af samma namn å Stockholm-Västerås-Bergslagens järnväg, nära innersta ändan af

den med Ulfundasjön sammanhängande Bällstaviken. En lätt kommunikation, så väl till lands som sjös, finnes alltså, och förstadstanken vann sådan anklang, att redan efter 10 år orten fått den betydelse, att behovet för densamma att bilda ett eget samhälle i kommunalt hänseende gjorde sig gällande. Genom kungl. bref af den 1 oktober 1886 fastställdes, att Sundbyberg från och med 1888 års ingång skulle utgöra en köping och i kommunalt och fattigvårdshänseende skiljas från Bromma socken. Den nya köpingens invånareantal uppgick 1888 till något öfver 1,200 och utgjorde 1896 1,704 personer.

Sundbyberg var från början icke afsedt att vara en »villastad», ett hemvist för företrädesvis de förmögnare samhällsklasserna. Den afsåg, såsom sagdt, att råda bot för den kännbara bristen på billiga bostäder för de mindre bemedlade, och i öfverensstämmelse därmed har köpingen blifvit planlagd och bebyggd. Den utgöres af regelbundet anlagda kvarter och hade 1896 9 fabriker, 28 handtverkare och 16 handlande. Ett flertal af befolkningen har dock sin verksamhet i Stockholm.

En väsentligt annan karakter har den förstad, som näst efter Sundbyberg anlades, nämligen *Djursholm*. Detta gamla Banérgods, som på senare tider flera gånger ombytt ägare, inköptes 1889 af ett konsortium, hvars ledande man var bankdirektören J. H. Palme, och som bildade »Djursholms aktiebolag» för att på stället anlägga en villakoloni, afsedd att bebos så väl sommar som vinter. För en sådan erbjud platsen synnerliga fördelar. Landskapet företer visserligen den för Stockholmstrakten karakteristiska omväxlingen af skogklädda höjder och slingrande dalgångar, men erbjuder på det hela taget en tämligen jämn mark, som möjliggör de för en villastad nödvändiga gemensamma anordningarna för vatten- och afloppsledningar, belysningssystem, väganläggningar m. m. Härtill kommer det härliga, friska läget vid Stora Värtan och närheten till Stockholm.

Bebyggandet tog sin början 1890 och har sedan dess fortgått med ständigt ökad hastighet. Villornas antal öfversteg våren 1897 icke obetydligt ett hundratal, och befolkningen räknade samtidigt mellan 7- och 800 personer. Bostäderna, hvilka företrädesvis anlagts på de lummiga höjdernas sluttningar, förete den brokigaste omväxling af alla möjliga villastilar; många äro synnerligen prydliga och dyrbara; präktiga trädgårds- och parkanläggningar förekomma också. Det gamla slottet ombyggdes 1890 och inrymmer nu åtskilliga för samhällets gemensamma bästa afsedda anstalter, såsom en samskola, hvilken meddelar undervisning ungefär motsvarande den som gifves i de allmänna läroverken t. o. m. öfre sjetten klassen, vidare postkontor, telegraf- och telefonstation m. m. De öfverallt utgrenade vägarna äro försedda med trottoarer af plank och belysas af elektriska bågglampor. För vattenledningen, som sträcker sig öfver hela området, uppfordras vatten



C. Adelsköld fot.

180. Saltstjöhäden.



från den lilla Ösbysjön till ett högt vattentorn, uppbyggt i närheten af slottet. Åtskilliga handelsbodas finnas, och Djursholms restaurant utgör ett omtyckt mål för stockholmarnes utflykter, ej minst vintertiden, då vid Djurholm idkas en ifrig vintersport, med kälkåkning, skidloppning och skridskogång.

För att åt Djurholm bevara dess ursprungliga karakter af en verklig landtlig villastad är i den af konungens befallningshafvande i Stockholms län den 30 juli 1895 fastställda byggnadsordningen för området föreskrifvet, dels att endast *en* verklig villabyggnad får uppföras på hvarje tomt och att ingen byggnadsplats får i areal understiga 2,000 kvadratmeter, dels att villatomterna icke få användas till industriella anläggningar.

Med omnämmande, att en villastads livsvillkor, lätta och bekväma kommunikationer, är synnerligen väl tillgodosedt genom den elektriska spårvägen, som i Stockholm har sin ändpunkt på Engelbrektskatan invid Humlegården och inom Djurholm har icke mindre än sju anhaltsstationer, afsluta vi dessa kortfattade antydningar, som utrymmet förbjuder oss att göra vidlyftigare, och hänvisa i öfrigt till det nyligen utkomna, rikt illustrerade arbetet »En bok om Djurholm» af Ernst Beckman (Stockholm 1897).

Då hufvudafsikten med Djurholm är att bereda landtligt fridfulla hem, så är ändamålet med den nyaste villaorten, *Saltsjöbaden*, därjämte ett annat. Där har man framför allt velat tillgodose behovet af en från hufvudstaden lätt tillgänglig badort, ett förlustelseställe i stor stil, där stadsbon för kortare tid, några veckor, dagar eller timmar, skulle kunna förfriska sig med bad och idrott och njuta hafsluftens upplifvande svalka. Förslag till en dylik anläggning i Stockholms södra skärgård hade flera gånger varit å bane, men förverkligades först då valet föll på ett till Erstaviks fideikommiss hörande område på Baggensfjärdens västra strand. Platsen är ett stycke typisk skärgårdsnatur, men ej af det karga slaget, utan en sådan där den starkt kuperade marken täckes af rik växtlighet. Saltsjöbadens storartade anläggningar äro förlagda till en i Baggensfjärden utskjutande halfö, skild från fastlandet genom den djupa Neglingeviden, samt till några där utanför belägna mindre holmar och skär.

Sedan anställda undersökningar visat, att de för bebyggande i större skala nödiga betingelserna här förefunnos, afslöts våren 1891 ett köp, hvarigenom bankdirektör K. A. Wallenberg af Erstaviks ägare förvärfvade platsen. Huru densamma förbands med Stockholm genom en järnväg, ett i sitt slag, för vårt land allenastående arbete, är redan förut i detta arbete omtaladt. De förnämsta anläggningarna på platsen utgöras af den, efter ritning af arkitekten E. Josephson uppförda, slottsliknande hotellbyggnaden, som innehåller 120 rum, till stor del försedda med rymliga balkonger åt sjösidan, vidare den stora restauranten, uppförd å en liten holme, till hvilken en bro

leder från fastlandet, samt slutligen badhusen, likaledes anlagda på en liten med fastlandet förbunden holme. Saltsjöbadens öfriga område är indeladt i 120 villatomter, af hvilka många äro bebodda året om, men en stor del af de hittills upptagna användas endast för sommarbostäder. Vattenledning för badortens behof är anlagd från några närbelägna småsjöar, och för belysning så väl inom- som utomhus finnes elektrisk anläggning.

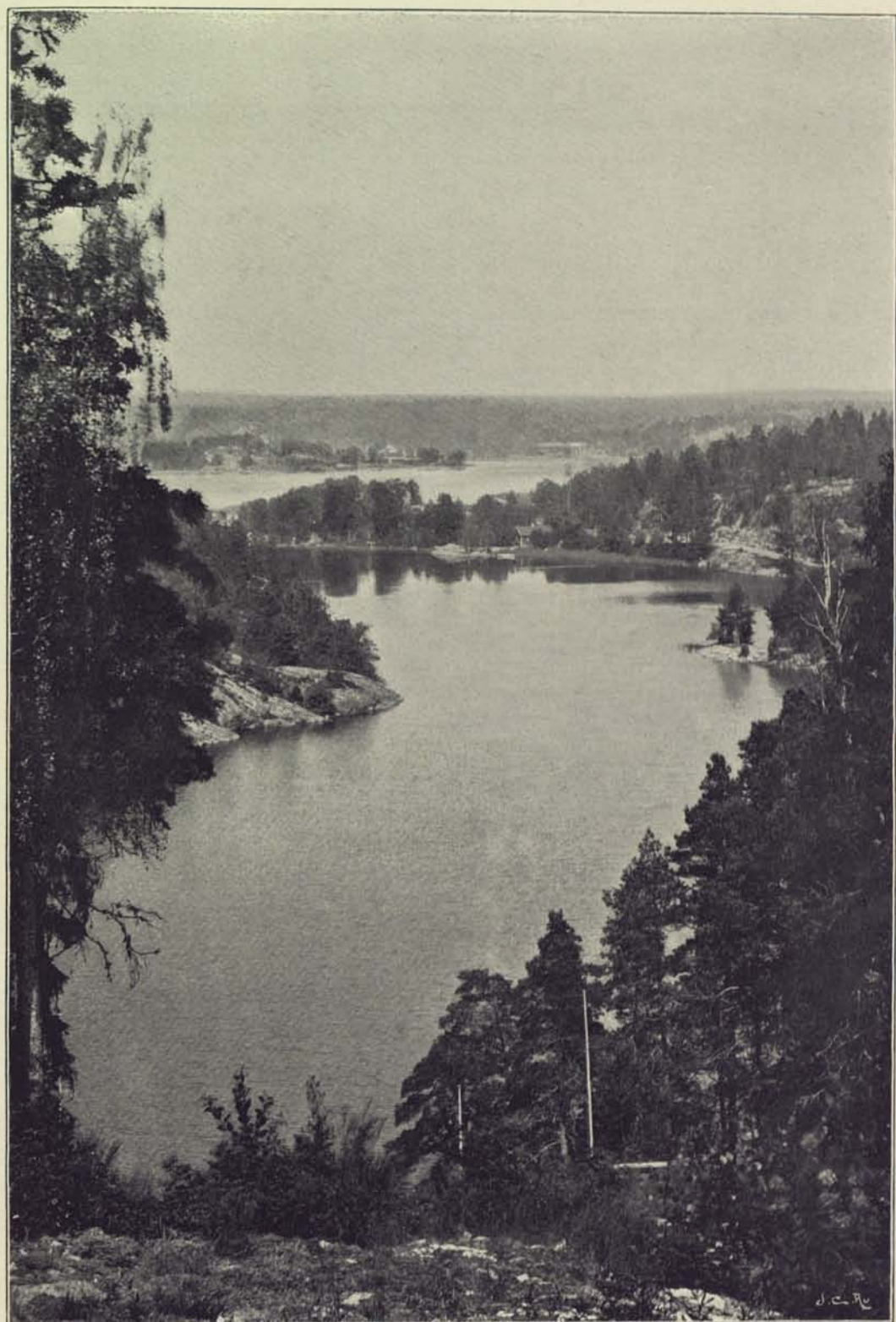
Saltsjöbaden har under sin korta tillvaro tillvunnit sig en synnerligt stor popularitet hos Stockholms invånare och resande främlingar. Hotellet är starkt anlitadt, restauranten täflar med Hasselbacken såsom favoritplats för större och mindre tillställningar, och om omfattningen af den nya badortens frekvens vittna de ofvan (sid. 139) meddelade trafikuppgifterna för järnvägen.

För öfrigt kunna vi ej heller här ingå på vidlyftigare redogörelser, utan hänvisa till: »Saltsjöbaden, uppkomst och utveckling, nutid och framtid. Vägledning för besökande af Claës Lundin» (Stockholm 1896).

Den framgång, som följt anläggningarna vid Djursholm och Saltsjöbaden, har manat till efterföljd äfven på andra ställen i Stockholms omgifningar. Vid *Stocksund*, där Rimbojärnvägen är dragen öfver Lilla Värtans innersta del, har en villastad börjat uppspira, och en annan är föreslagen att anläggas vid *Rönninge* station på västra stambanan mellan Tumba och Södertelje. Äfven småfolket har fått sin villastad i *Nya Hagalund*, där på ett från Öfre Frösunda i Solna socken afsöndradt, invid statsbanan beläget område öfver 100 hus blifvit uppbyggda, företrädesvis af handtverkare, handlande och andra personer af medelklassen.

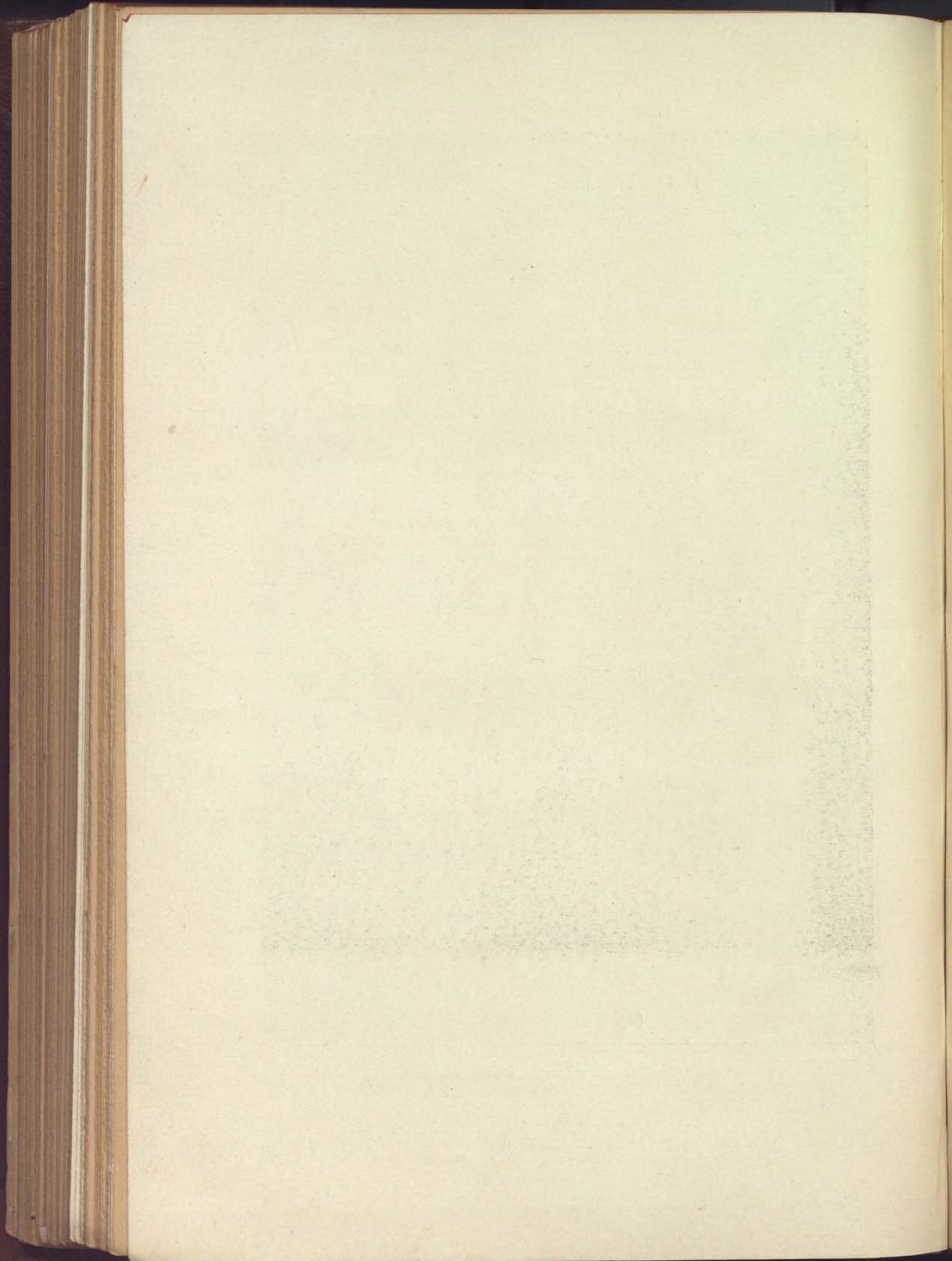
En fabriksförstad har Stockholm på senare tiden fått vid *Liljeholmen*, den närmaste järnvägsstationen söder om staden på västra stambanan. Den största af härvarande anläggningar är statsbanornas reparationsverkstäder, belägna omedelbart intill stationsområdet. I dettas närmaste omgifningar samt vid de närbelägna platserna Stora Katrineberg, Löfholmen m. fl. finnes för öfrigt inemot ett trettiotal industriella anläggningar. De förnämsta bland dessa äro Anders Ericssons ångpannefiltfabrik, Liljeholmens stubinfabrik, C. Setterbergs gelatinfabrik, Stockholms galvaniseringsfabrik, John Werner & komp:s färgeri, Josef Degens konst- och skönfärgeri och kemiska tvättanstalt, Heyman & Schönthals vaddfabrik, Stockholms båtbyggeri, Nya bresiljefabriken, Bröderna Carlssons gjuteri och mekaniska verkstad, Löfholmens kolsyrefabrik, Palmerantz & komp:s mekaniska verkstad för slättermaskiner, A. W. Friestedts bensvärte- och benmjölsfabrik m. fl. De talrika arbetare, som sysselsättas vid dessa och andra fabriker, äfvensom åtskilliga, hvilka hafva sin verksamhet i själfva staden, hafva slagit sig ned vid Liljeholmen, företrädesvis i närheten af stationen och vid det ej långt därifrån





A. Blomberg fot.

181. Utsikt öfver Neglingeviden vid Saltsjöbaden.



belägna Årstadal. Hela Liljeholmsområdet antages nu hafva en befolkning af mellan 3- och 4,000 personer. Samhället utgör alltså Stockholms mest betydande »förstad», ehuru detsamma, till följd af det oregelbundna bebyggandet och saknaden af särskilda kommunala institutioner, ännu ej kan sägas hafva antagit stadsprägel.

\* \* \*

Af det sagda framgår, att Stockholm, som länge saknat förstäder, nu är på god väg att få sådana på alla kanter och till ej ringa antal. Den frågan ligger då nära: skall den tid komma, då moderstaden och dessa hennes ännu outvecklade barn så tillvuxit, att deras områden sammanträffa, då de små samhällena skola uppslukas och omskapas af det större? Vi vilja ej våga någon gissning till svar på denna fråga. Säkert är, att Stockholm inom sitt af ålder utstakade område skall kunna hysa en dubbelt så stor befolkning, utan att behöfva inkräkta på omgifningarna. Men om staden kommer att öfverskrida dessa gränser, om i en framtid den, som betraktar Stockholm från Mosebackes höjd eller Bredablicks tinnar, ej skall kunna skönja skogskransen vid horisonten, så skola dock alltid bortom husmassorna Stockholms härliga omgifningar bereda utrymme nog för dem, hvilka i naturens sköte vilja stärka sinne och krafter till förnyadt arbete.

